



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

### Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte.

Jefatura del Estado  
«BOE» núm. 92, de 15 de abril de 2026  
Referencia: BOE-A-2026-8283

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	2
CAPÍTULO I. Medidas para el transporte de mercancías por carretera . . . . .	8
Artículo 1. Modificación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.. . . . .	8
Artículo 2. Modificación de la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.. . . . .	8
CAPÍTULO II. Medidas para el transporte de mercancías por ferrocarril . . . . .	10
Artículo 3. Línea de ayudas directas a empresas ferroviarias afectadas por la subida de los precios de los carburantes. . . . .	10
Artículo 4. Créditos extraordinarios en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para financiar las ayudas directas a empresas ferroviarias. . . . .	11
<i>Disposiciones finales</i> . . . . .	12
Disposición final primera. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.. . . . .	12
Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio. . . . .	13
Disposición final tercera. Salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias. . . . .	16
Disposición final cuarta. Títulos competenciales. . . . .	16
Disposición final quinta. Entrada en vigor. . . . .	16

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: sin modificaciones

I

Mediante el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, se establecieron medidas con el fin de paliar las consecuencias de la guerra de Irán. La rápida subida del precio de los productos energéticos ha supuesto un incremento del orden del 30% de los costes de esta actividad, añadiéndose además la elevación de costes que de forma inminente va a producir en otras partidas como neumáticos, lubricantes, etc.

Por una parte, se ha establecido un régimen de ayudas extraordinario y temporal para sufragar el precio de determinados productos energéticos para las empresas de transporte por carretera que tienen derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional. Tienen derecho a dicha devolución los titulares de los vehículos citados en el apartado 2 del artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre de Impuestos Especiales. Cabe señalar que, según los artículos 49.1.f) y 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, el gasóleo profesional incluye todos los tipos de gasóleo NC 2710.19.31 a 2710.19.48 y 2710.20.11 a 2710.20.19. En consecuencia, en la medida en que biocombustibles como el HVO (*Hydrogenated Vegetable Oil*) queden clasificados en los códigos mencionados, éstos serán susceptibles de beneficiarse de la devolución parcial del gasóleo profesional y, por tanto, del régimen de ayudas regulado en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

Por otro lado, la citada norma regula un régimen de ayudas, análogo al anterior, para sufragar el precio de determinados productos energéticos para las empresas de transporte por carretera que no se benefician de la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.

No obstante, hay que tener en cuenta que en el transporte de mercancías por carretera la dimensión del aumento de costes en partidas esenciales dentro de esta actividad, y la rapidez con la que se ha producido, se focalizan en una actividad que tiene una dificultad estructural para trasladar de manera inmediata estos aumentos de costes a sus clientes, lo que ha derivado en un deterioro extraordinario en la viabilidad económica de esta actividad, siendo además un sector esencial para el país ya que es responsable del 95% del transporte de mercancías en España.

Por este motivo, y con carácter complementario a las medidas coyunturales instauradas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, se establece una serie de medidas de carácter estructural; soluciones estructurales a problemas estructurales, con el objetivo de mejorar el sector del transporte de mercancías por carretera, de elevado peso en el conjunto de la economía nacional e interconexión con muchos otros sectores económicos.

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, supuso un hito en el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Su disposición final tercera facultaba al entonces Ministro de Fomento para establecer condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre, en los que se determinarían los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares. En idéntico sentido, ya el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, habilitaba, en su artículo 13, al Ministro para aprobar tales condiciones generales, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de los usuarios del transporte de mercancías por carretera.

En virtud de esta habilitación, se aprobó la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Dentro de estas condiciones generales se recoge una fórmula de revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo, en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.

No obstante, si bien la fórmula refleja satisfactoriamente la variación del precio del gasóleo en los contratos en condiciones de estabilidad en los precios de los combustibles, en escenarios de gran volatilidad de estos precios la variable regulada en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, se demuestra insuficiente.

Ello condujo a que, como consecuencia del elevado incremento de los precios del combustible provocado por la invasión de Ucrania por parte de Rusia en 2022, la fórmula de revisión del precio del transporte por carretera se modificó transitoriamente; en primer lugar, por el Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma, y posteriormente, por el Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.

Tras la operación militar iniciada conjuntamente por Estados Unidos e Israel el pasado 28 de febrero de 2026 contra el régimen de Irán, el precio de los combustibles ha experimentado una escalada mayor y en un período de tiempo más corto que la sufrida en 2022. Estos escenarios ponen de manifiesto la necesidad de que la fórmula de revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del gasóleo sea actualizada para responder a la distribución de costes real tanto en circunstancias de estabilidad como en situaciones de incrementos elevados del precio de combustible. Una actualización que, por razones de seguridad jurídica y eficacia, debe establecerse con carácter permanente, permitiendo una respuesta instantánea a situaciones análogas a las indicadas anteriormente.

Así, procede sustituir la fórmula original establecida en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por una de nuevo cuño, introduciendo una variable dinámica que permita, en caso de variaciones significativas del precio del combustible, que la revisión del precio de transporte pueda realizarse automáticamente sin necesidad de acudir a alternativas regulatorias específicas.

Concretamente se establece un coeficiente cuyo valor queda determinado en función del precio del gasóleo antes de impuestos, en base a unas tablas establecidas en la propia condición general de contratación.

Por otra parte, se modifica la propia Ley 15/2009, de 11 de noviembre, para avanzar en el fin de equilibrar y dotar de mayor transparencia a la relación contractual asimétrica entre las partes del contrato. En esta línea, se modifica el artículo relativo a la revisión del precio del transporte como consecuencia de la variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte, aportando mayor seguridad jurídica e incidiendo en la obligatoriedad de tal revisión. Asimismo, se determina que la variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará obligatoriamente en la factura de manera desglosada, suprimiéndose la posibilidad de que en el contrato se refleje este ajuste de forma alternativa. En esta línea, se efectúan una serie de modificaciones menores en las condiciones generales de variación del precio del combustible y revisión del precio inicialmente pactado a efectos de una mayor seguridad jurídica y de su correcta adecuación al artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.

Para garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, la disposición final primera de este real decreto-ley incorpora a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, nuevas infracciones derivadas de la vulneración de la preceptiva variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la realización del transporte.

Por su parte, el ferrocarril es un modo de transporte esencial de cara a la consecución, entre otros, del principio de sostenibilidad, integrando, de esta forma, la eficiencia energética con la equidad económico-social, el respeto al entorno natural y urbano, y la lucha contra el cambio climático.

Un posible efecto expulsión del transporte ferroviario de mercancías, como consecuencia del incremento de los costes de las empresas ferroviarias derivado del incremento del precio de los carburantes, implica por sí sólo graves dificultades en orden a la consecución de la sostenibilidad en la cadena de transporte y por tanto de la economía nacional en su conjunto, reduciendo la cuota actual de este modo de transporte e impidiendo alcanzar los objetivos planteados de cambio modal hacia el ferrocarril.

El incremento de estos costes está perjudicando de forma significativa las cuentas de resultados de los operadores de mercancías, por lo que, con el objetivo de compensar con dotaciones económicas extraordinarias el sobrecoste que ya se ha producido, se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2026, para la concesión de apoyo financiero a empresas cuya actividad se encuadre en el código 4920 «Transporte de mercancías por ferrocarril» de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas aprobada por Real Decreto 10/2025, de 14 de enero, cuya finalidad será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la guerra de Irán. Para la financiación de estas ayudas, se aprueba un crédito extraordinario por un importe total de 3.150.000 euros.

## II

Este real decreto-ley se estructura en una parte expositiva y una parte dispositiva, conformada por cuatro artículos, divididos en dos capítulos, y cinco disposiciones finales.

En el capítulo I se introducen diversas modificaciones en la normativa reguladora del transporte de mercancías por carretera. En primer lugar, se modifica la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, con el fin de reforzar la transparencia y obligatoriedad en la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible, garantizando su adecuada traslación a la factura y dotando de mayor seguridad jurídica a las relaciones contractuales. Asimismo, se revisan las condiciones generales de contratación contenidas en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, para actualizar la fórmula de revisión del precio del transporte en escenarios de elevada volatilidad del precio del gasóleo y asegurar una respuesta automática y proporcionada ante incrementos sustanciales del coste del combustible. Estas medidas se complementan con una modificación, en la disposición final primera, de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, reforzando su régimen sancionador a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de estas obligaciones.

El capítulo II establece un sistema de ayudas directas para las empresas ferroviarias dedicadas al transporte de mercancías, con el objetivo de compensar el incremento extraordinario de los costes derivados de los productos petrolíferos ocasionado por la crisis internacional. Dichas ayudas se articulan para el ejercicio 2026 y se condicionan al número de locomotoras diésel en explotación de cada empresa ferroviaria. Asimismo, se aprueban créditos extraordinarios en el presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para financiar la línea de ayudas prevista en este capítulo.

La disposición final primera modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, reforzando su régimen sancionador a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de las obligaciones recogidas en el capítulo I de este real decreto-ley.

La disposición final segunda prevé una modificación parcial del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, en dos ámbitos. Por una parte, se incluye expresamente a los taxis adaptados (o *eurotaxis*) al régimen extraordinario y temporal de ayudas directas para sufragar el precio de determinados productos energéticos para las empresas de transporte por carretera que no se beneficien de la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.

Por otro lado, se introduce una modificación del artículo 61, con el objetivo de ampliar el ámbito subjetivo de las ayudas previstas a los servicios de transporte marítimo regular, incluyendo expresamente a los servicios de carga pura entre puertos peninsulares y de los archipiélagos Balear y Canario, de Ceuta y de Melilla, y entre puertos de los Archipiélagos, junto a los ya contemplados de pasaje y de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje.

La disposición final tercera recoge una cláusula de salvaguarda que permite que las modificaciones introducidas en normas reglamentarias puedan ser ajustadas mediante otras normas del mismo rango.

Finalmente, la disposición final cuarta determina los títulos competenciales que habilitan la aprobación de este real decreto-ley y en la disposición final quinta se establece su entrada en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

III

El artículo 86 de la Constitución permite al Gobierno dictar decretos-leyes «en caso de extraordinaria y urgente necesidad», siempre que no afecten al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las comunidades autónomas ni al Derecho electoral general.

El real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que, tal como reiteradamente ha exigido el Tribunal Constitucional (sentencias 6/1983, de 4 de febrero, FJ 5; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, 137/2003, de 3 de julio, FJ 3, y 189/2005, de 7 julio, FJ 3; 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7), el fin que justifica la legislación de urgencia sea subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes, máxime cuando la determinación de dicho procedimiento no depende del Gobierno.

Debe quedar, por tanto, acreditada «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4).

En relación con las medidas a adoptar en este real decreto-ley, como se ha expuesto anteriormente la vertiginosa subida del precio de los combustibles supone una situación de extraordinaria y urgente necesidad, que hace imprescindible la adopción de medidas adicionales a las ya adoptadas, y urgentes dirigidas a amortiguar los efectos adversos de esta situación en las empresas del sector del transporte terrestre, mediante la articulación de medidas de implementación inmediata, como la concesión de ayudas o bonificaciones a sectores no contemplados en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, así como para llevar a cabo modificaciones normativas que permitan al sector del transporte de mercancías por carretera repercutir a sus clientes los incrementos de combustible de forma ajustada a la realidad de su estructura de costes. Para adoptar estas medidas, es necesaria la aprobación de una norma con rango legal, que permita asegurar que las ayudas y bonificaciones sean puestas en funcionamiento a la mayor brevedad, poniendo de manifiesto la necesidad ineludible de acudir a este instrumento legal.

Las empresas del sector del transporte terrestre se están viendo afectadas por el alza de los precios del combustible que repercute de manera directa en sus costes de explotación, lo que está comprometiendo la viabilidad económica de este sector a corto plazo y ello determina la extraordinaria y urgente necesidad de adoptar las medidas adicionales recogidas en el presente real decreto-ley con la finalidad de apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector.

Las medidas no pueden demorarse puesto que los perjuicios a que se podría someter el correcto funcionamiento del mercado y el conjunto de la economía serían incalculables. Del mismo modo, la seguridad jurídica exige una pronta solución a estas circunstancias, dado que han de adicionarse medidas al ordenamiento sin demora, por motivos coyunturales derivados del estallido de una guerra, cuyas consecuencias se han trasladado a los mercados de forma inmediata.

Las pérdidas de rentabilidad comprometen a corto plazo la viabilidad de numerosas empresas transportistas y autónomos, derivándose en consecuencias negativas tanto para la conectividad como para la estabilidad de la cadena de suministro como en el empleo y la renta de las personas que desarrollan su actividad profesional en el sector del transporte.

El escenario descrito amerita la urgencia existente en la aprobación de las medidas, de modo que resulta patente que estas no pueden ser adoptadas mediante los instrumentos normativos ordinarios, pues el decreto-ley es un instrumento jurídico excepcional, cuyo empleo solo se justifica cuando el recurso a aquellos instrumentos no permitiría acometer con la urgencia necesaria la situación extraordinaria definida.

De este modo, la concurrencia del presupuesto habilitante de la extraordinaria y urgente necesidad concurre de forma directa respecto de todas y cada una de las medidas incluidas en este real decreto-ley. En particular, las modificaciones introducidas en el régimen de revisión del precio del transporte por carretera y en su régimen sancionador resultan

imprescindibles para reforzar y clarificar la obligatoriedad de la revisión del precio en función del combustible y dar transparencia y facilitar la comprobación de su aplicación, asegurando así la traslación de los incrementos del precio del combustible a los contratos vigentes, evitando un deterioro adicional e irreversible de la viabilidad económica de las empresas transportistas. Asimismo, la articulación inmediata de ayudas directas al transporte ferroviario resulta necesaria para evitar efectos de expulsión de este modo de transporte, con impactos negativos sobre la sostenibilidad y el funcionamiento de la cadena logística. Por otro lado, ampliar el ámbito de aplicación de las ayudas a los servicios de transporte marítimo regular de cabotaje para incluir a los servicios de carga pura entre puertos peninsulares y de los archipiélagos Balear y Canario, de Ceuta y de Melilla, y entre puertos de los Archipiélagos, es necesario para garantizar un tratamiento homogéneo y no discriminatorio entre operadores que desarrollan funciones logísticas esenciales y soportan impactos equivalentes derivados del incremento del precio del combustible.

La adopción de estas medidas no admite demora mediante los instrumentos normativos ordinarios, dada la brusca escalada de precios energéticos y sus efectos inmediatos sobre la actividad y el empleo.

En definitiva, la extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el criterio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno en cuanto órgano de dirección política del Estado, y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación, centradas en el cumplimiento de la seguridad jurídica y la garantía tanto de precios justos y competitivos a los ciudadanos y las empresas, como de la viabilidad de estas últimas.

Asimismo, se destaca que, como se ha indicado, este real decreto-ley no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general, sino que se circunscriben a la adopción de disposiciones concretas y sectoriales dirigidas a dar respuesta inmediata a una situación de extraordinaria y urgente necesidad.

Se destacan en todo caso que la modificación del régimen sancionador prevista en este real decreto-ley no supone una afectación del contenido esencial del derecho reconocido en el artículo 25 de la Constitución Española, en la medida en que no establece un régimen sancionador general, sino que se limita a tipificar infracciones concretas y a determinar las correspondientes sanciones en un ámbito sectorial específico. Esta técnica normativa resulta conforme con la doctrina del Tribunal Constitucional, que ha reconocido expresamente la compatibilidad del decreto-ley con la tipificación de infracciones administrativas y sanciones cuando concurren razones de extraordinaria y urgente necesidad (STC 3/1988, FJ 6). De igual manera, la modificación de las condiciones generales de contratación aprobadas mediante la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, se aborda a través del presente real decreto-ley por razones de sistematicidad normativa y de urgencia material. En concreto, resulta imprescindible asegurar la coherencia inmediata entre el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, cuya modificación requiere norma con rango de ley, y la fórmula reglamentaria que lo desarrolla, evitando un desfase temporal que generaría inseguridad jurídica y dificultaría la aplicación efectiva del régimen de revisión del precio del transporte en un contexto de elevada volatilidad del precio del combustible. Por otro lado, y tal y como ya se ha indicado, las empresas del sector del transporte terrestre se están viendo afectadas por el alza de los precios del combustible que repercute de manera directa en sus costes de explotación, lo que está comprometiendo la viabilidad económica de este sector a corto plazo, lo que determina la extraordinaria y urgente necesidad de adoptar las medidas adicionales recogidas en el presente real decreto-ley con la finalidad de apoyar de forma rápida y decidida a las empresas del sector, muy particularmente la modificación de las condiciones generales de contratación, sin los plazos que una tramitación reglamentaria ordinaria requeriría.

#### IV

El presente real decreto-ley responde a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas, toda vez que el principio de necesidad ha quedado

acreditado gracias a la justificación y concurrencia del presupuesto habilitante exigido por el artículo 86.1 de la Constitución Española para la aprobación por parte del Gobierno de reales decretos-leyes, y que ha quedado detallado en el apartado anterior de esta parte expositiva.

La protección del interés general exige de un vehículo jurídico eficaz, siendo así el real decreto-ley el instrumento más inmediato para garantizar su consecución. Igualmente, la norma resulta acorde con el principio de proporcionalidad, por cuanto se trata de la regulación mínima e indispensable, como ya fuera señalado, para la consecución de los objetivos descritos a lo largo de esta norma.

Ante la situación de extraordinaria y urgente necesidad analizada provocada por la situación de conflicto en Irán, la aprobación de un real decreto-ley, dado el rango legal exigible de muchas de las medidas a implementar y ante las alternativas posibles, hacen que esta norma se erija como la opción más adecuada y pertinente.

Por lo que al principio de transparencia se refiere, y si bien la norma está exenta de la realización de los trámites de consulta pública y audiencia e información pública, tal y como establece el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, los objetivos que pretende este real decreto-ley están nítidamente explicados tanto la parte expositiva del mismo como en la Memoria que lo respalda. Igualmente, el principio de transparencia se materializa por la plasmación de los objetivos perseguidos en la norma y con su posterior remisión al Congreso de los Diputados para su convalidación en debate público.

Desde la perspectiva del principio de eficacia, el presente real decreto-ley introduce modificaciones de carácter permanente en el sistema de revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo, con el objetivo de garantizar una respuesta inmediata y automática ante escenarios de elevada volatilidad energética. La actualización permanente de la fórmula de revisión y el refuerzo de su aplicación obligatoria permiten corregir de forma instantánea los desequilibrios generados en los contratos de transporte, evitando la necesidad de recurrir de manera recurrente a medidas extraordinarias o coyunturales, y asegurando que los objetivos perseguidos por la norma se alcancen de manera efectiva y sostenida en el tiempo.

En cuanto al principio de seguridad jurídica, las medidas adoptadas refuerzan la claridad, previsibilidad y coherencia del marco normativo aplicable al contrato de transporte, y resulta plenamente garantizado por cuanto la norma respeta y se inserta coherentemente dentro del sistema de fuentes y con el resto del ordenamiento jurídico. En particular, la modificación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, clarifica y refuerza el carácter obligatorio y automático de la revisión del precio del transporte por variaciones del precio del combustible, elimina interpretaciones divergentes detectadas en la práctica y garantiza su reflejo desglosado en la factura. Asimismo, la adecuación de las condiciones generales de contratación a la nueva redacción legal y el refuerzo del régimen sancionador contribuyen a dotar de mayor certeza a las relaciones contractuales, reequilibrando la posición de las partes y facilitando la comprobación y aplicación efectiva de las obligaciones legales.

Por lo que respecta al principio de eficiencia, el real decreto-ley se ha diseñado de modo que no genere cargas administrativas innecesarias o accesorias para los operadores afectados. Las obligaciones que se prevén, en particular el reflejo en factura de la revisión del precio, se integran en procesos ya existentes. En consecuencia, la norma no introduce nuevas cargas administrativas para la ciudadanía ni para las empresas.

Adicionalmente, la norma contribuye a la racionalización de la gestión de los recursos públicos, en tanto que articula mecanismos estructurales que permiten una adecuada traslación de costes en el sector del transporte, reduciendo la necesidad de acudir en el futuro a esquemas reiterados de ayudas públicas de carácter extraordinario. De este modo, las medidas adoptadas no solo atienden a la situación de urgencia actual, sino que refuerzan la sostenibilidad y eficiencia del marco normativo, optimizando el uso de los recursos presupuestarios y favoreciendo una mayor estabilidad del sistema económico y logístico.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil; en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad

económica; en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y abanderamiento de buques; puertos de interés general y en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de abril de 2026,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

### **Medidas para el transporte de mercancías por carretera**

**Artículo 1.** *Modificación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.*

Se modifica el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 38.** *Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.*

1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, de manera ineludible el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará obligatoriamente en la factura de manera desglosada.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. La previsión del apartado anterior se aplicará, en todo caso y de forma automática, siempre que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Adicionalmente a la revisión establecida en el párrafo anterior, en los contratos de transporte continuado se revisará coincidiendo con el periodo de facturación acordado, en todo caso y de forma automática, el precio inicialmente pactado aplicando los criterios o fórmulas establecidos en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, independientemente del porcentaje en el que hubiera variado el precio del combustible.

3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.»

**Artículo 2.** *Modificación de la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

La Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica la condición general 3.4 del anexo, quedando redactada en los siguientes términos:

«3.4 Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo:

Cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador incrementará en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula y coeficientes que se indican a continuación:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times C}{100}$$

$\Delta P$  = variación del precio de transporte contratado;

G = índice de variación porcentual del precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se celebró el contrato y aquél en que se realizó efectivamente el transporte; para el cálculo de este índice los precios medios del gasóleo tomarán como referencia:

– En los vehículos sujetos a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, el precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido ni la devolución parcial por el gasóleo profesional.

– En los vehículos no sujetos a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, el precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido.

P = precio del transporte establecido al contratar.

C = coeficiente vinculado al precio del gasóleo antes de impuestos. Para la determinación del coeficiente C se tendrá en cuenta el precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración antes de impuestos del día de la realización del transporte. Se atenderá a los siguientes criterios:

a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

Precio antes de impuestos	Coeficiente C
PAI < 0,85 €/l	0,3
0,85 €/l ≤ PAI < 1,40 €/l	0,4
PAI ≥ 1,40 €/l	0,5

b) Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

Precio antes de impuestos	Coeficiente C
PAI < 0,95 €/l	0,2
0,95 €/l ≤ PAI < 1,80 €/l	0,3
PAI ≥ 1,80 €/l	0,4

c) Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

Precio antes de impuestos	Coeficiente C
PAI < 0,75 €/l	0,2
0,75 €/l ≤ PAI < 1,45 €/l	0,3
PAI ≥ 1,45 €/l	0,4

d) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

Precio antes de impuestos	Coficiente C
PAI < 0,70 €/l	0,1
0,70 €/l ≤ PAI < 1,95 €/l	0,2
PAI ≥ 1,95 €/l	0,3

De la misma manera, el obligado al pago del transporte exigirá una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

La fórmula anteriormente señalada será de aplicación automática siempre que el índice de variación porcentual del precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se celebró el contrato y aquél en que se realizó efectivamente el transporte (índice G), hubiera experimentado una variación igual o superior al cinco por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

La revisión automática establecida en el párrafo anterior se aplicará sin perjuicio de la revisión periódica del precio inicialmente pactado establecida en la condición 8.3.

Hasta el 30 de junio de 2026, para el cálculo de la revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible, de acuerdo con esta orden, no se podrán considerar las bonificaciones y ayudas extraordinarias y temporales para sufragar el precio del gasóleo consumido en el transporte por carretera contempladas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

El pacto en contrario a lo dispuesto en esta condición se considerará nulo.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.»

Dos. Se modifica la condición general 8.3 del anexo, quedando redactada en los siguientes términos:

«8.3 Revisión obligatoria del precio inicialmente pactado por la evolución del precio del combustible:

En los contratos de transporte continuado, se revisará, en todo caso y de forma automática, coincidiendo con el periodo de facturación acordado, el precio inicialmente pactado aplicando la fórmula prevista en la condición 3.4, independientemente del porcentaje en el que hubiera variado el precio del combustible.

Hasta el 30 de junio de 2026, para el cálculo de la revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible, de acuerdo con esta orden, no se podrán considerar las bonificaciones y ayudas extraordinarias y temporales para sufragar el precio del gasóleo consumido en el transporte por carretera contempladas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.»

## CAPÍTULO II

### Medidas para el transporte de mercancías por ferrocarril

**Artículo 3.** *Línea de ayudas directas a empresas ferroviarias afectadas por la subida de los precios de los carburantes.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2026, para la concesión de apoyo financiero a empresas cuya actividad se encuadre en el código 4920 «Transporte de mercancías por ferrocarril» de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas aprobada por Real Decreto 10/2025, de 14 de enero.

La finalidad de tales ayudas será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la crisis en Oriente Medio.

2. Serán beneficiarias de las ayudas las empresas ferroviarias con licencia de empresa ferroviaria que tengan inscrita, en el Registro Europeo de Vehículos definido en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea, alguna locomotora con tracción diésel empleada en el transporte de mercancías en calidad de poseedores y en estado activa.

Con este fin, las empresas ferroviarias podrán actualizar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, su situación como poseedores en dicho registro, en un plazo de 15 días hábiles desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley.

3. El importe por empresa de la ayuda se determinará atendiendo al número de locomotoras de tracción diésel explotadas por cada beneficiario, con la siguiente cuantía de ayuda por locomotora:

Vehículo	Importe - Euros
Locomotora con tracción diésel.	15.000

4. Para practicar la liquidación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de veinte días hábiles a partir de la entrada en vigor de este real decreto-ley, un fichero informático, a partir de los datos del Registro Europeo de vehículos, que incluyan NIF/CIF de la empresa ferroviaria transportista y material móvil diésel que tiene a su disposición.

Los solicitantes dispondrán de un plazo de 30 días, desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, para solicitar la concesión de las ayudas. Las solicitudes deberán presentarse en la Sede Electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, rellenando el formulario que a tal efecto se ponga a disposición y en el que, necesariamente, deberá figurar la cuenta bancaria en la que haya de realizarse el abono.

Por el órgano gestor, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, se procederá a la liquidación de la cantidad correspondiente a cada uno de los beneficiarios con arreglo al apartado anterior. Esta liquidación agotará la vía administrativa. La cantidad así liquidada será notificada al beneficiario.

5. Las ayudas reguladas en este capítulo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

6. Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para desarrollar los requisitos y condiciones de este capítulo.

7. La aplicación de la medida recogida en este artículo se ajustará a lo dispuesto en el ordenamiento comunitario en materia de ayudas de Estado.

8. La plena efectividad de las ayudas previstas en este artículo está vinculada a su sujeción a un régimen de compatibilidad determinado; al establecimiento de un Marco temporal de ayudas estatales; o a una decisión de la Comisión Europea que autorice su compatibilidad con el mercado interior, o instrumento equivalente.

**Artículo 4.** *Créditos extraordinarios en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para financiar las ayudas directas a empresas ferroviarias.*

1. Al objeto de financiar las ayudas previstas en este capítulo se aprueba la concesión de tres créditos extraordinarios en la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre». El primer crédito se recogerá en el concepto 448 «A Renfe Mercancías S.M.E., SA para compensar la subida de los precios de los carburantes», por un importe de 800.000 euros; el segundo crédito se recogerá en el concepto 456 «A Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, SA para compensar la subida de los precios de los carburantes», por importe de 150.000 euros y el tercer crédito se recogerá en el concepto 474 «A empresas ferroviarias para compensar la subida de los precios de los carburantes», por importe de 2.200.000 euros.

2. La financiación de estos créditos extraordinarios se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

**Disposición final primera.** *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se introduce un nuevo apartado 43 en el artículo 140 con la siguiente redacción:

«43. La oposición del cargador o del obligado al pago para reflejar en la factura, de manera desglosada, la variación del precio del transporte derivada de la modificación del precio del combustible, conforme a lo previsto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, cuando el precio del transporte que conste en la factura sea superior a 3.000 euros y el transportista o el porteador pruebe que:

a) Ha emitido una factura en la que conste de forma desglosada dicho ajuste y el cargador o el obligado al pago la hubiese rechazado o solicitado su modificación; o bien que

b) El cargador o el obligado al pago hubiera impedido por cualquier medio su correcta expedición o aceptación.»

Dos. Se introduce un nuevo apartado 31 en el artículo 141 con la siguiente redacción:

«31. La oposición del cargador o del obligado al pago para reflejar en la factura, de manera desglosada, la variación del precio del transporte derivada de la modificación del precio del combustible, conforme a lo previsto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, cuando el precio del transporte que conste en la factura sea igual o inferior a 3.000 euros y el transportista o el porteador pruebe que:

a) Ha emitido una factura en la que conste de forma desglosada dicho ajuste y el cargador o el obligado al pago la hubiese rechazado o solicitado su modificación; o bien que

b) El cargador o el obligado al pago hubiera impedido por cualquier medio su correcta expedición o aceptación.»

Tres. Se modifica el artículo 143.1, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17, 18 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 30 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte sea inferior a 1.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 26 y 31 del artículo 141.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 29 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros, las infracciones previstas en los puntos 26 y 31 del artículo 141.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 27 y 28 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte

esté comprendido entre 1.501 a 3.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 26 y 31 del artículo 141.

g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.3 a 37.9, 38, y 39 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 40 y 43 del artículo 140.

h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37.10, 37.11 y 42 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 40 y 43 del artículo 140.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 37.1, 37.2 y 41 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 40 y 43 del artículo 140.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i), con excepción de la infracción reseñada en el artículo 140.43, y con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones del apartado g) reseñadas en el artículo 140.39, cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores, pudiendo ascender a 30.000 euros el importe de la multa cuando se trate de infracciones contenidas en el apartado 40 del artículo 140 y se considere que la conducta afecta significativamente a la capacidad y a la solvencia económica del acreedor o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo legal de pago previsto en dicho precepto.

Se sancionará con multa de 4.001 a 18.000 euros la infracción del artículo 140.43 cuando el responsable de la misma ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de otra infracción del artículo 140.43 en los 12 meses anteriores.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).»

**Disposición final segunda.** *Modificación del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.*

El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, queda modificado en los siguientes términos.

Uno. Se introduce una nueva letra c) en el artículo 58.2, con la siguiente redacción:

«c) Sean titulares de una autorización de transporte de la clase VT, a la que se encuentre adscrito un taxi adaptado o Eurotaxi, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, siempre que a la fecha de entrada en vigor del real decreto ley, se encuentren dados de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y no figuren inscritos en el Censo de beneficiarios de devoluciones por gasóleo profesional y de vehículos de su titularidad, regulado en la Orden HFP/941/2022, de 3 de octubre, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional y por la que se modifica la Orden EHA/993/2010, de 21 de abril, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial de las cuotas del Impuesto sobre Hidrocarburos soportadas por los agricultores y ganaderos.

Aplicando las especiales circunstancias del hecho diferencial de las Ciudades de Ceuta y Melilla a la regulación de las licencias VT recogidas en los artículos 123 a 127 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y en la Orden de 4 de febrero de

1993 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera, el requisito de disponer de autorización de transporte público de viajeros en vehículo turismo auto-taxi, VT, se considera cumplido con la disposición de la licencia expedida en Ceuta y Melilla para vehículos taxi.»

Dos. Se sustituye la tabla incluida a continuación del segundo párrafo del artículo 58.3 por la siguiente:

«Vehículo	Importe - Euros
Mercancías pesado. Camión. MDPE con MMA $\geq$ 7,5 t y tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	1.800
Mercancías pesado. MDPE con MMA $\geq$ 7,5 t, tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	1.800
Mercancías pesado. Camión. MDPE con MMA < 7,5 t.	665
Mercancías ligero. Furgoneta. MDLE.	300
Ambulancia VSE.	300
Taxis. VT. con tipo de combustible GLP, GNC o GNL.	200
Taxis. VT con tipo de combustible gasolina. VT con tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias o taxis domiciliados en Ceuta o Melilla o sin aparato taxímetro.	200
Taxis adaptados o Eurotaxis. VT con tipo de combustible gasolina. VT con tipo de combustible gasóleo. VT con tipo de combustible GLP, GNC o GNL. VT con tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias o taxis domiciliados en Ceuta o Melilla o sin aparato taxímetro.	200
Vehículo alquiler con conductor. VTC.	200
Autobús. VDE y tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	975
Autobús. VDE y tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	1.000
Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y tipo de combustible GLP, GNC o GNL.	975
Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos, tipo de combustible gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	1.000»

Tres. Se modifica el artículo 58.8, que queda redactado en los siguientes términos:

«8. Las ayudas por vehículo reguladas en este artículo, a excepción de lo dispuesto en el apartado 2 c), no podrán aplicarse a los vehículos citados en el apartado 2 del artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, que tengan derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos. De igual modo, las ayudas por vehículo reguladas en este artículo no podrán aplicarse a los vehículos eléctricos cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).»

Cuatro. Se modifica el artículo 61, que queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 61.** *Ayudas a los servicios de transporte marítimo de pasaje, de carga, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje, en navegaciones de línea regular de cabotaje declaradas de interés público de competencia estatal, sobre aquellas líneas marítimas interinsulares de régimen análogo de competencia autonómica, y sobre líneas regulares de cabotaje marítimo de competencia estatal.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas a los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros, de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje, o servicios de transporte marítimo regular de carga correspondientes al tramo que sirva de conexión entre la península y los territorios no peninsulares, así como, entre estos entre sí.

Los servicios de transporte marítimo regular considerados son aquellos incluidos en las líneas regulares de cabotaje marítimo que hagan escala exclusivamente en puertos nacionales de competencia estatal reguladas por el Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, y por los Acuerdos del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020 y 22 de febrero de 2022 y las conexiones derivadas del artículo 31 del Real Decreto-ley 20/2021, de 5 de octubre, por el que se adoptan medidas urgentes de apoyo para la reparación de los daños ocasionados por las erupciones volcánicas y para la reconstrucción económica y social de la isla de La Palma.

El ámbito de aplicación se circunscribe a las líneas de cabotaje que se hayan comunicado a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo de antelación

mínimo de quince días previo a la entrada en vigor de este real decreto-ley, las líneas interinsulares de las Illes Balears declaradas de interés estratégico por el artículo 14 de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears y las líneas que atienden las necesidades básicas de comunicación marítima interinsular de las Islas Canarias, enumeradas en los anexos I y II del Decreto 9/2009, de 27 de enero, por el que se desarrolla el régimen especial de prestación de los transportes marítimos regulares.

2. Cuantía de la ayuda: se establece en 0,1375266 céntimos de euro por cada milla navegada por tonelada de arqueo bruto (GT), calculada para cada uno de los buques de pasaje, de carga, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje, que operen la línea.

3. Beneficiarios: podrán ser beneficiarios de esta ayuda aquellas empresas que lo soliciten que estén reconocidas por la administración correspondiente como operadoras de las líneas regulares incluidas en el ámbito de aplicación. Si la línea fuese de competencia autonómica, el solicitante acompañará certificación del órgano competente de la comunidad autónoma.

4. El importe individual de la ayuda se determinará para cada buque en función de su arqueo bruto y de las millas recorridas en su servicio regular. A estos efectos, como arqueo bruto se aplicará el que conste en el certificado internacional de arqueo del buque en GT, y en su defecto por el certificado de arqueo expedido por la Autoridad Nacional. Cuando el buque no disponga de arqueo bruto en esta unidad de medida, se utilizará como unidad la TRB.

Así mismo, se tomará como distancia recorrida en una línea la distancia entre los puertos de origen y destino, o la suma de las distancias entre éstos y los diferentes puertos de escala intermedios que se recorran en el itinerario del buque, no pudiendo incluir en dicha distancia recorrida trayectos que hayan sido incluidos en otras líneas. Para determinar la distancia entre puertos se emplearán las distancias publicadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina. Para las distancias no recogidas en la información publicada por este Organismo se empleará la consignada en la siguiente tabla o la que determine la Autoridad Marítima si no estuviera consignada en la misma:

*Distancias entre puertos*

<b>Puerto A</b>	<b>Puerto B</b>	<b>Millas náuticas</b>
La Graciosa (Caleta de Sebo).	Lanzarote (Órzola).	3,5
Lanzarote (Playa Blanca).	Fuerteventura (Corralejo).	8
Fuerteventura (Morro Jable).	Gran Canaria (Las Palmas).	59
Gran Canaria (Agaete).	Tenerife (Sta. Cruz de Tenerife).	36
La Gomera (S. Sebastián de la Gomera).	La Gomera (Valle del Gran Rey).	16

Todo ello sin perjuicio de las condiciones que puedan ser establecidas por resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible en relación a determinación de distancias, cálculo de arqueos o configuración de trayectos mediante escalas en las líneas.

5. La realización efectiva de los servicios realizados se acreditará mediante certificación de las autoridades portuarias, u organismos competentes sobre los puertos autonómicos en su caso.

6. El órgano encargado de la gestión de estas ayudas será la Dirección General de la Marina Mercante.

7. Solicitudes: se formularán mediante comparecencia en la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, cumplimentando el formulario electrónico y aportando la documentación que a tal efecto requiera la Dirección General de la Marina Mercante.

8. Plazo de presentación de solicitudes: las solicitudes se presentarán, durante un plazo de un mes, a la finalización del plazo trimestral de aplicación de esta medida,

que se inicia con la entrada en vigor de este real decreto-ley, y se referirán a la ayuda correspondiente a los servicios prestados en el trimestre anterior.

9. Las ayudas reguladas en este artículo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

10. Esta medida tendrá una duración de tres meses desde el 21 de marzo de 2026.

11. Al objeto de financiar las ayudas previstas en este capítulo se aprueba la concesión de un suplemento de crédito de 37 millones de euros en la sección 17 “Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible”, servicio 32 “Dirección General de Marina Mercante”, programa 441N “Subvenciones y apoyo al transporte marítimo”, concepto 442 “Compensación económica a Empresas Públicas o privadas de transporte marítimo por la prestación del servicio de navegaciones de interés público”. Este suplemento de crédito tendrá la naturaleza de incorporable.

12. La financiación del suplemento de crédito previsto en el apartado anterior, así como las incorporaciones de crédito que se tramiten, se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.»

**Disposición final tercera.** *Salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias.*

Las previsiones incluidas en normas reglamentarias que son objeto de modificación por este real decreto-ley, podrán ser modificadas por normas del rango reglamentario correspondiente a la norma en que figuran.

**Disposición final cuarta.** *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante y abanderamiento de buques; puertos de interés general; y en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

**Disposición final quinta.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 14 de abril de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
por suplencia (artículo 13.1 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre), el Vicepresidente Primero del Gobierno y  
Ministro de Economía, Comercio y Empresa,  
CARLOS CUERPO CABALLERO

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.