



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto-ley 18/2026, de 29 de junio, por el que se adoptan determinadas medidas en el marco del Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 158, de 30 de junio de 2026
Referencia: BOE-A-2026-14112

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	5
CAPÍTULO I. Medidas en materia energética	18
Artículo 1. Modificación de la Ley 17/2013, de 29 de octubre, para la garantía del suministro e incremento de la competencia en los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.	18
Artículo 2. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.	18
Artículo 3. Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.	19
Artículo 4. 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.	20
CAPÍTULO II. Medidas tributarias	23
Artículo 5. Tipos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de julio de 2026.	23
Artículo 6. Tipos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de agosto de 2026.	24
Artículo 7. Tipos impositivos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de septiembre de 2026.	26
Artículo 8. Devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.	29
Artículo 9. Devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo empleado en la agricultura y ganadería.	29
Artículo 10. Tipo impositivo aplicable del Impuesto sobre el Valor Añadido a determinadas entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de productos energéticos aplicable durante el mes de agosto de 2026.	30

Artículo 11. Tipo impositivo aplicable del Impuesto sobre el Valor Añadido a determinadas entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de productos energéticos aplicable durante el mes de septiembre de 2026.	30
Artículo 12. Tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de agosto de 2026.. . . .	31
Artículo 13. Tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de septiembre de 2026.	31
Artículo 14. Determinación de la base imponible y del importe de los pagos fraccionados del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026.. . . .	31
Artículo 15. Modificación de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.	32
CAPÍTULO III. Medidas en materia agraria y pesquera.	33
Sección 1.ª Medidas en materia agraria.	33
Artículo 16. Ampliación temporal de la ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios prevista en el artículo 46 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.	33
Artículo 17. Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar las ayudas para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios.. . . .	33
Artículo 18. Modificación del artículo 50 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.	34
Artículo 19. Financiación de la ayuda extraordinaria por el incremento de los costes de los agricultores por el uso de productos fertilizantes prevista en el artículo 50 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.. . . .	34
Sección 2.ª Medidas en materia de pesca	35
Artículo 20. Ampliación temporal de la ayuda compensatoria a empresas armadoras de buques pesqueros por el incremento de costes productivos provocados por el aumento del precio de los combustibles prevista en el artículo 51 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.. . . .	35
Artículo 21. Modificación del artículo 51 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.	35
CAPÍTULO IV. Medidas en materia de transportes.	36
Sección 1.ª Ayudas extraordinarias y temporales para el transporte por carretera	36
Artículo 22. Ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por los titulares de los vehículos que tienen derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.	36
Artículo 23. Administración competente para la tramitación y pago de las ayudas.	37
Artículo 24. Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar las ayudas al gasóleo profesional.	37
Artículo 25. Ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio de los carburantes consumidos por profesionales del transporte terrestre por carretera que, respecto de determinados de sus vehículos, no puedan ser beneficiarios de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.	38
Artículo 26. Administración competente para la tramitación y pago de las ayudas.	41

Artículo 27. Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar la ayuda directa extraordinaria y temporal 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..	41
Sección 2.ª Medidas en el ámbito del transporte terrestre ferroviario	41
Artículo 28. Línea de ayudas directas a empresas ferroviarias afectadas por la subida de los precios de los carburantes..	41
Artículo 29. Suplementos de crédito en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para financiar las ayudas directas a empresas ferroviarias..	42
Sección 3.ª Medidas en el ámbito del transporte marítimo	43
Artículo 30. 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.	43
CAPÍTULO V. Medidas de carácter social	44
Artículo 31. Prohibición del despido.	44
Artículo 32. Medidas aplicables en materia de movilidad sostenible al trabajo a las empresas beneficiarias de ayudas directas.	45
<i>Disposiciones adicionales</i>	45
Disposición adicional primera. Compensación al sector eléctrico por la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026.	45
Disposición adicional segunda. Publicidad de las medidas fiscales temporales en materia energética.	46
Disposición adicional tercera. Régimen de los gastos de las entidades y administraciones públicas afectados a la financiación de subvenciones integrados en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.	46
Disposición adicional cuarta. Compatibilidad con el ordenamiento comunitario..	46
Disposición adicional quinta. Actualización de los parámetros retributivos del régimen retributivo específico aplicables al semiperiodo 2026-2028.	46
Disposición adicional sexta. Efectos de las medidas sobre el Impuesto sobre el valor de la producción de energía eléctrica.	47
Disposición adicional séptima. Aprobación del listado de estaciones de servicio de combustibles y carburantes obligadas a instalar puntos de recarga por sus ventas realizadas en el año 2025.	47
Disposición adicional octava. Estudios de urgencia sobre productividad de las rías gallegas.	47
<i>Disposiciones transitorias</i>	47
Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de funcionamiento del enlace Península-Ceuta.	47
Disposición transitoria segunda. No consideración de las bonificaciones y ayudas contempladas en este real decreto-ley para el cálculo de la revisión del precio de transporte por carretera..	48
<i>Disposiciones derogatorias</i>	48
Disposición derogatoria única. Normas derogadas.	48

<i>Disposiciones finales</i>	48
Disposición final primera. 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.	48
Disposición final segunda. Salvaguarda de rango de disposiciones reglamentarias.	50
Disposición final tercera. Títulos competenciales.. . . .	50
Disposición final cuarta. Facultades de desarrollo.	50
Disposición final quinta. Entrada en vigor.	51

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

I

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, nació como respuesta de urgencia a la conmoción que el conflicto en Oriente Medio, iniciado el pasado 28 de febrero mediante una operación militar conjunta de Estados Unidos e Israel contra el régimen de Irán, ha ocasionado no solo en la región —extendiendo el conflicto a Irán, El Líbano, Baréin, Catar, Emiratos Árabes y Kuwait, Israel, Arabia Saudí, Turquía, Azerbaiyán y una base británica situada en Chipre, ocasionando más de 4000 muertes, miles de heridos y decenas de miles de personas desplazadas—, sino en el contexto geopolítico global y, muy particularmente, en los mercados energéticos.

Este Plan, que implicaba la movilización de 5.000 millones de euros, se estructuraba en medidas de carácter coyuntural, de respuesta inmediata a la guerra de Irán, y de carácter estructural y estratégico, enfocado en el largo plazo.

Así, en el primero de los ejes de medidas figuraban la bajada generalizada de la fiscalidad energética, los descuentos extraordinarios del bono social eléctrico y térmico, así como la prohibición de interrumpir los suministros esenciales a los hogares más vulnerables.

Asimismo, en este eje se establecieron ayudas directas a transportistas, agricultores, ganaderos y pescadores, con el objetivo de evitar el traslado de los incrementos de los costes a los precios finales soportados por los consumidores. Del mismo modo, se reforzaron las facultades de supervisión y sanción de las autoridades competentes para garantizar el correcto funcionamiento de los mercados afectados.

El segundo eje del Plan respondía a una lógica estructural y de largo plazo, mediante la adopción de medidas orientadas a reforzar la soberanía energética y la resiliencia de la economía española frente a futuras crisis externas. Con este fin, el Plan comprendía actuaciones destinadas a agilizar la inversión en energías renovables e incrementar la capacidad de almacenamiento eléctrico.

En definitiva, se trataba de un Plan Integral que perseguía no solo hacer frente a las consecuencias más inmediatas provocadas por el conflicto en Oriente Medio, sino fortalecer nuestros sectores económicos para que, en definitiva, las familias y los colectivos más vulnerables viesen aliviados los posibles efectos provocados por la guerra.

Tras la aprobación del Plan, la aplicación de las medidas de carácter coyuntural produjo efectos positivos de manera inmediata sobre la economía. En particular, la reducción temporal de la fiscalidad energética se trasladó de forma rápida y significativa a los precios finales de los carburantes, observándose durante la primera semana una transmisión prácticamente completa de la rebaja tributaria a los precios de la gasolina y el gasóleo: la gasolina 95 redujo su precio en un 14% y el gasóleo A en un 9% en los primeros siete días de aplicación de las medidas. Esta circunstancia permitió mitigar el incremento de los costes soportados por los sectores productivos más expuestos a la evolución de los precios energéticos, contribuyendo asimismo a contener las presiones inflacionistas derivadas del conflicto y a limitar su repercusión sobre los consumidores.

Las rebajas fiscales adoptadas en relación con la electricidad y el gas también tuvieron una incidencia favorable sobre la evolución de los precios energéticos durante los meses posteriores a la entrada en vigor del Plan. Como resultado, en abril la electricidad registró una variación interanual del -4,3 %, mientras que la correspondiente al gas natural se situó en el -9,6 %.

Esta reducción de precios de bienes de consumo energético ha tenido un impacto directo en la inflación. En agregado, las rebajas fiscales temporales en el ámbito energético han reducido la tasa de variación interanual del IPC general en 1 punto porcentual en los meses de vigencia de estas.

En el mes de junio, la situación entre Irán y los Estados Unidos ha entrado en una fase de desescalada, especialmente tras la firma, el 17 de junio de 2026, de un memorando de

entendimiento orientado a poner fin a los enfrentamientos y tensiones que han marcado los últimos meses.

Aunque el acuerdo ha sido recibido positivamente por gran parte de la comunidad internacional por reducir el riesgo de una guerra más amplia en Oriente Medio, persisten dudas sobre su aplicación efectiva y sobre la evolución de las negociaciones durante las próximas semanas.

Además, la reapertura física del estrecho de Ormuz es un proceso lento: el despeje de las minas fondeadas durante el conflicto puede prolongarse meses, según los analistas internacionales, las primas del seguro de guerra siguen por encima de niveles ordinarios y los analistas no esperan que el tránsito recupere a corto plazo la normalidad, previéndose aún más lenta la recuperación del gas por los daños sufridos por las infraestructuras de procesamiento del Golfo.

La crisis, que además ha reordenado en profundidad rutas y proveedores, se suma al efecto que han tenido sucesivas crisis internacionales, que han motivado la adopción de medidas que comenzaron con el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, ante la guerra de Ucrania, continuada con el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, y su prórroga por el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, y culminadas, por ahora, con el propio Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo. En todas ellas el Gobierno ha conjugado la defensa de la solución diplomática con la protección de la economía y de la población más vulnerable.

España ha vivido estos más de 110 días de conflicto desde una posición más sólida que en episodios anteriores, con precios del mercado mayorista eléctrico por debajo de la media europea. Esto se debe a que el intenso crecimiento de las energías renovables en el sistema eléctrico ibérico ha reducido drásticamente el número de horas en las que el gas marca el precio de la electricidad. De hecho, frente a señales de precio por encima de los 100€/MWh, España ha marcado medias entre los 41 y los 54 euros entre los pasados meses de marzo y mayo.

Esta protección del «escudo renovable» permite a los consumidores españoles evitar un coste aproximado de 10 euros al mes —en torno al 19 % de la factura de un hogar tipo. Con todo, y a pesar de los grandes avances en despliegue renovable, la dependencia energética exterior persiste en cotas elevadas, del orden del 67 % del consumo total, sobre todo fuera del ámbito eléctrico, lo que mantiene a hogares y empresas expuestos a las sacudidas de unos mercados fósiles gobernados por tensiones ajenas a nuestro país.

Por todo ello, se considera necesario mantener de manera transitoria determinadas medidas comprendidas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, articulando su retirada progresiva conforme se consolide la estabilización de los mercados energéticos y disminuyan los riesgos asociados a la actual coyuntura geopolítica.

Atendiendo a la evolución esperada del conflicto y a la progresiva estabilización de los mercados energéticos, las medidas prorrogadas mediante este real decreto-ley se articulan conforme a un esquema de retirada gradual («phase out») que se desarrollará de forma escalonada hasta su desaparición a finales del mes de septiembre de 2026. Esta senda de salida ordenada permite acompañar la retirada del apoyo público a la normalización efectiva de las condiciones de mercado, evitando ajustes bruscos que pudieran trasladarse de forma abrupta a los precios soportados por los hogares y las empresas.

Se exceptúan de esta retirada progresiva las ayudas directas dirigidas a los profesionales del transporte, así como a los agricultores, ganaderos y pescadores, que se mantendrán íntegramente durante todo el periodo de vigencia. La especial exposición de estos colectivos a la evolución de los precios de los carburantes, unida a su papel determinante en la cadena de valor agroalimentaria y logística, aconseja preservar el pleno alcance de estos apoyos a fin de evitar efectos de segunda ronda sobre el conjunto de la cesta de la compra y, en última instancia, sobre los consumidores finales.

Por último, este real decreto-ley se concibe desde una lógica de prudencia y anticipación ante un escenario internacional que, pese a los avances registrados, continúa rodeado de incertidumbre. Por ello, la norma se ha diseñado para responder con agilidad ante un eventual deterioro de la situación, incorporando un mecanismo de salvaguarda que permita reactivar las medidas en toda su intensidad si la coyuntura así lo exigiera.

En concreto, en caso de que se registren incrementos significativos en los índices de precios de consumo de los distintos productos energéticos, las medidas recuperarán automáticamente su potencial completo, retornando a la plena vigencia prevista en el Real

Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo. De este modo, se garantiza que el dispositivo de protección de los hogares y de los sectores productivos más vulnerables permanezca operativo y plenamente disponible mientras persistan los riesgos asociados a la actual situación geopolítica, dotando a la respuesta pública de la flexibilidad necesaria para adaptarse a una realidad todavía cambiante.

II

La norma consta de una parte expositiva y de una parte dispositiva estructurada en cinco capítulos, treinta y dos artículos, ocho disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cinco disposiciones finales.

El capítulo I de este real decreto-ley contempla medidas en materia energética.

Resulta importante continuar con el despliegue renovable, con el fin de sustituir el uso de combustibles importados y proteger a los consumidores y el tejido productivo de la volatilidad y los riesgos que éstos suponen. Con el objetivo de acelerar este despliegue de forma ordenada, con plenas garantías sociales y territoriales, el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, reguló en su artículo 20 el estándar de excelencia social y territorial y sus mecanismos de acreditación, y, en su artículo 26, el sello de excelencia social, territorial y ambiental aplicable al biometano, como instrumento de reconocimiento de su producción sostenible. Para asegurar la plena efectividad de ambos preceptos, es preciso habilitar la posibilidad de un desarrollo adecuado mediante normas técnicas elaboradas o adoptadas por el organismo nacional de normalización reconocido en España. Por ello, este real decreto-ley concreta el régimen de elaboración, adopción, mantenimiento y revisión de dichas normas, de modo que el estándar y el sello puedan desplegar sin dilación sus efectos sobre la aceleración de los proyectos renovables.

Por otra parte, para agilizar la urgente reducción de la exposición a la volatilidad de los combustibles fósiles tanto en términos de precio como de abastecimiento, es necesario, acelerar la electrificación de la demanda, sustituyendo el uso de combustibles fósiles por electricidad en los distintos usos energéticos para reducir la dependencia.

Para ello debe avanzarse en reforzar las redes eléctricas existentes, orientadas en particular a la conexión de nuevas demandas, por lo que se establece que, con carácter general, en la evaluación de los proyectos de repotenciación de líneas se analizará el impacto incremental con respecto a la situación existente.

La movilidad eléctrica constituye otro vector fundamental en el necesario avance de la electrificación, puesto que el transporte terrestre es uno de los principales sectores consumidores de combustibles fósiles, y se ha mostrado especialmente expuesto a las consecuencias de la crisis del Estrecho de Ormuz. Un elemento clave para agilizar este necesario y urgente despliegue del vehículo eléctrico es asegurar una adecuada red de infraestructura de recarga. En este sentido, la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, introducía modificaciones al artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, con el objeto de incrementar las obligaciones de instalación de infraestructura de recarga por parte de los operadores de estaciones de servicio.

Este real decreto-ley modifica los apartados 2 bis y 8 del mencionado artículo 15, con la finalidad de asegurar que las obligaciones incorporadas se pueden llevar a cabo con plenas garantías: es necesaria la modificación para garantizar la coherencia en la elaboración de los listados de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructura de recarga eléctrica, que permita a los titulares identificar si la correspondiente estación de servicio es un sujeto obligado, y es igualmente imprescindible clarificar los plazos de puesta en servicio de la infraestructura de recarga eléctrica.

Por otro lado, a medida que se avanza en la transición energética, con el objeto de reforzar la resiliencia del sistema, es preciso profundizar en un marco regulatorio que reconozca este creciente nivel de actores y someta a los distintos agentes al conjunto de derechos y obligaciones que les resulten aplicables. Por ello, mediante este real decreto-ley se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, y se reconoce el conjunto de obligaciones que deben ser aplicables a las infraestructuras de evacuación compartida de instalaciones de producción. Adicionalmente, es necesario seguir reforzando la contribución de todos los elementos del sistema a una mayor resiliencia, que contribuye

también a una programación más eficiente, con menores costes y menores emisiones. En el caso de las redes de distribución, se incorporan de forma expresa funciones encomendadas a las empresas distribuidoras en el ámbito de las redes que gestionan, el llevar a cabo e impartir las instrucciones necesarias para la correcta operación de sus redes, incluyendo el control de tensión.

Otro de los elementos activadores del desarrollo renovable es el almacenamiento, que permitirá reforzar la resiliencia del sistema, maximizar la integración de renovables, y con ello la reducción de la dependencia de combustibles sujetos a las volatilidades de los mercados internacionales. En su desarrollo será determinante la implantación de un mecanismo de capacidad, una medida cuyo objeto es garantizar que exista capacidad suficiente para producir, almacenar o consumir electricidad de manera flexible y que la producción de electricidad satisfaga la demanda prevista.

En este sentido, la Comisión Europea ha autorizado recientemente la puesta en marcha de dicho sistema en España. Esta decisión de autorización requiere de una serie de reformas regulatorias que se deben acometer de forma previa a la puesta en marcha de este sistema, por lo que deben acometerse de forma inmediata, a fin de poder activar el mecanismo cuanto antes. En concreto, es preciso realizar modificaciones de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, para permitir el cierre de las instalaciones cuando se cumplan determinadas condiciones que lo hagan posible sin comprometer la seguridad de suministro, con independencia del pronunciamiento expreso de la autoridad competente; así como, reservar la titularidad de las instalaciones de bombeo al operador del sistema únicamente en los territorios no peninsulares de la Comunidad Autónoma de Canarias, mientras que en Baleares, Ceuta y Melilla, y en los demás supuestos, se asignará mediante procedimiento de concurrencia competitiva.

De igual modo, el desarrollo del almacenamiento en los territorios no peninsulares resulta crucial para dotar a estos sistemas aislados de nuevas capacidades que permitan reforzar la seguridad de suministro, minimizando el consumo de combustibles fósiles. Las centrales convencionales en los sistemas insulares utilizan combustibles fósiles, por lo que la sustitución de la reserva rodante por sistemas de baterías permite reforzar la seguridad de suministro y rebajar en el corto plazo del consumo de fósiles y, con ello, reducir la dependencia energética exterior. Para facilitarlo, se habilita una nueva categoría de medidas de emergencia en los territorios no peninsulares para la provisión de reserva rodante mediante baterías.

Por último, advertida la existencia de algunos aspectos susceptibles de mejora en la regulación en materia de acceso y conexión planteadas mediante el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por medio de este real decreto-ley se procede a modificarlos. Asimismo, como ha ocurrido hasta este momento y desde la aprobación de dicho real decreto-ley, se debe garantizar que la reducción de los tipos impositivos aplicables a los carburantes alcance íntegramente a las personas consumidoras y usuarias, evitando que el importe de la reducción se destine, total o parcialmente, a incrementar los márgenes empresariales, o que sus efectos sean neutralizados mediante incrementos no justificados de los precios o márgenes en la cadena de distribución. Este objetivo debe conciliarse con la libertad de fijación de precios propia del mercado de productos petrolíferos y con la necesidad de tomar en consideración las circunstancias objetivas y verificables que inciden en la formación de los costes y márgenes de los distintos operadores.

Por tanto, dada la extensión del apoyo a los combustibles a través del mantenimiento de la rebaja tributaria, y con la finalidad presentada en el anterior párrafo, se refuerzan las facultades de información y supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y se prolongan temporalmente las obligaciones de remisión semanal de información sobre costes de adquisición y precios de venta. Igualmente, se encomienda a la Comisión el seguimiento reforzado de los márgenes brutos de distribución durante la vigencia de las reducciones impositivas y se regula la identificación de posibles comportamientos anómalos, previa audiencia de los sujetos afectados. Por último, para garantizar estructuralmente el correcto funcionamiento del mercado y la necesaria protección de las personas consumidoras y usuarias, se establecen dos sistemas permanentes: uno por el cual los operadores mayoristas habrán de remitir información periódicamente a la Comisión; otro de seguimiento de los márgenes brutos de distribución.

El capítulo II recoge medidas tributarias. A fin de paliar los efectos derivados del incremento de los productos energéticos, para los productos cuyo consumo se encuentra más extendido, esto es, el gasóleo y las gasolinas sin plomo, en el ámbito del Impuesto sobre Hidrocarburos se realiza una bajada de tipos de gravamen de 15 céntimos de euro por litro en el mes de julio, de 10 céntimos de euro por litro en el mes de agosto y de 5 céntimos de euro por litro en el mes de septiembre.

No obstante, si por circunstancias extraordinarias, en el mes de junio de 2026 el índice de precios al consumo (IPC) de la gasolina o del gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, la bajada de los tipos de gravamen tanto de la gasolina como del gasóleo será de 20 céntimos por litro durante el mes de agosto y de 15 céntimos por litro durante el mes de septiembre.

Si el IPC de julio supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, la bajada de los tipos de gravamen tanto de la gasolina como del gasóleo será de 20 céntimos por litro durante el mes de septiembre.

Para el resto de los productos energéticos, que forman parte del ámbito objetivo del Impuesto sobre Hidrocarburos y cuyos tipos de gravamen fueron rebajados mediante el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, la presente norma recoge incrementos progresivos durante los meses de julio, agosto y septiembre con el objeto de recuperar los vigentes antes de la aprobación del citado Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

Pero también en este caso, si por circunstancias extraordinarias, en el mes de junio o julio el IPC de estos productos sufriera un repunte superior al 15 por ciento respecto del IPC de los mismos meses del año anterior, las bajadas de tipos serían más elevadas.

Por otra parte, el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, en el ámbito del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) y del Impuesto Especial sobre la Electricidad, estableció de forma extraordinaria y temporal hasta el 30 de junio de 2026, una reducción de tipos impositivos: en primer lugar, en el IVA, descendiendo del 21 al 10 por ciento, aplicable a los contratos de energía eléctrica cuyo término fijo de potencia no superase los 10 kW, y a los titulares de contratos de suministro de electricidad que fueran perceptores del bono social y, además, tuvieran reconocida la condición de vulnerable severo o vulnerable severo en riesgo de exclusión social, así como al gas natural, briquetas y «pellets» procedentes de la biomasa y a la madera para leña.

En segundo lugar, en el Impuesto Especial sobre la Electricidad, pasando del 5,11269632 por ciento al 0,5 por ciento, siempre que los niveles mínimos de imposición no fueran inferiores a 0,5 euros por megavatio-hora si la electricidad fuera utilizada con fines profesionales, o a 1 euro por megavatio-hora en el resto de los casos, conforme a lo establecido en la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003.

La rebaja de tipos no fue de aplicación durante el mes de junio de 2026, último periodo de vigencia, pues su mantenimiento había quedado subordinado a la subida del IPC de la electricidad y del gas natural, dada su favorable evolución.

No obstante, se ha considerado conveniente incorporar un mecanismo de salvaguarda que permita, en el caso de un eventual deterioro de la situación y una evolución desfavorable del IPC de estos productos energéticos, igualmente recuperar las medidas anteriores de manera extraordinaria y temporal, durante el mes de agosto y septiembre de 2026.

Adicionalmente, en el ámbito del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica, mediante el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, se introdujeron medidas relativas al cálculo de la base imponible y de los pagos fraccionados correspondientes al ejercicio 2026, de tal forma que para su determinación se minoraba el importe de las retribuciones percibidas por la producción e incorporación de energía eléctrica durante el primer trimestre en un 10 por ciento, y en su totalidad durante el segundo trimestre.

Este real decreto-ley establece que tampoco se tendrá en cuenta para el cálculo de la base imponible y de los pagos fraccionados correspondientes al tercer y cuarto trimestre, el 30 por ciento del importe de las retribuciones percibidas por la producción e incorporación de energía eléctrica durante el tercer trimestre de 2026 y el 40 por ciento del importe de las retribuciones percibidas por la producción e incorporación de energía eléctrica durante el cuarto trimestre de 2026.

Por otra parte, con el fin de garantizar el equilibrio del sistema presupuestario, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, en la medida en que está previsto que

determinados costes del sistema eléctrico, correspondientes a las anualidades para satisfacer los derechos de cobro pendientes del sistema eléctrico, disminuyan a la mitad en el ejercicio 2027 respecto de los del ejercicio 2026, el tipo de gravamen del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica para el año 2027 será del 3,5 por ciento.

Por otra parte, y puesto que en el ejercicio 2028 y siguientes está previsto que no sea preciso afectar recursos del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica para financiar determinados costes del sistema eléctrico a que se refiere la disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, correspondientes a las anualidades para satisfacer los derechos de cobro pendientes del sistema eléctrico, el tipo de gravamen del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica para el año 2028 y siguientes será del 0 por ciento.

Asimismo, se habilita la necesaria actualización de los parámetros retributivos del régimen retributivo específico de instalaciones de energías renovables, cogeneración y residuos aplicables al semiperiodo 2026-2028 para adaptarse a esta modificación del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica.

A continuación, el capítulo III establece medidas en materia agraria y pesquera para contribuir a paliar la situación provocada por el mantenimiento de la guerra en Oriente Medio.

El sector agroalimentario y pesquero es un sector estratégico, por su relevancia económica y social, y porque garantiza la seguridad alimentaria de la población suministrando los productos más esenciales, los alimentos.

Se trata de un ámbito de actividad sometido a grandes tensiones causadas por factores exógenos que han ido superponiéndose, de los que destaca la concatenación de los efectos, en algunos casos devastadores, de fenómenos climatológicos extraordinarios de diversa índole, a los que ahora se une el impacto que para el sector viene generando el conflicto bélico en Irán, que afecta al flujo comercial de materias primas y energéticas.

El incremento del precio del combustible también afecta al sector pesquero, que ve aumentados asimismo sus costes estructurales para salir a faenar. Esta situación pone en riesgo la viabilidad económica de numerosos buques, pues implicaría la paralización de la actividad pesquera de algunas flotas.

Dado el mantenimiento de las condiciones que motivaron la aprobación de ayudas extraordinarias a los costes derivados del combustible empleado por el sector agrario y pesquero, se acuerda su prórroga, protegiendo así a dichos sectores ante el mantenimiento de la situación extraordinaria, añadiendo a este incremento de su duración ciertos matices y mejoras en la gestión fruto de la experiencia acumulada en el transcurso de estos meses desde su implantación inicial, que permitan su máximo despliegue y efectos.

Cabe destacar que estas ayudas al gasóleo agrario y pesquero, además, se ajustan a la «Comunicación de la Comisión Marco temporal de ayuda en respuesta a la crisis en Oriente Próximo (C(2026) 2947 final)» (METSAP), sin perjuicio de que se recabe la conformidad con esta ampliación de los servicios comunitarios. En este marco, el cálculo de la ayuda se realizará conforme al citado apartado 61 de dicha Comunicación, hasta el 70 % de los costes extraordinarios o, en su caso, conforme al apartado 63, hasta 50.000 EUR por empresa, y mantendrán el sistema de declaraciones responsables que aseguren que los interesados cumplen con todos los requisitos en esta normativa, especialmente en materia de ayudas ilegales y empresas en crisis.

En materia de fertilizantes, otro de los insumos más directamente afectados por la guerra, se acuerdan diversas medidas, entre las que destaca el incremento de las cuantías por hectárea iniciales de esta ayuda destinada a sufragar el incremento del coste de adquisición de los fertilizantes, con el fin de responder a la actual situación.

A través de estas medidas se contribuye a apoyar la viabilidad empresarial y, con ello, el mantenimiento de tejido productivo y de empleo; así como de la provisión de bienes públicos que ofrecen tanto el sector agrario como el pesquero, que van desde la preservación del paisaje y la protección ambiental hasta la fijación de población en el medio rural o la correcta redistribución de rentas, teniendo en cuenta que el sector agroalimentario, por su trascendencia en términos sociales, económicos y medio ambientales, tiene un carácter estratégico tanto en España como en toda la Unión Europea. Su misión básica es la de proporcionar al ciudadano alimentos sanos, seguros y que además respondan a sus expectativas de calidad, misión que la actual coyuntura puede poner en riesgo.

La concesión de estas ayudas está condicionada a la notificación a la Comisión Europea y a su decisión sobre la compatibilidad de las mismas con el mercado único.

Por su parte, el capítulo IV incorpora medidas en materia de transportes, en tres secciones. La sección primera se ocupa del transporte terrestre por carretera, que constituye un servicio esencial para el funcionamiento de la economía y el bienestar de la ciudadanía, resultando determinante para garantizar tanto el correcto abastecimiento de bienes como la movilidad de las personas y la cohesión territorial.

En este contexto, durante el año 2026 el Gobierno ha venido adoptando diversas medidas urgentes para hacer frente al impacto derivado del incremento de los costes energéticos sobre el sector del transporte por carretera, particularmente como consecuencia del incremento sostenido del precio de los carburantes en un entorno internacional caracterizado por una elevada incertidumbre.

Así, mediante el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, se aprobaron medidas extraordinarias para sufragar el precio de determinados productos energéticos para las empresas de transporte por carretera.

Mediante este real decreto-ley se mantiene la ayuda extraordinaria 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, siendo beneficiarios de la ayuda 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.

El importe de la ayuda ascenderá a 10 céntimos de euro por cada litro de gasóleo para uso general utilizado como carburante en el motor de los vehículos citados en el apartado 2 del artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, en los suministros realizados desde el 1 de julio y hasta el 31 de julio de 2026, a 15 céntimos de euro por cada litro de gasóleo adquirido en el mes de agosto de 2026 y a 20 céntimos de euro por cada litro de gasóleo adquirido en el mes de septiembre de 2026.

La medida anterior junto con la bajada del tipo impositivo del gasóleo en el Impuesto sobre Hidrocarburos supone una ayuda total de 20 céntimos por litro de gasóleo adquirido durante los meses de julio, agosto y septiembre.

Paralelamente, se establece una ayuda directa extraordinaria y temporal 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.

Serán beneficiarios de esta ayuda los titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDLE, y MDPE, y los titulares de autobuses urbanos, que no tengan derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos respecto del gasóleo para uso general.

La sección segunda establece, en el ámbito del transporte ferroviario, una línea adicional de ayudas directas destinada a compensar el impacto persistente de los costes energéticos sobre las empresas operadoras, evitando efectos de expulsión de este modo de transporte que puedan comprometer los objetivos de sostenibilidad y eficiencia del sistema logístico.

Por último, en la sección tercera, dedicada al ámbito del transporte marítimo, se prorroga el sistema de ayudas directas adoptado en normas anteriores, manteniéndose su configuración basada en parámetros objetivos de actividad y vinculados al nivel efectivo de costes, lo que permite asegurar su proporcionalidad.

El capítulo V contempla medidas de carácter social. La situación de inestabilidad internacional derivada de los conflictos en Oriente Medio y, en concreto, en un país tan estratégico como Irán, generan importantes repercusiones económicas que afectan directamente a todos los mercados, incluidos los laborales. El aumento del coste energético para las empresas, sobre todo en lo relacionado con los transportes, supone un incremento en los costes de la movilidad a los que deben hacer frente las personas trabajadoras.

Por consiguiente, se prevé que, en el caso de las empresas que estén obligadas a contar con un plan de movilidad sostenible y sean beneficiarias de las ayudas directas previstas en este real decreto-ley, el incumplimiento de dicha obligación conllevará el reintegro de las ayudas recibidas.

Finalmente, se determina que las empresas beneficiarias de las ayudas previstas en este real decreto-ley no podrán, hasta el 30 de septiembre de 2026, efectuar despidos ni ceses

de actividad ni, en el caso de las cooperativas, adoptar acuerdos en sus asambleas generales que supongan la reducción definitiva del número de puestos de trabajo o la modificación de la proporción de las cualificaciones, cuando dichas medidas se justifiquen en causas de fuerza mayor o en causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, que tengan su origen en la situación regulada en el presente real decreto-ley.

En la parte final del real decreto-ley se contemplan una serie de disposiciones.

La disposición adicional primera establece el mecanismo de compensación al sector eléctrico por la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026.

La disposición adicional segunda prevé una obligación para las estaciones de servicio y otros establecimientos de suministro minorista de carburantes y combustibles de dar la adecuada publicidad a las medidas fiscales temporales en materia energética.

La disposición adicional tercera establece que se lleve a cabo la financiación de actuaciones en las mismas áreas políticas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con los remanentes de los gastos que estuvieren afectados a la financiación de subvenciones cuando se pusiera de manifiesto, a través de los actos de verificación del gasto de la entidad ejecutora de los hitos y objetivos incluidos en la última solicitud pago, que el importe finalmente justificado y verificado es inferior al que se consideró para evaluar los proyectos presentados del hito u objetivo y determinar su cumplimiento. La identificación de los hitos y objetivos que se acogerán a este régimen y de la cuantía afectada deberá realizarse por las entidades decisoras, a partir de la información proporcionada por las entidades ejecutoras.

El Gobierno, mediante acuerdo del Consejo de Ministros, podrá dictar las instrucciones que resulten precisas para la aplicación de esta medida y para garantizar la correcta ejecución final de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

La disposición adicional cuarta contempla, por un lado, la notificación a la Comisión Europea de los tipos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos, de conformidad con la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003; y, por otro, remite al sistema de ayudas de Estado que proceda.

Así, la percepción de las ayudas mencionadas queda vinculada al eventual establecimiento de un marco de compatibilidad del régimen de ayudas de Estado por parte de la Comisión Europea, de modo que la plena efectividad de las ayudas dependerá del establecimiento de un Marco temporal de ayudas estatales, una Decisión de la Comisión Europea que autorice la compatibilidad de las ayudas con el mercado interior, o instrumento equivalente, o su sujeción a un régimen de compatibilidad determinado. En ese sentido, debe recordarse que, en abril de 2026, la Comisión Europea adoptó, con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, un nuevo Marco Temporal de ayudas de Estado para que los Estados miembros puedan apoyar a los sectores económicos específicos más afectados en el contexto de la crisis de Oriente Medio.

La disposición adicional quinta se refiere a la actualización, mediante orden ministerial y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, de los parámetros retributivos del régimen retributivo específico aplicables al semiperíodo 2026-2028.

A su vez, la disposición adicional sexta establece que las modificaciones relativas al Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica establecidas en este real decreto-ley se considerarán cambio regulatorio a los efectos de revisión de los contratos e instrumentos de cobertura a plazo de electricidad suscritos antes de su entrada en vigor a fin de facilitar, respetando las relaciones contractuales en el ámbito privado, la traslación de los efectos de esta necesaria y urgente medida al conjunto de los consumidores.

La disposición adicional séptima, por su parte, adelanta de forma excepcional el establecimiento del listado de estaciones de servicio obligadas a instalar puntos de recarga en los términos establecidos en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, para que este sea aprobado y publicado en un plazo máximo de 4 meses para ofrecer una señal en el año en curso, así como al primer semestre de 2028, y, de esta manera, agilizar la urgente y necesaria electrificación del parque móvil.

La disposición adicional octava introduce un mecanismo para que se estudie urgentemente la salinidad, el calentamiento y la pérdida de biomasa en las aguas de las rías

gallegas y sus efectos en el descenso de la productividad en los sectores marisquero y pesquero.

En cuanto al régimen de derecho transitorio, la disposición transitoria primera extiende de forma transitoria la conexión entre la Península y Ceuta el régimen de operación previsto para el enlace peninsular-balear en el Real Decreto 1623/2011, de 14 de noviembre, por el que se regulan los efectos de la entrada en funcionamiento del enlace entre el sistema eléctrico peninsular y el balear y se modifican otras disposiciones del sector eléctrico.

La disposición transitoria segunda, por su parte, prevé la no consideración de las bonificaciones y ayudas contempladas en este real decreto-ley para el cálculo de la revisión del precio del transporte por carretera que se establece.

La disposición derogatoria única recoge las normas que resultan derogadas con este real decreto-ley. En particular, se deroga el capítulo V del título I del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, mediante el que se traspuso la denominada «Fuel Quality Directive».

En efecto, al objeto de reforzar el despliegue de las energías renovables en el sector del transporte, el ordenamiento jurídico español prevé la implantación de un marco regulatorio único a partir del 1 de enero de 2027, que se materializará den un real decreto de impulso a la descarbonización del sector del transporte y de fomento de los combustibles renovables, en cumplimiento de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo (DER III).

Esta directiva deroga el artículo 7.bis de la mencionada «Fuel Quality Directive» e indica que «Las obligaciones relativas a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el uso de biocarburantes establecidas en la Directiva 98/70/CE deben suprimirse a fin de simplificar las obligaciones reforzadas de descarbonización de los combustibles previstas en la Directiva (UE) 2018/2001 y evitar su doble regulación.» Por ello, y con el objeto de dar cumplimiento al marco normativo europeo y clarificar el marco normativo que permita acelerar el cumplimiento de los objetivos en materia de combustibles renovables, se deroga el capítulo V del título I del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo.

La disposición final primera introduce determinados ajustes en la normativa aplicable a la revisión de precios en los contratos de transporte por carretera, con el fin de garantizar la adecuada traslación de las variaciones en el coste del combustible y reforzar la seguridad jurídica en las relaciones contractuales.

La disposición final segunda salvaguarda el rango de las disposiciones reglamentarias que son objeto de modificación por este real decreto-ley, para que puedan ser modificadas por normas del rango reglamentario correspondiente a la norma en que figuran.

La disposición final tercera contempla los títulos competenciales al amparo de los cuales se dicta el real decreto-ley.

La disposición final cuarta habilita al Gobierno y a las personas titulares de los distintos Departamentos ministeriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y la ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

La disposición final quinta establece la entrada en vigor del real decreto-ley el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

III

Concurren en las medidas y actuaciones que integran este real decreto-ley, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuesto habilitante para la aprobación de este tipo de normas.

El artículo 86 de la Constitución Española permite al Gobierno dictar decretos-leyes en caso de urgente y extraordinaria 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.

En este sentido, el Tribunal Constitucional ha declarado que esa situación de extraordinaria y urgente necesidad puede deducirse «de una pluralidad de elementos», entre ellos, «los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma» (STC 6/1983, de 4 de febrero). Por su parte, entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad que habilita el empleo del real decreto-ley y las medidas contenidas en él debe existir una «relación directa o de congruencia».

La extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión se traduce en una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019). Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3).

Por ello, el real decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido el Tribunal Constitucional (SSTC 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), subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere de 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.

Para la concurrencia del presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad, la jurisprudencia del Alto Tribunal exige, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno para su aprobación», es decir, lo que ha venido a denominarse la situación de urgencia; y, por otro, «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, 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Así, el presupuesto habilitante encuentra su legitimidad en la necesidad de abordar sin dilación una respuesta al grave impacto económico que está originando el conflicto en el Golfo Pérsico, especialmente sobre los mercados energéticos, con todas las implicaciones que ello supone. Se trata de una coyuntura para la cual deben implementarse de forma inmediata las medidas necesarias, por la afectación que supone para hogares, empresas, industrias y servicios esenciales.

En efecto, y por lo que se refiere a las medidas en materia energética, es imprescindible acelerar el despliegue renovable, para reducir la dependencia y la exposición a los combustibles fósiles que la crisis ha tornado extraordinaria y urgente. Igualmente, y con el fin de impulsar la movilidad eléctrica, y asegurar una adecuada red de infraestructura de recarga, debe modificarse la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

Por su parte, la modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, responde también a la extraordinaria y urgente necesidad de facilitar una mejor gestionabilidad del sistema eléctrico en el contexto del necesario y creciente despliegue de generación renovable, y de implantar el mecanismo de capacidad ya mencionado.

En cuanto a las medidas tributarias, así como las ayudas en materia agraria y pesquera, y de transportes, que se prevén en los capítulos II, III y IV, respectivamente, de este real decreto-ley, la extraordinaria y urgente necesidad del mismo se justifica en la necesidad de prorrogar, y en su caso, ajustar, las medidas inicialmente adoptadas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, a las circunstancias actuales por cuanto que, por un lado, subsisten la mayoría de las circunstancias que motivaron su aprobación, y, por otro, por su carácter temporal y extraordinario, dichas medidas presentan una eficacia temporal limitada hasta el 30 de junio de 2026.

En cuanto a las medidas de carácter social, establecidas en el capítulo V, la urgencia deriva, por un lado, de su contribución a reducir la dependencia energética de las empresas y de las personas trabajadoras, sobre todo la derivada de las necesidades de movilidad; y, por otro, de la necesidad de dispensar la protección adecuada e inmediata al trabajador, evitando el despido de personas trabajadoras de las empresas que hagan uso de las ayudas directas previstas en la norma.

Por último, en la parte final de la norma, disposiciones adicionales, transitorias y finales, en cuanto que complementan y participan de las mismas características de las medidas previstas en el articulado del real decreto-ley, se encuentra igualmente justificado el presupuesto exigido por el artículo 86 de la Constitución Española. Así ocurre en particular con las disposiciones adicionales primera, segunda y cuarta a séptima, disposiciones finales primera y segunda, disposición transitoria segunda y disposición derogatoria.

En el caso de la disposición adicional tercera resulta necesario aprobar esta medida mediante una norma con rango de ley, ya que incide en el régimen de afectación y vinculación de los créditos que se regulan en el artículo 37 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, y en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

En lo que respecta a la extraordinaria y urgente necesidad requerida por el artículo 86 de la Constitución, el supuesto habilitante en este caso radica en la necesidad de aprobar esta medida con anterioridad a la fecha de finalización del Plan, que según el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo se producirá el 31 de agosto de 2026. Además de ello, la posibilidad que se arbitra de destinar los remanentes de subvenciones a la financiación actuaciones en las mismas áreas políticas establecidas en el PRTR redundará en el mejor y más completo cumplimiento de los fines del MRR, impulsando el crecimiento sostenible, la transformación ecológica, la descarbonización de la economía, la creación de empleo y la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, y garantizará la plena ejecución de dichos fondos. La urgencia se justifica en la cercanía de la fecha de finalización del Plan, que impide alcanzar esos objetivos de interés general mediante la aprobación de una ley conforme al procedimiento legislativo ordinario, ni aun recurriendo a la tramitación de urgencia.

Por lo que se refiere a la disposición adicional octava, relativa al estudio urgente sobre la salinidad, el calentamiento y la pérdida de biomasa en las rías gallegas, la extraordinaria y urgente necesidad concurre por cuanto es imperativo habilitar de inmediato, y mediante una norma con rango de ley, una estructura jurídica que posibilite la realización de tales investigaciones, disponiendo el mandato para los diferentes entes concernidos y su estructura orgánica de coordinación, teniendo en cuenta la gravedad de la situación y el acelerado incremento sus efectos sobre la sostenibilidad del sector, especialmente de la actividad de las mariscadoras; teniendo en cuenta que su gestión por los cauces ordinarios supondría una compleja tramitación administrativa que demoraría el inicio de los trabajos y la obtención de resultados concluyentes que, con este precepto, se lograrán a lo largo del presente ejercicio, lo que, a su vez, permite contar con la mejor evidencia científica para que los poderes públicos concernidos puedan adoptar las medidas correspondientes de manera inmediata. Cualquier retraso en la preparación de los trabajos, gestión de los estudios y pago de los medios humanos y materiales precisos para su logro generaría una demora en el inicio de los trabajos técnicos y de campo, el consecuente retraso en la elaboración del informe final y, en último término, la imposibilidad de contar esta misma campaña con la información necesaria para acordar las políticas públicas adecuadas con las que hacer frente a esta situación que está poniendo en riesgo cierto la continuidad de la actividad.

En cuanto a la disposición transitoria primera, en los próximos meses se completarán los trabajos técnicos para la entrada en servicio del enlace submarino que permitirá integrar el sistema eléctrico de Ceuta en el peninsular, reduciendo drásticamente el empleo de los grupos de generación fósil situados en dicho territorio y proporcionando un suministro más competitivo, permitiendo aprovechar la capacidad de generación renovable disponible en el sistema peninsular.

Resulta de extraordinaria y urgente necesidad establecer un régimen de funcionamiento del enlace compatible con el marco normativo europeo, que permita a su vez la continuidad de la central existente en Ceuta como capacidad de reserva en caso de indisponibilidad transitoria de alguno de los cables que componen el enlace (por ejemplo, en momentos de

mantenimiento). Para ello, se extiende a la conexión entre la península y Ceuta el régimen de operación previsto para el enlace peninsular-balear en el Real Decreto 1623/2011, de 14 de noviembre, por el que se regulan los efectos de la entrada en funcionamiento del enlace entre el sistema eléctrico peninsular y el balear y se modifican otras disposiciones del sector eléctrico. Esta operación, si bien transitoria, permitirá emplear el enlace de forma inmediata desde su puesta en servicio, reduciendo de inmediato el uso de combustibles fósiles en la central situada en la Ciudad Autónoma de Ceuta y, con ello, la exposición a las situaciones de volatilidad generadas por la crisis en Oriente Medio.

Se considera, en definitiva, por todo lo expuesto, que nos encontramos ante una situación de extraordinaria y urgente necesidad que precisa de una respuesta normativa integral con rango de ley. Ello es así porque asistimos a circunstancias extraordinarias, en las que, a causa de la situación creada por el conflicto bélico en torno a Irán y el Golfo Pérsico, se ha producido un encarecimiento abrupto y por encima de lo esperado de suministros estratégicos de hidrocarburos y materias primas, con consecuencias en todos los sectores. Puede afirmarse que hay una conexión clara entre esta situación y la batería de medidas de protección social y autonomía energética que se prevé frente a la disrupción creada por el conflicto. La ausencia de una respuesta inmediata por parte del Gobierno y de la Administración pública a estos problemas supondría un perjuicio muy grave a la estabilidad de los precios de la energía y, en definitiva, del coste de la vida.

Estas circunstancias conllevan que la tramitación ordinaria legislativa retrasaría en demasía la aplicación de las medidas propuestas, cuando la realidad actual exige necesariamente adoptarlas urgentemente.

Por último, debe destacarse también que 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 Española, al régimen de las Comunidades Autónomas ni al Derecho electoral general.

En este sentido, y en relación con la prohibición de afectación a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución Española, la consolidada doctrina constitucional se resume en la STC 139/2016, de 21 de julio (FJ 6), «1.º (...) este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo «inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución; 2.º La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos» (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores); 3.º El Tribunal no debe fijarse únicamente en el modo en que se manifiesta el principio de reserva de ley en una determinada materia, sino más bien ha de examinar si ha existido «afectación» por el decreto-ley de un derecho, deber o libertad regulado en el título I CE, lo que exigirá tener en cuenta la configuración constitucional del derecho, deber o libertad afectado en cada caso e incluso su ubicación sistemática en el texto constitucional y la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate (...)».

En particular, el carácter específico y muy delimitado de las medidas tributarias del presente real decreto-ley, en el que además todas ellas tienen contenido favorable para los contribuyentes, permite afirmar que dichas medidas no suponen una afectación al deber de contribución al sostenimiento de los gastos públicos previsto el artículo 31.1 de la Constitución Española, según lo ha interpretado la jurisprudencia constitucional.

En este sentido, dentro del título I de la Constitución Española se inserta el artículo 31.1, del que se deriva el deber de «todos» de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos; lo que supone que uno de los deberes cuya afectación está vedada al decreto-ley es el deber de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos. El decreto-ley «no podrá alterar ni el régimen general ni aquellos elementos esenciales de los tributos que inciden en la determinación de la carga tributaria, afectando así al deber general de los ciudadanos de contribuir al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su riqueza mediante un sistema tributario justo»; vulnera el artículo 86.1 CE, en consecuencia, «cualquier intervención o innovación normativa que, por su entidad cualitativa o cuantitativa, altere sensiblemente la posición del obligado a contribuir según su capacidad económica en el

conjunto del sistema tributario» (SSTC 182/1997, FJ 7; 100/2012, FJ 9; 139/2016, FJ 6, y 35/2017, FJ 5, por todas). De conformidad con lo indicado, es preciso tener en cuenta, en cada caso, «en qué tributo concreto incide el decreto-ley –constatando su naturaleza, estructura y la función que cumple dentro del conjunto del sistema tributario, así como el grado o medida en que interviene el principio de capacidad económica–, qué elementos del mismo –esenciales o no– resultan alterados por este excepcional modo de producción normativa y, en fin, cuál es la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate» (SSTC 182/1997, FJ 7; 189/2005, FJ 7, y 83/2014, FJ 5).

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. El principio de seguridad jurídica resulta plenamente garantizado por cuanto la norma respeta y se inserta coherentemente dentro del sistema de fuentes y con el resto del ordenamiento jurídico.

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.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, en este real decreto-ley se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para la ciudadanía.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.^a, 7.^a, 13.^a, 14.^a, 15.^a, 19.^a, 21.^a, 23.^a y 25.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil; legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas; bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; Hacienda general y Deuda del Estado; fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas; ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma; legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y bases del régimen minero y energético.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de los Ministros y Ministras de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes; de Hacienda; de Transportes y Movilidad Sostenible; de Trabajo y Economía Social; de Agricultura, Pesca y Alimentación; para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; de Economía, Comercio y Empresa; y de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de junio de 2026,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Medidas en materia energética

Artículo 1. *Modificación de la Ley 17/2013, de 29 de octubre, para la garantía del suministro e incremento de la competencia en los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.*

Los apartados 1 y 2 del artículo 5 de la Ley 17/2013, de 29 de octubre, para la garantía del suministro e incremento de la competencia en los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares, queda modificado en los términos siguientes:

«1. En los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares las instalaciones de bombeo tendrán como finalidades principales la garantía del suministro, la seguridad del sistema y la integración de energías renovables no gestionables. En el caso de los territorios no peninsulares de la Comunidad Autónoma de Canarias, la titularidad de las instalaciones de bombeo deberá corresponder al operador del sistema. En los restantes territorios no peninsulares y en todos los demás supuestos, la titularidad de estas instalaciones se asignará conforme a lo establecido en los apartados siguientes de este artículo.

2. En aquellos casos en los que la titularidad de las instalaciones de bombeo no corresponda al operador del sistema, la titularidad de dichas instalaciones corresponderá al que resulte adjudicatario de un procedimiento de concurrencia competitiva convocado en los términos que reglamentariamente se determinen por real decreto del Consejo de Ministros. A tal fin, se solicitará informe a la Comunidad Autónoma o Ciudad Autónoma interesada en cada caso para que, en lo que pudiera afectar al concreto ejercicio de sus competencias, pueda realizar observaciones que se harán constar en la resolución del procedimiento.

Las instalaciones de bombeo tendrán las mismas limitaciones de titularidad establecidas en el artículo 1.3 de la presente Ley para las instalaciones de generación en los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.

Las instalaciones adjudicatarias de estos procedimientos de concurrencia competitiva no requerirán de la resolución de compatibilidad prevista en el artículo 2.»

Artículo 2. *Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico, en los términos que se recogen a continuación:

Uno. Se añade un párrafo adicional en el artículo 21.5 con la siguiente redacción:

«Las infraestructuras de evacuación compartidas deberán ser operadas en los términos que se desarrollen reglamentariamente.»

Dos. Se añade un párrafo adicional en el artículo 26.3.a) con la siguiente redacción:

«Las instalaciones de producción con infraestructuras de evacuación compartidas deberán operar y mantener dichas infraestructuras de evacuación en los términos previstos en la normativa de aplicación.»

Tres. Se añade un nuevo apartado l) en artículo 26.3 con la siguiente redacción:

«l) Las instalaciones de producción con infraestructuras de evacuación compartidas deberán proporcionar al gestor de la red de transporte y a los gestores de las redes de distribución información suficiente para realizar la adecuada coordinación entre las redes, posibilitando así garantizar la operación segura.»

Cuatro. Se añade un nuevo apartado v) en el artículo 40.2 con la siguiente redacción:

«v) Llevar a cabo las actuaciones e impartir las instrucciones necesarias para la correcta operación de sus redes, incluyendo el control de tensión, de acuerdo con los criterios de fiabilidad y seguridad que se establezcan, con la debida coordinación con el resto de gestores de la red.»

Cinco. Se añade una disposición adicional vigesimocuarta con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimocuarta. *Nueva categoría de medidas de emergencia en los territorios no peninsulares para la provisión de reserva rodante mediante baterías.*

1. Excepcionalmente, en aquellos sistemas eléctricos aislados en los que debido a su tamaño y a las características de su parque generador, se constate por el operador del sistema la existencia de una falta de reserva rodante que haga necesario el empleo y activación de los planes de deslastre de demanda como mecanismo alternativo de provisión de dicha reserva, la comunidad o ciudad autónoma afectada podrá solicitar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el reconocimiento parcial de las repercusiones económicas para la adopción de medidas para la provisión de reserva rodante, con carácter previo a su adopción. El régimen de reconocimiento se realizará en los mismos términos y condiciones previstos en el artículo 59 del Real Decreto 738/2015, de 31 de julio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica y el procedimiento de despacho en los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares, con las particularidades establecidas en esta disposición.

2. Solo se podrá proceder al reconocimiento de las repercusiones económicas al amparo de lo establecido en el apartado anterior cuando la provisión de la reserva rodante se plantee a partir de baterías y mientras no existan alternativas para la provisión de esta reserva a un menor coste.

3. La solicitud de la comunidad o ciudad autónoma afectada deberá ir acompañada de un informe justificativo del operador del sistema donde se ponga de manifiesto la necesidad de contar con dichas capacidades, incluyendo el tiempo que se estima que será necesario mantener la medida de emergencia. Además, dicho informe deberá definir las características técnicas del sistema de almacenamiento incluyendo, al menos, el dimensionamiento previsto, la capacidad de regulación en el rango de funcionamiento, requisitos técnicos de conexión, modos de control, y aquellas otras funcionalidades que resulten prioritarias para garantizar la operación segura de dicho sistema eléctrico aislado.

4. El reconocimiento de las repercusiones económicas se limitará a un máximo del 25 por ciento del coste total previsto de las inversiones, debiendo la comunidad o ciudad autónoma afectada garantizar la suficiencia de ingresos por el 75 por ciento restante con recursos propios o provenientes de ayudas públicas de ámbito europeo.»

Artículo 3. *Modificación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.*

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el artículo 15.2.bis que pasa a tener la siguiente redacción:

«Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2025 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura consistente en un grupo de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 400 kW, que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua. Adicionalmente, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2027 y en adelante, sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura consistente en un grupo de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 600 kW, que incluya al menos un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW de recarga eléctrica en corriente continua. En ambos casos, la infraestructura de recarga eléctrica deberá prestar servicio en el

plazo de veintiún meses desde la publicación de las resoluciones a las que hace referencia el apartado 7 de este artículo.»

Dos. Se modifica el artículo 15.8, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes que dos años antes de la publicación de las resoluciones a la que hace referencia el apartado 7 de este artículo superen el umbral de ventas anuales de gasolina y gasóleo A que se establece en los apartados 2, 2 bis y 3 de este artículo, estarán obligadas a la instalación de al menos una infraestructura de recarga eléctrica en los mismos términos y plazos que los indicados en dichos apartados. Los plazos de puesta en servicio de las infraestructuras de recarga se entenderán iniciados desde la publicación de las resoluciones a las que hace referencia el apartado 7 de este artículo.»

Artículo 4. *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.*

Se modifica 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, que queda redactado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado 7 del artículo 11, que tendrá la siguiente redacción:

«7. En los términos en los que reglamentariamente se establezca, el incumplimiento del pago correspondiente a la prestación por reserva de capacidad de acceso a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica podrá suponer la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión. En todo caso, se procederá a la caducidad automática de dichos permisos cuando el incumplimiento del pago sea, en un trimestre natural, superior al 10 por ciento de la cuantía que se deba abonar en dicho trimestre de conformidad con lo establecido en este artículo. En el cálculo de dicho porcentaje se tendrán en cuenta las cuantías acumuladas de impago desde el inicio de las obligaciones de pago derivadas de la prestación por reserva de capacidad.

La caducidad de los permisos de acceso y conexión por las causas previstas en el párrafo anterior, o por cualquiera de las causas previstas en el artículo 26 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, y en la restante normativa que resulte de aplicación, supondrá que los sujetos titulares pierdan el derecho a cualquier minoración o devolución de la prestación por reserva de capacidad prevista en este artículo.»

Dos. Se modifica el segundo párrafo del artículo 22.2, el cual queda redactado en los siguientes términos:

«Asimismo, este artículo también será de aplicación para repotenciaciones de las redes de transporte y distribución siempre que la modificación no suponga un cambio del trazado afectado.»

Tres. Se modifica el apartado c) del artículo 22.3, que queda redactado en los siguientes términos:

«c) La modificación de los límites de potencia instalada a los que aplica este artículo.»

Cuatro. Se añade una disposición adicional decimoquinta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional decimoquinta. *Desarrollo técnico del estándar de excelencia social y territorial y el sello de excelencia social, territorial y ambiental.*

El estándar de excelencia social y territorial, así como sus mecanismos de acreditación, previsto en el artículo 20, y el sello de excelencia social, territorial y ambiental, previsto en el artículo 26, podrán desarrollarse mediante normas técnicas elaboradas o adoptadas por el organismo nacional de normalización reconocido en

España. En su caso, se podrá establecer la acreditación por terceros mediante entidades debidamente acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación.

Con el fin de garantizar el desarrollo, mantenimiento, revisión y actualización de las citadas normas técnicas, la Secretaría de Estado de Energía podrá financiar las actuaciones necesarias para la elaboración, adopción, mantenimiento, revisión y actualización de dichas normas técnicas por el organismo nacional de normalización reconocido en España.

Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía se concretarán las actuaciones objeto de financiación, su cuantía máxima, las condiciones de ejecución y justificación, así como los mecanismos de seguimiento y control que resulten aplicables.

La financiación de dichas actuaciones quedará condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el correspondiente ejercicio presupuestario.»

Cinco. Se modifica el artículo 28.1, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. Se habilita a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para solicitar la información que resulte necesaria a los agentes que participen en la distribución mayorista y minorista de productos petrolíferos, en particular en relación con precios, volúmenes de venta, costes y cualesquiera otros datos relevantes para el análisis del funcionamiento del mercado. Asimismo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá requerir información equivalente a otros agentes de la cadena de aprovisionamiento cuando resulte necesario para contrastar la evolución de los precios mayoristas aplicados a las instalaciones de suministro al por menor o para el ejercicio de sus funciones de supervisión del mercado de distribución de carburantes.»

Seis. Se modifica el artículo 28.2, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. Hasta el 31 de diciembre de 2026, los operadores al por mayor de productos petrolíferos en España reportarán semanalmente a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia información sobre sus costes de adquisición de productos petrolíferos y los precios de venta de carburante a las estaciones de servicio, tanto aquellas integradas en su red de distribución tal y como esta se define en el Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, como las estaciones de servicio independientes. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia trasladará esta información al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y al Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030.»

Siete. Se modifica el artículo 28.5, que queda redactado en los siguientes términos:

«5. El incumplimiento de los requerimientos de información a que se refiere el apartado 1, de las obligaciones de información periódica previstas en el apartado 2, así como de las obligaciones de suministro de información previstas en el apartado 6, tendrá la consideración de infracción grave, de acuerdo con lo previsto en el artículo 110.f) de la Ley 34/1998, de 7 de octubre.»

Ocho. Se modifica el artículo 28.6, que queda redactado en los siguientes términos:

«6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia aprobará un sistema permanente de remisión de información por parte de los operadores al por mayor de productos petrolíferos, que comprenderá información equivalente a la prevista en el apartado 2 sobre sus costes de adquisición de productos petrolíferos y los precios de venta de carburantes.

La Comisión determinará el contenido, la periodicidad, el formato y el procedimiento de remisión de la información. La obligación de suministro de información será exigible desde el día siguiente a la finalización del periodo previsto en el apartado 2.»

Nueve. Se introduce un nuevo artículo 28 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 28 bis. *Seguimiento reforzado de márgenes brutos de distribución de carburantes.*

1. Durante la vigencia de las medidas de reducción de impuestos sobre carburantes previstas en este real decreto-ley, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia realizará un seguimiento reforzado de los márgenes brutos de distribución de carburantes.

El indicador de margen bruto se calculará de acuerdo con la metodología empleada en su Informe INF/DE/087/26 sobre el funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes o, en su caso, con la metodología que la Comisión apruebe de forma motivada para el segmento de actividad correspondiente.

2. Con carácter excepcional a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, durante la vigencia de las medidas de reducción de impuestos sobre carburantes previstas en el presente real decreto-ley, tendrán consideración de estaciones de servicio con «posible comportamiento anómalo» aquellas para las que el indicador de margen bruto acumulado supere el valor esperado en más de una brecha, expresada en céntimos de euro por litro, que fijará la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Se entenderá por margen bruto acumulado esperado el resultado de sumar al margen bruto de distribución promedio de 2025 registrado para la estación de servicio de que se trate un factor representativo del incremento de costes asociados a las obligaciones normativas entre 2025 y 2026.

A estos efectos, se tendrán en consideración las circunstancias objetivas y verificables que incidan en la formación del margen bruto desde el inicio de la reducción de impuestos, incluyendo incrementos de costes debidamente acreditados que resulten directamente imputables a la actividad de comercialización o distribución afectada, siempre que no hubieran sido ya incorporados al factor previsto en el párrafo anterior.

3. Apreciado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia un «posible comportamiento anómalo» en una estación de servicio, lo pondrá en conocimiento de su titular o gestor y le requerirá para que aporte justificación suficiente de las desviaciones observadas o, en su caso, adopte medidas para revertirlas. De considerar no justificada la desviación, la Comisión acordará la inclusión de la estación en una relación pública que se mantendrá actualizada en su sede electrónica. La inclusión no tendrá carácter sancionador ni prejuzgará la existencia de infracción administrativa. La Comisión acordará la exclusión de la estación cuando deje de concurrir la circunstancia que motivó su inclusión.

La relación pública identificará, al menos, la instalación afectada, el periodo evaluado y los productos afectados. La información relativa a dichas estaciones permanecerá accesible en la sede electrónica de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia durante los tres meses siguientes a su exclusión de dicha relación, con la indicación expresa de dicha circunstancia, a los solos efectos de las reclamaciones previstas en el artículo 28 ter.

4. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia hará el seguimiento permanente de los márgenes brutos de distribución de los operadores al por mayor, titulares o gestores de instalaciones de suministro al por menor, y de las instalaciones afectadas. La CNMC publicará periódicamente los resultados de este seguimiento, pudiendo incluir información individualizada sobre estos sujetos. La publicación regular de esta información se realizará desde el día siguiente a la finalización del periodo previsto en el apartado 2.»

Diez. Se introduce un nuevo artículo 28 ter, con la siguiente redacción:

«Artículo 28 ter. *Reclamaciones por desviaciones en la traslación de las reducciones impositivas aplicables a los carburantes.*

La inclusión de una estación de servicio en la relación pública prevista en el apartado 3 del artículo 28 bis podrá ser utilizada por las personas consumidoras como

elemento indiciario, que deberá valorarse junto con las demás circunstancias concurrentes, en las reclamaciones que dirijan al titular o gestor de la estación de servicio y, de no ser atendidas, ante las autoridades competentes en materia de consumo, conforme a la normativa de protección de los consumidores y sin perjuicio de la vía judicial ni de las inspecciones correspondientes de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. A estos efectos, las autoridades competentes en materia de consumo podrán requerir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la información que resulte necesaria para el ejercicio de sus competencias en relación con dichas reclamaciones, que deberá ser facilitada por ésta. La información así obtenida sólo podrá emplearse para dicha finalidad y conservará, en su caso, su carácter confidencial.

Cuando el precio final hubiera sido fijado por un operador al por mayor u otro distribuidor mayorista, el titular o gestor de la estación de servicio lo pondrá en conocimiento de la persona consumidora, indicando su identidad y datos de contacto, a fin de que ésta pueda dirigir la reclamación directamente contra dicho operador o distribuidor, que tendrá la condición de sujeto responsable frente a la persona consumidora.

A tal efecto, el sujeto responsable deberá atenderlas y contestarlas de forma motivada y gratuita mientras dure la inclusión de la estación de servicio en la relación pública y durante los tres meses siguientes a su exclusión, e informar de la forma de presentarlas de manera visible en el propio establecimiento y en su página web, si dispone de ella.

En caso de resolución desestimatoria, la empresa deberá informar en la propia resolución sobre los sistemas de resolución extrajudicial de conflictos a los que la clientela puede tener acceso y cómo puede acceder a ellos. Igualmente, aquellas empresas que no estén adheridas a estos sistemas de resolución deberán informar a sus clientes en la resolución desestimatoria acerca de los organismos a los que pueden acudir para defender sus derechos y, al menos, acerca de los organismos sectoriales y de aquellos acreditados en su territorio en virtud de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre.»

Once. Se modifica el apartado c) de la disposición transitoria cuarta, que queda redactado en los siguientes términos:

«c) En el plazo de 4 años desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, cuando el promotor no haya firmado el contrato técnico de acceso regulado en el artículo 21.»

CAPÍTULO II

Medidas tributarias

Artículo 5. *Tipos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de julio de 2026.*

Con efectos desde el 1 de julio y vigencia hasta el 31 de julio de 2026, los tipos impositivos regulados en la Tarifa 1.^a del apartado 1 del artículo 50 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, serán los siguientes:

Epígrafe 1.1 Gasolinas con plomo: 433,79 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.2.1 Gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 303,35 euros por 1.000 litros de tipo general y 50,57 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.2.2 Las demás gasolinas sin plomo: 273,54 euros por 1.000 litros de tipo general y 49,15 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.3 Gasóleos para uso general: 185,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 43,50 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.4 Gasóleos utilizables como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible: 32,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 7,43 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.5 Fuelóleos: 12,76 euros por tonelada de tipo general y 2,74 euros por tonelada de tipo especial.

Epígrafe 1.6 GLP para uso general: 57,47 euros por tonelada.

Epígrafe 1.8 GLP destinados a usos distintos a los de carburante: 3,75 euros por tonelada.

Epígrafe 1.9 Gas natural para uso general: 1,15 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.1 Gas natural destinado a usos distintos a los de carburante, así como el gas natural destinado al uso como carburante en motores estacionarios: 0,39 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.2 Gas natural destinado a usos con fines profesionales siempre y cuando no se utilicen en procesos de cogeneración y generación directa o indirecta de energía eléctrica: 0,15 euros por gigajulio.

A efectos de lo previsto en este Epígrafe se considera gas natural destinado a usos con fines profesionales los suministros de gas natural efectuados para su consumo en plantas e instalaciones industriales, con exclusión del que se utilice para producir energía térmica útil cuyo aprovechamiento final se produzca en establecimientos o locales que no tengan la condición de plantas o instalaciones industriales. Asimismo, tendrá la consideración de gas natural destinado a usos con fines profesionales el gas natural utilizado en cultivos agrícolas.

Epígrafe 1.11 Queroseno para uso general: 306 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.12 Queroseno destinado a usos distintos de los de carburante: 19,68 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.13 Bioetanol y biometanol para uso como carburante:

a) Bioetanol y biometanol mezclado con gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 303,35 euros por 1.000 litros de tipo general y 50,57 euros por 1.000 litros de tipo especial.

b) Bioetanol y biometanol, mezclado con las demás gasolinas sin plomo o sin mezclar: 273,54 euros por 1.000 litros de tipo general y 49,15 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.14 Biodiésel para uso como carburante: 185,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 43,50 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.15 Biodiésel para uso como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible, y biometanol para uso como combustible: 32,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 7,43 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Artículo 6. *Tipos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de agosto de 2026.*

Con efectos desde el 1 de agosto y vigencia hasta el 31 de agosto de 2026, los tipos impositivos regulados en la Tarifa 1.^a del apartado 1 del artículo 50 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, serán los siguientes:

Epígrafe 1.1 Gasolinas con plomo: 433,79 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.2.1 Gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 346,21 euros por 1.000 litros de tipo general y 57,71 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 260,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,42 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.2.2 Las demás gasolinas sin plomo: 315,92 euros por 1.000 litros de tipo general y 56,77 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 231,15 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 41,54 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.3 Gasóleos para uso general: 226 euros por 1.000 litros de tipo general y 53 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 144,99 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 34,01 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.4 Gasóleos utilizables como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible: 47,90 euros por 1.000 litros de tipo general y 10,95 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 17,09 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 3,91 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.5 Fuelóleos: 13,18 euros por tonelada de tipo general y 2,82 euros por tonelada de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 12,35 euros por 1 tonelada y el tipo especial de 2,65 euros por tonelada.

Epígrafe 1.6 GLP para uso general: 57,47 euros por tonelada.

Epígrafe 1.8 GLP destinados a usos distintos a los de carburante: 7,5 euros por tonelada.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.2 Hidrocarburos licuados supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo será de 0 euros.

Epígrafe 1.9 Gas natural para uso general: 1,15 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.1 Gas natural destinado a usos distintos a los de carburante, así como el gas natural destinado al uso como carburante en motores estacionarios: 0,48 euros por gigajulio.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo será de 0,3 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.2 Gas natural destinado a usos con fines profesionales siempre y cuando no se utilicen en procesos de cogeneración y generación directa o indirecta de energía eléctrica: 0,15 euros por gigajulio.

A efectos de lo previsto en este Epígrafe se considera gas natural destinado a usos con fines profesionales los suministros de gas natural efectuados para su consumo en plantas e instalaciones industriales, con exclusión del que se utilice para producir energía térmica útil cuyo aprovechamiento final se produzca en establecimientos o locales que no tengan la condición de plantas o instalaciones industriales. Asimismo, tendrá la consideración de gas natural destinado a usos con fines profesionales el gas natural utilizado en cultivos agrícolas.

Epígrafe 1.11 Queroseno para uso general: 306 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.12 Queroseno destinado a usos distintos de los de carburante: 39,36 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo de gravamen será de cero euros.

Epígrafe 1.13 Bioetanol y biometanol para uso como carburante:

a) Bioetanol y biometanol mezclado con gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 346,21 euros por 1.000 litros de tipo general y 57,71 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que

publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 260,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,42 euros por 1.000 litros.

b) Bioetanol y biometanol, mezclado con las demás gasolinas sin plomo o sin mezclar: 315,92 euros por 1.000 litros de tipo general y 56,77 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 231,15 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 41,54 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.14 Biodiésel para uso como carburante: 226 euros por 1.000 litros de tipo general y 53 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 144,99 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 34,01 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.15 Biodiésel para uso como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible, y biometanol para uso como combustible: 47,90 euros por 1.000 litros de tipo general y 10,95 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto el tipo general será de 17,09 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 3,91 euros por 1.000 litros.

Artículo 7. *Tipos impositivos de gravamen del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicables en el mes de septiembre de 2026.*

Con efectos desde el 1 de septiembre y vigencia hasta el 30 de septiembre de 2026, los tipos impositivos regulados en la Tarifa 1.^a del apartado 1 del artículo 50 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, serán los siguientes:

Epígrafe 1.1 Gasolinas con plomo: 433,79 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.2.1 Gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 389,06 euros por 1.000 litros de tipo general y 64,86 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 260,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,42 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 303,35 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 50,57 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.2.2 Las demás gasolinas sin plomo: 358,31 euros por 1.000 litros de tipo general y 64,38 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 231,15 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 41,54 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional

de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 273,54 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 49,15 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.3 Gasóleos para uso general: 266,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 62,50 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 144,99 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 34,01 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 185,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,50 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.4 Gasóleos utilizables como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible: 63,31 euros por 1.000 litros de tipo general y 14,48 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 17,09 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 3,91 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 32,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 7,43 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.5 Fuelóleos: 13,59 euros por tonelada de tipo general y 2,91 euros por tonelada de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 12,35 euros por tonelada y el tipo especial de 2,65 euros por tonelada.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 12,76 euros por tonelada y el tipo especial de 2,74 euros por tonelada.

Epígrafe 1.6 GLP para uso general: 57,47 euros por tonelada.

Epígrafe 1.8 GLP destinados a usos distintos a los de carburante: 11,25 euros por tonelada.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.2 Hidrocarburos licuados supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo será de 0 euros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.2 Hidrocarburos licuados no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.2 Hidrocarburos licuados supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique

en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo será de 3,75 euros por tonelada.

Epígrafe 1.9 Gas natural para uso general: 1,15 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.1 Gas natural destinado a usos distintos a los de carburante, así como el gas natural destinado al uso como carburante en motores estacionarios: 0,56 euros por gigajulio.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo será de 0,3 euros por gigajulio.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo será de 0,39 euros por gigajulio.

Epígrafe 1.10.2 Gas natural destinado a usos con fines profesionales siempre y cuando no se utilicen en procesos de cogeneración y generación directa o indirecta de energía eléctrica: 0,15 euros por gigajulio.

A efectos de lo previsto en este Epígrafe se considera gas natural destinado a usos con fines profesionales los suministros de gas natural efectuados para su consumo en plantas e instalaciones industriales, con exclusión del que se utilice para producir energía térmica útil cuyo aprovechamiento final se produzca en establecimientos o locales que no tengan la condición de plantas o instalaciones industriales. Asimismo, tendrá la consideración de gas natural destinado a usos con fines profesionales el gas natural utilizado en cultivos agrícolas.

Epígrafe 1.11 Queroseno para uso general: 306 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.12 Queroseno destinado a usos distintos de los de carburante: 59,03 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo de gravamen será de 0 euros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo será de 19,68 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.13 Bioetanol y biometanol para uso como carburante:

a) Bioetanol y biometanol mezclado con gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 389,06 euros por 1.000 litros de tipo general y 64,86 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 260,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,42 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 303,35 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 50,57 euros por 1.000 litros.

b) Bioetanol y biometanol, mezclado con las demás gasolinas sin plomo o sin mezclar: 358,31 euros por 1.000 litros de tipo general y 64,38 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 231,15 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 41,54 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.2 Gasolina supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 273,54 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 49,15 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.14 Biodiésel para uso como carburante: 266,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 62,50 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 144,99 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 34,01 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 07.2.2.1 Gasóleo supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 185,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 43,50 euros por 1.000 litros.

Epígrafe 1.15 Biodiésel para uso como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible, y biometanol para uso como combustible: 63,31 euros por 1.000 litros de tipo general y 14,48 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 17,09 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 3,91 euros por 1.000 litros.

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos no supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, pero en el mes de junio de 2026 el IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre el tipo general será de 32,50 euros por 1.000 litros y el tipo especial de 7,43 euros por 1.000 litros.

Artículo 8. *Devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.*

Desde el 1 de julio de 2026 y hasta el 30 de septiembre de 2026, el tipo de la devolución regulado en el artículo 52 bis.6 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, será de cero euros.

Artículo 9. *Devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo empleado en la agricultura y ganadería.*

El importe de las cuotas a devolver del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo efectivamente empleado en la agricultura, incluida la horticultura, ganadería y silvicultura, regulado en el artículo 52 ter b) de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, será de 6,93 euros por cada 1.000 litros de gasóleo adquirido durante el mes de julio de 2026, de 25,86 euros por cada 1.000 litros de gasóleo adquirido durante el mes de

agosto de 2026, y de 44,78 euros por cada 1.000 litros de gasóleo adquirido durante el mes de septiembre de 2026.

Durante los meses en los que, como consecuencia de la variación del IPC de la clase 04.5.3 Combustibles líquidos, el tipo de gravamen recogido en el Epígrafe 1.4 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre fuera de 17,09 euros por cada 1.000 litros de tipo general y 3,91 euros por cada 1.000 litros de tipo especial, el importe de las cuotas a devolver respecto del gasóleo adquirido en dicho periodo será de cero euros.

Artículo 10. *Tipo impositivo aplicable del Impuesto sobre el Valor Añadido a determinadas entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de productos energéticos aplicable durante el mes de agosto de 2026.*

1. Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.10 Electricidad supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto de 2026 se aplicará el tipo del 10 por ciento del Impuesto sobre el Valor Añadido a las entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de energía eléctrica efectuadas a favor de:

a) Titulares de contratos de suministro de electricidad, cuya potencia contratada (término fijo de potencia) sea inferior o igual a 10 kW, con independencia del nivel de tensión del suministro y la modalidad de contratación.

b) Titulares de contratos de suministro de electricidad que sean perceptores del bono social de electricidad y tengan reconocida la condición de vulnerable severo o vulnerable severo en riesgo de exclusión social, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 897/2017, de 6 de octubre, por el que se regula la figura del consumidor vulnerable, el bono social y otras medidas de protección para los consumidores domésticos de energía eléctrica.

2. Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de agosto de 2026 se aplicará el tipo del 10 por ciento del Impuesto sobre el Valor Añadido a las entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de gas natural, briquetas y «pellets» procedentes de la biomasa y a la madera para leña.

Artículo 11. *Tipo impositivo aplicable del Impuesto sobre el Valor Añadido a determinadas entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de productos energéticos aplicable durante el mes de septiembre de 2026.*

1. Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.10 Electricidad supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre de 2026 se aplicará el tipo del 10 por ciento del Impuesto sobre el Valor Añadido a las entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de energía eléctrica efectuadas a favor de:

a) Titulares de contratos de suministro de electricidad, cuya potencia contratada (término fijo de potencia) sea inferior o igual a 10 kW, con independencia del nivel de tensión del suministro y la modalidad de contratación.

b) Titulares de contratos de suministro de electricidad que sean perceptores del bono social de electricidad y tengan reconocida la condición de vulnerable severo o vulnerable severo en riesgo de exclusión social, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 897/2017, de 6 de octubre, por el que se regula la figura del consumidor vulnerable, el bono social y otras medidas de protección para los consumidores domésticos de energía eléctrica.

2. Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.2.1 Gas natural supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, durante el mes de septiembre de 2026 se aplicará el tipo del 10 por ciento del Impuesto sobre el Valor Añadido a las entregas, importaciones y adquisiciones intracomunitarias de gas natural, briquetas y «pellets» procedentes de la biomasa y a la madera para leña.

Artículo 12. *Tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de agosto de 2026.*

Si en el mes de junio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.10 Electricidad supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en julio el Instituto Nacional de Estadística, el tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de agosto de 2026 será del 0,5 por ciento.

No obstante, las cuotas resultantes de la aplicación de dicho tipo impositivo no podrán ser inferiores a las cuantías siguientes:

a) 0,5 euros por megavatio-hora (MWh), cuando la electricidad suministrada o consumida se utilice en usos industriales, en embarcaciones atracadas en puerto que no tengan la condición de embarcaciones privadas de recreo o en el transporte por ferrocarril;

b) 1 euro por megavatio-hora (MWh), cuando la electricidad suministrada o consumida se destine a otros usos.

Cuando se incumpla la condición prevista en las letras anteriores, las cuantías indicadas en estas tendrán la consideración de tipos impositivos y se aplicarán sobre el suministro o consumo total del periodo expresado en megavatio-hora (MWh).

A estos efectos, se consideran usos industriales:

a) Los efectuados en alta tensión o en plantas e instalaciones industriales.

b) Los efectuados en baja tensión con destino a riegos agrícolas.

El impuesto mínimo recogido en las letras a) y b) anteriores no será de aplicación para los supuestos previstos en las letras a), b), c) y d) del apartado 1 del artículo 98 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Artículo 13. *Tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de septiembre de 2026.*

Si en el mes de julio de 2026 el IPC de la subclase 04.5.10 Electricidad supera en más de un 15 por ciento el IPC del mismo mes del año anterior, de acuerdo con la información que publique en agosto el Instituto Nacional de Estadística, el tipo impositivo del Impuesto Especial sobre la Electricidad durante el mes de septiembre de 2026 será del 0,5 por ciento.

No obstante, las cuotas resultantes de la aplicación de dicho tipo impositivo no podrán ser inferiores a las cuantías siguientes:

a) 0,5 euros por megavatio-hora (MWh), cuando la electricidad suministrada o consumida se utilice en usos industriales, en embarcaciones atracadas en puerto que no tengan la condición de embarcaciones privadas de recreo o en el transporte por ferrocarril;

b) 1 euro por megavatio-hora (MWh), cuando la electricidad suministrada o consumida se destine a otros usos.

Cuando se incumpla la condición prevista en las letras anteriores, las cuantías indicadas en estas tendrán la consideración de tipos impositivos y se aplicarán sobre el suministro o consumo total del periodo expresado en megavatio-hora (MWh).

A estos efectos, se consideran usos industriales:

a) Los efectuados en alta tensión o en plantas e instalaciones industriales.

b) Los efectuados en baja tensión con destino a riegos agrícolas.

El impuesto mínimo recogido en las letras a) y b) anteriores no será de aplicación para los supuestos previstos en las letras a), b), c) y d) del apartado 1 del artículo 98 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Artículo 14. *Determinación de la base imponible y del importe de los pagos fraccionados del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026.*

1. Para el ejercicio 2026 la base imponible del impuesto sobre el valor de la producción de energía eléctrica estará constituida por el importe total que, por cada instalación, corresponda percibir al contribuyente en el periodo impositivo por la producción e incorporación al sistema eléctrico de energía eléctrica, medida en barras de central, minorado en el 10 por ciento de las retribuciones correspondientes a la electricidad

incorporada al sistema durante el primer trimestre, en la totalidad de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el segundo trimestre, en el 30 por ciento de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el tercer trimestre, y en el 40 por ciento de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el cuarto trimestre.

2. El pago fraccionado del primer trimestre se calculará en función del valor de la producción de energía eléctrica, medida en barras de central, e incorporada al sistema eléctrico desde el inicio del período impositivo hasta la finalización de los tres primeros meses del año, minorado en el 10 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante ese trimestre natural, aplicándose el tipo impositivo previsto en el artículo 8 de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.

El pago fraccionado del segundo trimestre se calculará en función del valor de la producción de energía eléctrica, medida en barras de central, e incorporada al sistema eléctrico desde el inicio del período impositivo hasta la finalización de los seis primeros meses del año, minorado en el 10 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el primer trimestre natural y en la totalidad del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el segundo trimestre natural, aplicándose el tipo impositivo previsto en el artículo 8 de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, y deduciendo el importe de los pagos fraccionados previamente realizados a cuenta del ejercicio 2026.

El pago fraccionado del tercer trimestre se calculará en función del valor de la producción de energía eléctrica, medida en barras de central, e incorporada al sistema eléctrico desde el inicio del período impositivo hasta la finalización de los nueve primeros meses del año, minorado en el 10 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el primer trimestre natural, en la totalidad del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el segundo trimestre natural y en el 30 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el tercer trimestre natural, aplicándose el tipo impositivo previsto en el artículo 8 de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, y deduciendo el importe de los pagos fraccionados previamente realizados a cuenta del ejercicio 2026.

El pago fraccionado del cuarto trimestre se calculará en función del valor de la producción de energía eléctrica, medida en barras de central, e incorporada al sistema eléctrico desde el inicio del período impositivo hasta la finalización de los doce meses del año, minorado en el 10 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el primer trimestre natural, en la totalidad del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el segundo trimestre natural, en el 30 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el tercer trimestre natural y en el 40 por ciento del importe de las retribuciones correspondientes a la electricidad incorporada al sistema durante el cuarto trimestre natural, aplicándose el tipo impositivo previsto en el artículo 8 de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, y deduciendo el importe de los pagos fraccionados previamente realizados a cuenta del ejercicio 2026.

3. Con el fin de garantizar el equilibrio del sistema, se compensará al sistema eléctrico por el importe equivalente a la reducción de recaudación consecuencia de la medida prevista en este artículo, con el límite máximo de la cantidad necesaria para alcanzar el equilibrio entre los ingresos y los gastos asociados a los cargos del sistema eléctrico.

Artículo 15. *Modificación de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética.*

Con efectos de 1 de enero de 2027, se modifica el artículo 8 de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, que queda redactado como sigue:

«Artículo 8. Tipo de gravamen.

Con efectos de 1 de enero de 2027, y vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027, el Impuesto se exigirá al tipo del 3,5 por ciento.

Con efectos de 1 de enero de 2028, y vigencia indefinida, el Impuesto se exigirá al tipo del 0 por ciento.»

CAPÍTULO III

Medidas en materia agraria y pesquera

Sección 1.ª Medidas en materia agraria

Artículo 16. *Ampliación temporal de la ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios prevista en el artículo 46 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.*

1. Se amplía el plazo de vigencia previsto para la ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios, regulada en el artículo 46 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, que pasa a finalizar el 30 de septiembre de 2026.

2. El importe para el cálculo de la ayuda correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026 será hasta el 70 por ciento de la diferencia entre el precio medio del gasóleo agrario de la semana y el precio del gasóleo agrario antes del inicio del conflicto, sin que, en ningún caso, pueda superar los 0,2 euros por cada litro de gasóleo. Se tomará de referencia el precio sin impuestos publicado en el Informe Semanal de Precios de la Energía en el Sector Agrario y Pesquero, publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

3. Se considerará solicitada la ayuda con la presentación de la solicitud de devolución del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo empleado en la agricultura y la ganadería conforme a lo establecido en 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, a partir del 1 de abril de 2026.

4. La administración competente para la tramitación y pago de las ayudas para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios será la regulada en el artículo 47 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

5. El crédito extraordinario previsto en la aplicación 21.01.411M.473 «Concesión de ayudas de Estado Marco Temporal» del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por el apartado 3 del artículo 49 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, tendrá carácter incorporable.

La financiación de las incorporaciones que, en su caso, se tramiten, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Artículo 17. *Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar las ayudas para sufragar el precio del gasóleo consumido por los productores agrarios.*

1. Al objeto de financiar las ayudas prevista en el artículo anterior se aprueba la concesión de un suplemento de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2026 de la sección 15 «Ministerio de Hacienda», servicio 05 «Secretaría de Estado de Hacienda», en el programa 923 M «Dirección y Servicios Generales de Hacienda», concepto 476 «Ayudas a titulares de explotaciones agrarias», por importe de 55.000.000 euros.

2. Se transferirán a las Instituciones Navarras y a las Instituciones Vascas las cantidades abonadas por las ayudas gestionadas y acordadas por estas Instituciones correspondientes a beneficiarios con domicilio fiscal en sus respectivos territorios, previa certificación.

3. El suplemento de crédito anterior tendrá carácter ampliable y su importe se ampliará por la persona titular del Ministerio de Hacienda hasta el importe que alcancen las obligaciones derivadas del programa de apoyo público al consumo de combustibles.

4. La financiación del suplemento de crédito y de las ampliaciones de crédito se realizará de conformidad con el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

5. Los pagos correspondientes se realizarán por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, previa provisión de fondos por el Tesoro Público, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado segundo de la Orden de 27 de diciembre de 1991, por la que se dictan instrucciones acerca del régimen económico financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 18. *Modificación del artículo 50 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 artículo 50 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, queda modificado como sigue:

Uno. Las letras a) y b) del apartado 5 del artículo 50 quedan redactadas como sigue:

- «a) Superficie de secano: 38,33 euros por hectárea.
- b) Superficie de regadío: 92,50 euros por hectárea.»

Dos. Se añade un párrafo final al apartado 5 del artículo 50, con la siguiente redacción:

«En el caso de las cooperativas de explotación comunitaria de la tierra y de las explotaciones en régimen de titularidad compartida inscritas conforme se establece en la Ley 35/2011, de 4 de octubre, el cálculo de la ayuda se realizará tomando como referencia la superficie resultante de dividir la superficie total de la explotación entre el número de socios, a los únicos efectos de verificar el cumplimiento de los límites máximos establecidos en dicho artículo.»

Tres. Se modifica el segundo párrafo de la letra b) del apartado 6 del artículo 50, que queda redactado como sigue:

«La aceptación de la ayuda implicará la declaración responsable de que se han comprado o se van a comprar fertilizantes con fecha posterior al 1 de marzo de 2026 para su aplicación en las explotaciones agrícolas de las que son titulares con fines de fertilización, de acuerdo, cuando proceda, con el Real Decreto 1051/2022, de 27 de diciembre, por el que se establecen normas para la nutrición sostenible en suelos agrarios, siempre que las cantidades aportadas se correspondan con abonados coherentes con los objetivos de producción de la explotación. Esta declaración comportará la obligación de conservar las facturas de compra por un período de diez años desde la fecha de la concesión, y de ponerlas a disposición de la Administración en caso de que ésta lo solicitare. Asimismo, el órgano concedente podrá analizar los registros realizados en el cuaderno de explotación de acuerdo con lo establecido en los artículos 4 y 5 del Real Decreto 1051/2022, de 27 de diciembre, durante ese mismo periodo de diez años.»

Artículo 19. *Financiación de la ayuda extraordinaria por el incremento de los costes de los agricultores por el uso de productos fertilizantes prevista en el artículo 50 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.*

Al objeto de financiar la ayuda extraordinaria por el incremento de los costes de los agricultores por el uso de productos fertilizantes prevista en el artículo 50 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, en la redacción dada por el artículo anterior de este real decreto-ley, se aprueba un suplemento de crédito en el Presupuesto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la aplicación 21.04.000X.418 «Al Fega ayuda extraordinaria para paliar los efectos de la guerra de Irán», por importe de 165.000.000 euros.

Este suplemento de crédito tendrá la siguiente repercusión en el presupuesto del organismo 103 «Fondo Español de Garantía Agraria» de la Sección 21 «Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación»:

a) En el presupuesto de ingresos, en el subconcepto 400.04 «Del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Ayuda extraordinaria para paliar la guerra de Irán», por importe de 165.000.000 euros.

b) En el presupuesto de gastos, en el programa «412M Regulación de los mercados agrario», concepto 472 «Ayuda extraordinaria para paliar los efectos de la guerra de Irán», por importe de 165.000.000 euros.

El suplemento de crédito tendrá naturaleza incorporable.

De forma excepcional, una vez habilitado el suplemento de crédito, se podrá librar de una sola vez.

La financiación de este suplemento de crédito y, en su caso, de las incorporaciones que se tramiten, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Sección 2.ª Medidas en materia de pesca

Artículo 20. *Ampliación temporal de la ayuda compensatoria a empresas armadoras de buques pesqueros por el incremento de costes productivos provocados por el aumento del precio de los combustibles prevista en el artículo 51 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.*

1. Se amplía el periodo elegible previsto para ayuda compensatoria a empresas armadoras de buques pesqueros por el incremento de costes productivos provocados por el aumento del precio de los combustibles en el artículo 51 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, que pasa a finalizar el 30 de septiembre de 2026.

El importe para el cálculo de la ayuda correspondiente al periodo comprendido entre el 1 de julio de 2026 y el 30 de septiembre de 2026 será el 70 por ciento de la diferencia entre el precio medio del combustible de la semana y el precio del gasóleo antes del inicio del conflicto, hasta los 0,2 euros por cada litro de gasóleo. Se tomará de referencia el precio sin impuestos publicado en el Informe Semanal de Precios de la Energía en el Sector Agrario y Pesquero, publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

2. Se podrán realizar pagos complementarios en caso de que el 70% del incremento del precio medio del combustible de todo el periodo elegible fijado en el apartado 2 del artículo 51 y su ampliación fijada en el apartado 1 del presente artículo, calculado conforme a los índices oficiales, sea superior a la suma de los 0,2 euros/litros ya abonados en pagos intermedios.

3. Se aprueba un suplemento de crédito en la aplicación 21.11.415B.475 «Ayuda para paliar el incremento de costes derivados de la Guerra de Irán» del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por el apartado 10 del artículo 51, por un importe de 10.000.000 euros. El crédito total de esta aplicación tendrá carácter incorporable.

4. La financiación de este suplemento de crédito y, en su caso, de las incorporaciones que se tramiten, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

Artículo 21. *Modificación del artículo 51 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 artículo 51 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, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el título del artículo 51, que queda redactado como sigue:

«Artículo 51. *Ayuda compensatoria a empresas armadoras de buques pesqueros por el incremento de costes de costes del combustible provocados por la escalada de su precio.»*

Dos. Se modifica el primer párrafo del apartado 4 del artículo 51, que pasa a tener la siguiente redacción:

«4. En el caso de la flota internacional que faena fuera de las aguas comunitarias, la ayuda se establecerá en el 70% de la diferencia entre el precio del combustible a 23 de febrero, tomando como referencia el barril de Brent, y la media del precio por semana durante el periodo elegible.»

CAPÍTULO IV

Medidas en materia de transportes

Sección 1.^a Ayudas extraordinarias y temporales para el transporte por carretera

Artículo 22. *Ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por los titulares de los vehículos que tienen derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.*

1. Se aprueba una ayuda extraordinaria y temporal para los titulares de los vehículos que tienen derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, con el fin de paliar el efecto perjudicial en la actividad del transporte por carretera ocasionado por el incremento de los costes de los productos petrolíferos como consecuencia del conflicto bélico en Oriente Medio.

2. Serán beneficiarios de esta ayuda los titulares de 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 respecto del gasóleo para uso general que haya sido utilizado como carburante en el motor de los vehículos de su titularidad.

Los beneficiarios de esta ayuda deberán cumplir con todas las obligaciones establecidas en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, y en su normativa de desarrollo.

3. El importe de la ayuda ascenderá a 0,10 euros por cada litro de gasóleo para uso general utilizado como carburante en el motor de los vehículos citados en el apartado 2 del artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, en los suministros realizados durante el mes de julio de 2026. Para los suministros realizados durante el mes de agosto el importe de la ayuda ascenderá a 0,15 euros por cada litro, y para los suministros realizados durante el mes de septiembre el importe de la ayuda ascenderá a 0,20 euros por cada litro.

Si en el mes de agosto, conforme a lo dispuesto en el artículo 6, el tipo de gravamen a aplicar al gasóleo recogido en el Epígrafe 1.3 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, fuera de 144,99 euros por 1.000 litros de tipo general y de 34,01 euros por 1.000 litros de tipo especial, el importe de la ayuda será de 0,05 euros por cada litro.

Si en el mes de septiembre, conforme a lo dispuesto en el artículo 7, el tipo de gravamen a aplicar al gasóleo recogido en el Epígrafe 1.3 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, fuera de 144,99 euros por 1.000 litros de tipo general y de 34,01 euros por 1.000 litros de tipo especial, el importe de la ayuda será de 0,05 euros por cada litro, pero si el tipo de gravamen a aplicar fuera 185,50 euros por 1.000 litros de tipo general y 43,50 euros por 1.000 litros de tipo especial, el importe de la ayuda será de 0,10 euros por cada litro.

4. La obtención de la ayuda estará condicionada a que el pago del gasóleo adquirido en instalaciones de venta al por menor se realice mediante la utilización de las tarjetas gasóleo profesional reguladas 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.

La utilización de las tarjetas gasóleo profesional como medio de pago específico para la adquisición del gasóleo tendrá la consideración de solicitud de la ayuda.

Cuando el suministro de gasóleo se realice en instalaciones de consumo propio a las que se refiere el artículo 1.9 de la Orden HFP/941/2022, de 3 de octubre, la obtención de la ayuda estará condicionada a que el titular de la instalación cumpla los requisitos y obligaciones establecidos en la mencionada Orden para la gestión de la devolución del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre.

5. Para la gestión y pago de la ayuda se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, y en su normativa de desarrollo. A estos efectos el procedimiento de gestión de la ayuda se tramitará de forma simultánea y conjunta con el procedimiento tramitado para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.

6. A la finalización de cada mes natural la Administración competente calculará el importe de la ayuda y acordará, en su caso, el pago de la misma.

El pago se efectuará mediante transferencia bancaria a la cuenta indicada por el beneficiario en la solicitud de inscripción en el Censo de beneficiarios de devoluciones por gasóleo profesional y de vehículos de su titularidad.

Transcurrido el plazo de seis meses desde la finalización del mes natural en el que se realizaron las adquisiciones de gasóleo sin haberse efectuado la concesión y el pago, la solicitud podrá entenderse desestimada. Contra esta desestimación presunta se podrá interponer recurso de reposición y reclamación económico-administrativa, en los términos previstos en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre.

7. La persona titular del Ministerio de Hacienda podrá dictar las normas que resulten necesarias para desarrollar el procedimiento de gestión de las ayudas reguladas en este artículo.

8. Los vehículos que obtengan las ayudas reguladas en este artículo, no podrán ser objeto de la ayuda directa extraordinaria y temporal 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.

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

Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 23. *Administración competente para la tramitación y pago de las ayudas.*

Se atribuye la competencia para la gestión de las ayudas reguladas en el artículo anterior a la Administración Tributaria que tenga atribuida la competencia para la gestión de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional establecida en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre.

A estos efectos, se entenderá por Administración competente la Agencia Estatal de Administración Tributaria, respecto de los beneficiarios que tengan su domicilio fiscal en territorio común, y la Administración Foral que corresponda, en el caso de beneficiarios cuyo domicilio fiscal se ubique en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco o la Comunidad Foral de Navarra.

La Administración tributaria que resulte competente para gestionar las ayudas realizará todas las actuaciones de gestión, control y recaudación necesarias para la tramitación de las ayudas, con aplicación de lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, y sus reglamentos de desarrollo, en lo no dispuesto expresamente en este capítulo.

Artículo 24. *Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar las ayudas al gasóleo profesional.*

1. Al objeto de financiar las ayudas previstas en esta sección se aprueba la concesión de un suplemento de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2026 de la sección 15 «Ministerio de Hacienda», servicio 05 «Secretaría de Estado de Hacienda», en el programa 923 M «Dirección y Servicios Generales de Hacienda y Función Pública», concepto 474 «Apoyo público a empresas por consumo de gasóleo. 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» por un importe de 275.000.000 euros.

2. Mensualmente se transferirán a las Instituciones Navarras y a las Instituciones Vascas las cantidades abonadas por las ayudas gestionadas y acordadas por estas Instituciones correspondientes a beneficiarios con domicilio fiscal en sus respectivos territorios, previa certificación.

3. El crédito presupuestario anterior tendrá carácter ampliable y su importe se ampliará por la persona titular del Ministerio de Hacienda hasta el importe que alcancen las obligaciones derivadas del programa de apoyo público al consumo de carburantes.

4. La financiación del suplemento de crédito y de las ampliaciones de crédito se realizará de conformidad con el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

5. Los pagos correspondientes se realizarán por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, previa provisión de fondos por el Tesoro Público, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado segundo de la Orden de 27 de diciembre de 1991, por la que se dictan instrucciones acerca del régimen económico financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

6. Los pagos se realizarán con cargo a un concepto no presupuestario que se cancelará posteriormente por la aplicación del gasto a los créditos presupuestarios recogidos en este artículo.

7. La fiscalización previa de los actos administrativos recogidos en los apartados anteriores se sustituye por el control financiero permanente realizado por la Intervención General de la Administración del Estado.

Artículo 25. *Ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio de los carburantes consumidos por profesionales del transporte terrestre por carretera que, respecto de determinados de sus vehículos, no puedan ser beneficiarios de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas para profesionales del transporte terrestre por carretera que, respecto de determinados de sus vehículos, no puedan ser beneficiarios de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, y sean titulares de las autorizaciones y de los medios de transporte regulados en el apartado 2, con el fin de paliar el efecto perjudicial en la actividad del transporte por carretera ocasionado por el incremento de los costes de los productos petrolíferos como consecuencia de crisis en Oriente Medio.

2. Serán beneficiarios de la ayuda los trabajadores autónomos y sociedades con personalidad jurídica legalmente constituidas en España que a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley:

a) Sean titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDLE, y MDPE atendiendo al número y tipología de vehículo adscritos a la autorización y se encuentren de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

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.

b) Sean titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y se encuentren de alta en el Registro Nacional de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico.

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, 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.

Los beneficiarios deberán desarrollar una actividad que se encuadre en alguna de las rúbricas de las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas, que se mencionan en el apartado 3.

3. El importe de las ayudas se distribuirá entre las siguientes actividades

Tarifas IAE	Actividad
Epígrafe 721.1	Transporte urbano colectivo.
Epígrafe 721.2	Transporte por autotaxis.
Epígrafe 721.3	Transporte de viajeros por carretera.
Epígrafe 721.4	Transporte sanitario en ambulancias.
Grupo 722	Transporte de mercancías por carretera.
Epígrafe 729.3	Otros servicios de transportes terrestres n.c.o.p.
Epígrafe 751.4	Explotación de autopistas, carreteras, puentes y túneles de peaje.
Epígrafe 751.6	Servicios de carga y descarga de mercancías.
Grupo 757	Servicios de mudanza.
Epígrafe 756.1	Agencias de transporte, transitarios.
Epígrafe 756.9	Otros servicios de mediación del transporte.

El importe individual de la ayuda se determinará atendiendo al número y tipo de vehículo explotado por cada beneficiario que no sea susceptible de beneficiarse de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional, de acuerdo con la tabla incluida a continuación:

Vehículo	Importe - Euros
Mercancías pesado. Camión. MDPE con MMA $\geq$ 7,5 t y tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	1.350
Mercancías pesado. MDPE con MMA $\geq$ 7,5 t, tipo de gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	1.350
Mercancías pesado. Camión. MDPE con MMA < 7,5 t.	499
Mercancías ligero. Furgoneta. MDLE.	225
Ambulancia VSE.	225
Taxis. VT. con tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	150
Taxis. VT con tipo de carburante gasolina. VT con tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias o taxis domiciliados en Ceuta o Melilla o sin aparato taxímetro.	150
Taxis adaptados o Eurotaxis. VT con tipo de carburante gasolina. VT con tipo de carburante gasóleo. VT con tipo de carburante GLP, GNC o GNL. VT con tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias o taxis domiciliados en Ceuta o Melilla o sin aparato taxímetro.	150
Vehículo alquiler con conductor. VTC.	150
Autobús. VDE y tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	731
Autobús. VDE y tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	750
Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos y tipo de carburante GLP, GNC o GNL.	731
Autobús urbano conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos, tipo de gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla.	750

No obstante lo anterior, si concurren cualquiera de las circunstancias siguientes, el importe de la ayuda será el resultado de multiplicar cada uno de los importes recogidos en la tabla anterior por los coeficientes que se indican a continuación:

a) 0,444 si en el mes de agosto y septiembre de 2026, como consecuencia de la variación del IPC del gasóleo, el tipo impositivo aplicable al Epígrafe 1.3 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre fuera de 144,99 euros por 1.000 litros de tipo general y de 34,01 euros por 1.000 litros de tipo especial.

b) 0,667 si en el mes de septiembre de 2026, como consecuencia de la variación del IPC del gasóleo, el tipo impositivo aplicable al Epígrafe 1.3 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de

28 de diciembre fuera de 144,99 euros por 1.000 litros de tipo general y de 34,01 euros por 1.000 litros de tipo especial.

c) 0,555 si en el mes de septiembre de 2026, como consecuencia de la variación del IPC del gasóleo, el tipo impositivo aplicable al Epígrafe 1.3 del artículo 50.1 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre fuera de 185,50 euros por 1.000 litros de tipo general y de 43,50 euros por 1.000 litros de tipo especial.

4. Los beneficiarios deberán solicitar la ayuda, por vía electrónica a través de la Sede electrónica de la Administración Tributaria competente, mediante el formulario habilitado al efecto, en el que se indicará la cuenta bancaria designada para el pago de la ayuda.

Si el resultado de la aplicación de los coeficientes previstos en las letras anteriores diera una cantidad con decimales se redondeará por exceso, al número siguiente, cuando la cifra del primer decimal sea igual o superior a cinco. Se redondeará por defecto en los demás casos.

La solicitud se presentará durante el período comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de octubre de 2026.

5. La Jefatura Central de Tráfico remitirá a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, antes del 1 de agosto de 2026, un fichero informático, a partir de los datos del Registro Nacional de Vehículos, que incluyan NIF/CIF de las empresas titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos con tipo de carburante GLP, GNC o GNL, o tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla; Camión-MDPE con MMA $\geq 7,5$ t y tipo de carburante GLP, GNC o GNL, o tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla; Taxis-VT con tipo de carburante GLP, GNC o GNL, o tipo de carburante gasolina, o tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla o sin aparato taxímetro; o Taxis adaptados o Eurotaxis VT con tipo de carburante gasóleo y Autobús-VDE y tipo de carburante GLP, GNC o GNL, o tipo de carburante gasóleo y domiciliado en Canarias, Ceuta o Melilla y matrícula de los vehículos de su titularidad a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley.

Los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remitirán a la Agencia Estatal de Administración Tributaria, antes del 15 de septiembre de 2026, un fichero informático integrado, en formato compatible con las bases de datos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, con la información correspondiente al Registro de Empresas y Actividades de Transporte en cuanto a los titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDPE, MDLE, con la tipología definida en los apartados anteriores; a las Ciudades de Ceuta y Melilla, en lo que a autorización de vehículo turismo auto-taxi se refiere; y a los titulares de autobuses urbanos conforme a la clasificación por criterios de utilización del Reglamento General de Vehículos, que se encuentren de alta en el Registro de vehículos de la Jefatura central de Tráfico. Todos ellos referidos a los datos obrantes a la fecha de entrada de este real decreto-ley.

6. La Administración Tributaria competente tramitará la solicitud y acordará el pago de la misma.

El pago se efectuará mediante transferencia bancaria a la cuenta indicada por el beneficiario en la solicitud de ayuda, a partir del 30 de octubre de 2026.

Transcurrido el plazo de tres meses desde la finalización del plazo de presentación del formulario sin haberse efectuado la concesión y el pago, la solicitud podrá entenderse desestimada. Contra esta desestimación presunta se podrá interponer recurso de reposición y reclamación económico-administrativa, en los términos previstos en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre.

7. La persona titular del Ministerio de Hacienda podrá dictar las normas que resulten necesarias para desarrollar el procedimiento de gestión de las ayudas reguladas en este artículo.

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 carburante (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

9. Las ayudas reguladas en este artículo serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

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

Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 26. *Administración competente para la tramitación y pago de las ayudas.*

Se atribuye la competencia para la gestión de las ayudas a la Agencia Estatal de Administración Tributaria, respecto de los beneficiarios que tengan su domicilio fiscal en territorio común, y a la Administración Foral que corresponda, en el caso de beneficiarios cuyo domicilio fiscal se ubique en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco o la Comunidad Foral de Navarra.

La Administración tributaria que resulte competente para gestionar las ayudas realizará todas las actuaciones de gestión, control y recaudación necesarias para la tramitación de las ayudas, con aplicación de lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, y en sus reglamentos de desarrollo en lo no previsto en los artículos que regulan esta ayuda.

Artículo 27. *Suplemento de crédito en el Ministerio de Hacienda para financiar la ayuda directa extraordinaria y temporal 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.*

1. Al objeto de financiar las ayudas previstas en esta sección se aprueba la concesión de un suplemento de crédito en el presupuesto vigente a 1 de enero de 2026 de la sección 15 «Ministerio de Hacienda», servicio 05 «Secretaría de Estado de Hacienda», en el programa 923 M «Dirección y Servicios Generales de Hacienda y Función Pública», concepto 473 «Ayudas al sector del transporte y titulares de autobuses», por importe de 26.000.000 euros.

2. El crédito presupuestario anterior tendrá carácter ampliable y su importe se ampliará por la persona titular del Ministerio de Hacienda hasta el importe que alcancen las obligaciones derivadas del programa de apoyo público al consumo de carburantes.

3. La financiación del suplemento de crédito y de las ampliaciones de crédito se realizará de conformidad con el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

4. Los pagos correspondientes se realizarán por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, previa provisión de fondos por el Tesoro Público, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado segundo de la Orden de 27 de diciembre de 1991, por la que se dictan instrucciones acerca del régimen económico financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

5. Los pagos se realizarán con cargo a un concepto no presupuestario que se cancelará posteriormente por la aplicación del gasto a los créditos presupuestarios recogidos en este artículo.

6. La fiscalización previa de los actos administrativos recogidos en los apartados anteriores se sustituye por el control financiero permanente realizado por la Intervención General de la Administración del Estado.

7. Se transferirán a las Instituciones Navarras y a las Instituciones Vascas las cantidades abonadas por las ayudas gestionadas y acordadas por estas Instituciones correspondientes a beneficiarios con domicilio fiscal en sus respectivos territorios, previa certificación.

Sección 2.ª Medidas en el ámbito del transporte terrestre ferroviario

Artículo 28. *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 artículo no estarán sujetas a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este real decreto-ley se aplicará de manera supletoria el título IV y, para la gestión de los reintegros por incumplimientos, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

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

7. El régimen de ayudas regulado en este artículo se establece con carácter adicional y complementario a la línea de ayudas prevista en el artículo 3 del Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril.

Artículo 29. *Suplementos de crédito 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 esta sección se aprueba la concesión de dos suplementos de crédito 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 suplemento 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 y el segundo suplemento 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 suplementos de crédito se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

Sección 3.ª Medidas en el ámbito del transporte marítimo

Artículo 30. *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.

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		
Puerto A	Puerto B	Millas náuticas
La Graciosa (Caleta de Sebo).	Lanzarote (Órzola).	3,5
Lanzarote (Playa Blanca).	Fuerteventura (Corralejo).	8

Distancias entre puertos		
Puerto A	Puerto B	Millas náuticas
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 22 de junio de 2026.

11. Al objeto de financiar las ayudas previstas en esta sección 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».

Dado que el procedimiento de gestión de estas ayudas directas incluye revisión detallada, contable y técnica, e incorpora trámite de alegaciones, es posible que su gestión exceda de los plazos de justificación, fiscalización y contabilidad del ejercicio corriente. Por esta razón, y en base al principio de seguridad jurídica y el cumplimiento del procedimiento administrativo se considera que los créditos que se habilitan para atenderlas tengan la consideración de incorporables.

12. La financiación del suplemento de crédito y de las incorporaciones que se tramiten se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

CAPÍTULO V

Medidas de carácter social

Artículo 31. *Prohibición del despido.*

1. Las empresas beneficiarias de las ayudas directas previstas con ocasión de este real decreto-ley no podrán despedir por causa de fuerza mayor y por causas económicas, técnicas, organizativas y de producción derivadas de la situación a la que se pretende hacer frente, hasta el 30 de septiembre de 2026.

El incumplimiento de esta obligación conllevará el reintegro de la ayuda recibida y la calificación del despido como nulo.

2. En el caso de contratos fijos-discontinuos, las causas mencionadas en el apartado anterior tampoco justificarán el fin del periodo de actividad ni la falta del llamamiento, hasta el 30 de septiembre de 2026.

3. En el caso de las cooperativas, las asambleas generales de estas no podrán hacer uso de la habilitación recogida en el artículo 85.1 de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas, para reducir, con carácter definitivo, el número de puestos de trabajo de la cooperativa o modificar la proporción de las cualificaciones profesionales del colectivo que integra la misma por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción o en el supuesto de fuerza mayor, hasta el 30 de septiembre de 2026.

Artículo 32. *Medidas aplicables en materia de movilidad sostenible al trabajo a las empresas beneficiarias de ayudas directas.*

En el caso de las empresas que cumplan con los requisitos previstos en el apartado 1 del artículo 26 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, y sean beneficiarias de las ayudas directas previstas con ocasión de este real decreto-ley, el incumplimiento de la obligación de disponer de plan de movilidad sostenible por parte de las empresas conllevará el reintegro de las ayudas recibidas.

Disposición adicional primera. *Compensación al sector eléctrico por la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026.*

1. Al objeto de compensar al sector eléctrico por la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026, de forma extraordinaria, y de acuerdo con el apartado 2 e) del artículo 13 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, se destinará al sistema de liquidaciones del sector eléctrico un importe de 315 millones de euros para cubrir los costes financiados por los cargos del sistema eléctrico correspondientes y garantizar el equilibrio entre los ingresos y los gastos asociados a los cargos del sistema eléctrico.

Esta compensación es adicional a la reconocida a través de la Disposición adicional decimocuarta del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

2. Con el fin de financiar la aportación al sistema eléctrico regulada en el apartado anterior, se aprueba un suplemento de crédito por importe de 315 millones de euros de la sección 23 «Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico», servicio 03 «Secretaría de Estado de Energía», programa 000X «Transferencias y libramientos internos», concepto 734 «A la CNMC para financiar aportación extraordinaria al sistema eléctrico para compensar la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica».

El suplemento de crédito anterior tendrá la siguiente repercusión en el presupuesto del organismo 302 «Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia» de la Sección 27 «Ministerio de Economía, Comercio y Empresa»:

a) En el presupuesto de ingresos, en el subconcepto 702.05 «Del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para compensar los gastos y garantizar el equilibrio del sistema eléctrico», por importe de 315 millones de euros.

b) En el presupuesto de gastos, en el programa 425 A «Normativa y desarrollo energético», concepto 776 «Para compensar al sector eléctrico al sistema eléctrico la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica», 315 millones de euros.

La financiación del suplemento de crédito anterior se realizará de conformidad con el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

3. Adicionalmente, se podrá compensar al sistema eléctrico hasta el importe equivalente a la reducción de recaudación consecuencia de la modificación del impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica durante el ejercicio 2026, con el límite máximo de la cantidad necesaria para alcanzar el equilibrio entre los ingresos y los gastos asociados a los cargos del sistema eléctrico.

A tal efecto y previo informe preceptivo y favorable de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos, se autoriza el libramiento del importe preciso del crédito presupuestario 23.03.000X.738 «A la CNMC para financiar costes del sector eléctrico de acuerdo con la disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética», sin necesidad de aplicar el

procedimiento establecido en el apartado 2 de la Disposición adicional segunda de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética».

Disposición adicional segunda. *Publicidad de las medidas fiscales temporales en materia energética.*

En relación con las medidas recogidas en los artículos 5, 6 y 7 las estaciones de servicio y otros establecimientos de suministro minorista de carburantes y combustibles estarán obligadas a dar la adecuada publicidad a estas medidas. A estos efectos, sin perjuicio de la utilización de su propia cartelería y diseños corporativos, podrán utilizar el modelo descargable desde la página web de la Agencia Estatal de Administración Tributaria en la siguiente dirección: www.sede.agenciatributaria.gob.es.

Disposición adicional tercera. *Régimen de los gastos de las entidades y administraciones públicas afectados a la financiación de subvenciones integrados en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.*

1. Cuando los actos de verificación del gasto de la entidad ejecutora de los hitos y objetivos incluidos en la última solicitud de pago presentada del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia pusieran de manifiesto que el importe finalmente justificado y verificado, con cargo a la financiación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, de subvenciones, es inferior al importe concedido de los proyectos presentados a efectos de la evaluación de hitos y objetivos y de la determinación de su grado de cumplimiento, dichos remanentes de las entidades decisoras o ejecutoras serán destinados necesariamente a la financiación de actuaciones en las mismas áreas políticas del Plan en las que se han producido. Las entidades decisoras, a partir de la información proporcionada por las entidades ejecutoras, identificarán los hitos y objetivos que se acogerán a este régimen y la cuantía afectada. Será nula de pleno derecho cualquier actuación que contravenga esta disposición.

2. Las obligaciones anteriores serán de aplicación a las entidades y órganos que cumplan con la definición prevista en el anexo I de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y sus resoluciones de desarrollo.

3. Esta disposición será de aplicación inmediata desde su entrada en vigor. Sin perjuicio de lo anterior, mediante Acuerdo de Consejo de Ministros podrán dictarse instrucciones para la aplicación de los apartados anteriores y para garantizar la correcta ejecución final de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Disposición adicional cuarta. *Compatibilidad con el ordenamiento comunitario.*

1. La aplicación de los tipos de gravamen en el Impuesto sobre Hidrocarburos que se sitúan por debajo de los tipos mínimos regulados en la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad, han sido objeto de notificación conforme al procedimiento regulado en el artículo 19 de dicha Directiva.

2. La aplicación de las medidas recogidas en los capítulos III y IV se ajustará a lo dispuesto en el ordenamiento comunitario en materia de ayudas de Estado.

La plena efectividad de las ayudas previstas en los capítulos III y IV 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.

3. Asimismo, las ayudas previstas en el capítulo III se sujetarán al artículo 45 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo.

Disposición adicional quinta. *Actualización de los parámetros retributivos del régimen retributivo específico aplicables al semiperíodo 2026-2028.*

En el plazo de 3 meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley se actualizarán, mediante orden ministerial y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, los parámetros retributivos establecidos en la Orden

TED/53/2026, de 27 de enero, por la que se actualizan los parámetros retributivos de las instalaciones tipo aplicables a determinadas instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, a efectos de su aplicación al periodo regulatorio que tiene su inicio el 1 de enero de 2026, y se aprueban nuevas instalaciones tipo y sus correspondientes parámetros retributivos, para su adaptación como consecuencia de la reducción del Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica establecida en el artículo 14 y 15. Esta actualización se realizará sin perjuicio de las actualizaciones previstas en el artículo 20 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

Disposición adicional sexta. *Efectos de las medidas sobre el Impuesto sobre el valor de la producción de energía eléctrica.*

Las modificaciones relativas al Impuesto sobre el valor de la producción de la energía eléctrica establecidas en los artículos 14 y 15 de este real decreto-ley se considerarán cambio regulatorio a los efectos de revisión de los contratos e instrumentos de cobertura a plazo de electricidad suscritos con anterioridad a la entrada en vigor de la norma.

Disposición adicional séptima. *Aprobación del listado de estaciones de servicio de combustibles y carburantes obligadas a instalar puntos de recarga por sus ventas realizadas en el año 2025.*

Excepcionalmente y en un plazo máximo de 4 meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía se establecerá el listado de estaciones de servicio de combustibles y carburantes obligadas a instalar infraestructuras de recarga en virtud de los apartados 7 y 8 del artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, por sus ventas correspondientes al año 2025. De igual modo, con carácter excepcional, la siguiente resolución, que tendrá como referencia las ventas del año 2027, se publicará en el primer semestre de 2028, momento a partir del cual operará la periodicidad establecida en el apartado 7 del artículo 15.

Disposición adicional octava. *Estudios de urgencia sobre productividad de las rías gallegas.*

1. La Agencia Estatal Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Centro Nacional Instituto Español de Oceanografía, como centro de investigación y servicios técnicos de referencia del Gobierno, realizará estudios de urgencia sobre la salinidad, calentamiento y pérdida de biomasa en las aguas de las rías gallegas y sus efectos en el descenso de la productividad en los sectores marisquero y pesquero.

2. Para la planificación y realización de dichos estudios, así como para garantizar su coordinación con las entidades públicas gallegas de investigación, se crea un Comité de asesoramiento presidido por la persona titular de la Dirección del Centro Nacional IEO e integrado por representantes de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, de la Agencia Estatal CSIC, de las cofradías de pescadores y de las organizaciones de productores.

Disposición transitoria primera. *Régimen transitorio de funcionamiento del enlace Península-Ceuta.*

1. Transitoriamente, y hasta que se defina un nuevo marco regulatorio para la disponibilidad de generación gestionable en la Ciudad Autónoma de Ceuta, se extiende el régimen de aplicación del Real Decreto 1623/2011, de 14 de noviembre, por el que se regulan los efectos de la entrada en funcionamiento del enlace entre el sistema eléctrico peninsular y el balear, y se modifican otras disposiciones del sector eléctrico, a la operación del enlace entre los sistemas eléctricos peninsular y de Ceuta.

2. A tal fin, el operador del sistema aplicará los procedimientos de operación que resulten de aplicación con las particularidades que resulten necesarias derivadas de las características propias del enlace entre los sistemas eléctricos peninsular y ceutí.

En concreto, el cálculo del desvío neto del programa del enlace del sistema eléctrico peninsular con el sistema eléctrico de Ceuta, prevista en el Procedimiento de Operación 14.4. «Derechos de cobro y obligaciones de pago por los servicios de ajuste del sistema», se calculará como la diferencia entre la energía medida en el punto frontera del enlace con el sistema ceutí.

3. El régimen de funcionamiento previsto en esta disposición surtirá efectos el día 1 del mes siguiente a aquel en que se cumplan cuatro meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley.

No obstante, si se produjera un retraso en la puesta en servicio del enlace que pudiera comprometer la entrada en funcionamiento del régimen previsto en el plazo señalado en el párrafo anterior, la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía podrá, mediante resolución y previo informe motivado del operador del sistema que justifique la necesidad de dicho aplazamiento, posponer la fecha prevista en el párrafo anterior. La nueva fecha deberá coincidir, en todo caso, con el primer día del mes correspondiente.

Disposición transitoria segunda. *No consideración de las bonificaciones y ayudas contempladas en este real decreto-ley para el cálculo de la revisión del precio de transporte por carretera.*

Para el cálculo de la revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible, de acuerdo con lo previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, y en 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, 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, y en el presente real decreto-ley.

Disposición derogatoria única. *Normas derogadas.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

2. Queda derogado expresamente, con efectos de 1 de enero de 2027, el capítulo V del título I del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

3. Se deroga el artículo 53.8 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

4. Se deroga el artículo 13.6 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.

Disposición final primera. *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:

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

ΔP = 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 (P_{med}) entendido como el precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido ni la devolución parcial por el gasóleo profesional cuando sea de aplicación de conformidad con lo establecido en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre.

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:

P_{med}	Coeficiente C
$P_{med} < 1,18 \text{ €/l}$	0,3
$1,18 \text{ €/l} \leq P_{med} < 1,73 \text{ €/l}$	0,4
$P_{med} \geq 1,73 \text{ €/l}$	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:

P_{med}	Coeficiente C
$P_{med} < 1,28 \text{ €/l}$	0,2
$1,28 \text{ €/l} \leq P_{med} < 2,13 \text{ €/l}$	0,3
$P_{med} \geq 2,13 \text{ €/l}$	0,4

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

P_{med}	Coeficiente C
$P_{med} < 1,08 \text{ €/l}$	0,2
$1,08 \text{ €/l} \leq P_{med} < 1,78 \text{ €/l}$	0,3
$P_{med} \geq 1,78 \text{ €/l}$	0,4

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

P_{med}	Coeficiente C
$P_{med} < 1,08 \text{ €/l}$	0,1
$1,08 \text{ €/l} \leq P_{med} < 2,33 \text{ €/l}$	0,2

Pmed	Coeficiente C
Pmed $\geq$ 2,33 €/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.

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.

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.»

Disposición final segunda. *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 tercera. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.^a, 7.^a, 13.^a, 14.^a, 15.^a, 19.^a, 21.^a, 23.^a y 25.^a de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de legislación mercantil; legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas; bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; Hacienda general y Deuda del Estado; fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica; pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas; ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma; legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección; y bases del régimen minero y energético.

Disposición final cuarta. *Facultades de desarrollo.*

El Gobierno y las personas titulares de los distintos Departamentos ministeriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictarán las disposiciones necesarias para el desarrollo y la ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

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 29 de junio de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

Información relacionada

- El Real Decreto-ley 18/2026, de 29 de junio, ha sido convalidado por Acuerdo del Congreso de los Diputados, publicado por Resolución de 23 de julio de 2026. [Ref. BOE-A-2026-16170](#)

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