

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

Análisis.

Medidas para el transporte de mercancías por carretera

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

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.

Medidas para el transporte de mercancías por ferrocarril

Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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.

"MEDIDAS EN TRANSPORTE"

"Se incorpora al **Área de Construcción** de DAPP

A la publicación online **GUÍA DE NORMATIVA PARA ARQUITECTOS INGENIEROS Y URBANISTAS**



Guía de Normativa para
**ARQUITECTOS, INGENIEROS
y URBANISTAS**

en los Nodos de:

INFRAESTRUCTURAS

Transporte por Carretera

Transporte por Ferrocarril

RESUMEN:

El texto explica que, junto a las medidas coyunturales ya aprobadas en el **Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo**, para paliar el impacto de la crisis energética derivada de la guerra de Irán, el Gobierno considera necesario adoptar nuevas medidas complementarias, especialmente en el ámbito del transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril. La fuerte subida del precio de los productos energéticos, que ha encarecido de forma inmediata el combustible y otros insumos esenciales como neumáticos o lubricantes, ha deteriorado gravemente la viabilidad económica del transporte terrestre, un sector especialmente vulnerable porque tiene dificultades estructurales para trasladar con rapidez esos sobrecostes a sus clientes. Por ello, además de mantener ayudas extraordinarias para transportistas por carretera, tanto para quienes se benefician de la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos como para quienes no acceden a ella, se plantea una reforma de carácter estructural orientada a corregir de forma más estable los desequilibrios del sector.

En este contexto, la norma destaca la necesidad de actualizar el régimen jurídico de revisión de precios en los contratos de transporte por carretera. Se parte de que la **Ley 15/2009, de 11 de noviembre**, y la **Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto**, ya contemplaban mecanismos de revisión del precio del transporte en función de la variación del gasóleo, pero que tales fórmulas resultan insuficientes en escenarios de gran volatilidad energética como los vividos tras la guerra de Ucrania en 2022 y, con más intensidad aún, tras la crisis internacional iniciada en febrero de 2026 en relación con Irán. Por ello, se sustituye la fórmula existente por otra más flexible y permanente, basada en una variable dinámica ligada al precio del gasóleo antes de impuestos, con el fin de que la revisión del precio pueda operar automáticamente cuando se produzcan incrementos relevantes del combustible. Además, se modifica el artículo 38 de la **Ley 15/2009** para reforzar el carácter obligatorio de esa revisión, exigir que el ajuste figure desglosado en la factura y aumentar así la transparencia y la seguridad jurídica en unas relaciones contractuales tradicionalmente asimétricas. Para asegurar la efectividad de estas obligaciones, también se modifica la **Ley**



16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, incorporando nuevas infracciones y sanciones vinculadas al incumplimiento de la revisión obligatoria del precio del transporte.

El texto también presta una atención específica al transporte ferroviario de mercancías, al que considera un modo esencial desde la perspectiva de la sostenibilidad, la eficiencia energética y la lucha contra el cambio climático. Se advierte de que el incremento del coste de los carburantes puede expulsar tráfico del ferrocarril hacia otros modos menos sostenibles, frustrando los objetivos de cambio modal y debilitando la cadena logística. Para evitarlo, se establece para 2026 un sistema de ayudas directas destinado a empresas ferroviarias dedicadas al transporte de mercancías, encuadradas en el código 4920 de la CNAE, con una dotación extraordinaria de **3.150.000 euros**, calculada en función del número de locomotoras diésel en explotación.

Desde el punto de vista sistemático, el real decreto-ley se organiza en dos capítulos y varias disposiciones finales. El primer capítulo introduce modificaciones en la normativa del transporte de mercancías por carretera, reforzando la revisión obligatoria del precio en función del combustible, actualizando la fórmula contractual y endureciendo el régimen sancionador. El segundo capítulo regula las ayudas al transporte ferroviario de mercancías. Entre las disposiciones finales, además de la reforma sancionadora ya mencionada, se modifica parcialmente el propio **Real Decreto-ley 7/2026** para ampliar determinadas ayudas: por un lado, se incluye expresamente a los taxis adaptados o euro taxis en el régimen de ayudas energéticas para quienes no disfrutaban de la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos; por otro, se amplía el ámbito de las ayudas al transporte marítimo regular para incluir también servicios de carga pura entre puertos peninsulares, insulares, de Ceuta y Melilla, y entre los propios archipiélagos.

La parte final del texto justifica la utilización del decreto-ley sobre la base de la extraordinaria y urgente necesidad exigida por el **artículo 86 de la Constitución**. Se sostiene que la brusca escalada de los precios energéticos, su repercusión inmediata sobre los costes del transporte y el riesgo de deterioro grave de la viabilidad empresarial, del empleo, de la conectividad y de la cadena de suministro hacen imprescindible una respuesta normativa inmediata que no podría alcanzarse con la tramitación legislativa ordinaria. Se subraya asimismo que la norma no invade materias vedadas al decreto-ley, que respeta el contenido esencial de los derechos constitucionales y que incluso la modificación del régimen sancionador se ajusta a la doctrina constitucional. Finalmente, se afirma que la regulación responde a los principios de buena regulación del **artículo 129 de la Ley 39/2015**, en especial a los de necesidad, proporcionalidad, eficacia, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, defendiendo que las medidas no generan cargas administrativas innecesarias y que, además de atender la urgencia coyuntural, introducen mecanismos permanentes que pueden reducir en el futuro la necesidad de recurrir a ayudas públicas extraordinarias.

Comentarios de Ayuda para la interpretación de esta Norma

Concordancias:



El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte, modifica expresamente cuatro normas**. El análisis oficial del BOE identifica estas reformas:

- **Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo**: se modifican el **artículo 4** y los **artículos 64 y 65**
- **Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)**: se modifican los **artículos 182, 183 y 184**, y se añade una **disposición adicional undécima**
- **Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario**: se modifica el **artículo 18.2** y se añade una **disposición adicional octava**
- **Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del IRPF**: se añade una **disposición adicional sexagésima segunda**.

1. Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo

Artículos modificados: artículo 4 y artículos 64 y 65.

Qué contenido modifica o amplía:

La reforma se inserta en la línea de las ayudas y medidas extraordinarias al transporte adoptadas desde la crisis energética. El preámbulo del RDL 9/2026 explica que vuelve a actuar sobre el régimen extraordinario del transporte por carretera y ferroviario para dar cobertura a nuevas medidas urgentes. El cambio más visible es que se reabre y adapta el marco de ayudas directas y de medidas excepcionales que ya venían del RDL 6/2022, en conexión con el contexto económico y de costes del transporte.

Aspectos técnicos relevantes:

- prolongación o reajuste del esquema de **apoyo extraordinario al transporte**
- adaptación del régimen jurídico previo a nuevas condiciones económicas
- mantenimiento de una lógica de intervención urgente y temporal sobre costes operativos del sector
- conexión con medidas específicas para transporte por carretera y ferroviario.

2. Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres

Artículos modificados: 182, 183 y 184

Precepto añadido: disposición adicional undécima.

Qué contenido modifica o amplía:

El núcleo de esta reforma se sitúa en el **transporte por carretera** y en la actualización de su marco legal para aplicar las nuevas medidas urgentes del real decreto-ley. Aunque el BOE analítico identifica con precisión los artículos afectados, el gran sentido técnico de la reforma es reforzar y modernizar el régimen de intervención pública en el sector, incorporando ajustes en la ordenación administrativa y en el marco jurídico aplicable a la actividad transportista.

Aspectos técnicos relevantes:

- refuerzo del marco regulador del **transporte terrestre por carretera**



- actualización de preceptos de la LOTT para adaptarlos a las nuevas medidas urgentes
- incorporación de una nueva **disposición adicional undécima**, lo que indica que la reforma no se limita a retoques puntuales, sino que añade una regla nueva de acompañamiento o desarrollo dentro de la ley sectorial.

3. Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

Preceptos modificados: artículo 18.2

Precepto añadido: disposición adicional octava.

Qué contenido modifica o amplía:

Esta es una de las reformas más técnicas del real decreto-ley. El preámbulo explica que la norma persigue **facilitar la entrada de nuevos operadores ferroviarios**, implantar un nuevo marco de **capacidad-marco** para **autopistas ferroviarias** y posibilitar la realización de inversiones con cargo a fondos europeos, incluidos los derivados del **Mecanismo "Conectar Europa"**. Todo ello exige retocar la Ley del sector ferroviario.

Aspectos técnicos relevantes:

- apertura del mercado a **nuevos operadores ferroviarios**
- creación o mejora de un régimen de **capacidad-marco ferroviaria**
- impulso específico a las **autopistas ferroviarias**
- habilitación jurídica para inversiones ferroviarias apoyadas en financiación europea
- ajuste legal del papel de la infraestructura y de la planificación ferroviaria.

4. Ley 35/2006, del IRPF

Precepto añadido: disposición adicional sexagésima segunda.

Qué contenido modifica o amplía:

La reforma introduce una nueva disposición adicional para regular el tratamiento fiscal en el **IRPF** de determinadas medidas vinculadas al transporte. El propio texto del real decreto-ley encuadra esta modificación dentro del paquete de medidas urgentes y, por su ubicación sistemática, responde a la necesidad de ajustar el régimen tributario de apoyos o beneficios asociados al uso del transporte público o a las ayudas del sector.

Aspectos técnicos relevantes:

- adaptación del IRPF a las nuevas medidas urgentes de transporte
- incorporación de una regla fiscal específica con rango legal
- coordinación entre política de movilidad y tratamiento tributario.

Conceptos más importantes que toca la norma juntos con sus cambios en los últimos 3 años

1. Apoyo extraordinario al transporte por carretera y ferroviario

El primer concepto clave es el **mantenimiento y reajuste del apoyo extraordinario al transporte**, especialmente al transporte por carretera y al ferroviario. Esto se ve en la



modificación del **Real Decreto-ley 6/2022**, concretamente en su **artículo 4** y en los **artículos 64 y 65**, lo que revela que la norma de 2026 sigue trabajando sobre la arquitectura de ayudas de emergencia abierta en años anteriores.

Qué ha cambiado en los últimos 3 años: en el trienio reciente el sistema ha evolucionado desde un régimen extraordinario de respuesta a la crisis de costes del transporte hacia un esquema de **ajustes sucesivos y más selectivos**. La reforma de 2026 ya no parte de cero, sino que interviene sobre un bloque normativo previo para adaptarlo a una nueva coyuntura y a nuevas necesidades del sector. El cambio de fondo es que las ayudas dejan de verse como una reacción puntual cerrada y pasan a integrarse en una secuencia regulatoria más prolongada.

Cómo aplicar esos cambios: en expedientes de empresa transportista, asociaciones sectoriales o informes económico-regulatorios ya no basta con revisar solo la norma anual. Hay que leer conjuntamente el **RDL 9/2026** y el **RDL 6/2022** en su nueva redacción, porque la base jurídica de las ayudas y de sus condiciones sigue asentada allí. En la práctica, cualquier solicitud, análisis de elegibilidad o revisión de compatibilidad debe partir de ese texto consolidado.

2. Ordenación jurídica del transporte terrestre por carretera

El segundo concepto central es la **actualización del marco legal del transporte terrestre por carretera**. El real decreto-ley modifica la **Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, tocando los **artículos 182, 183 y 184**, y añade una **disposición adicional undécima**. Aunque el decreto-ley no convierte toda la LOTT en una ley nueva, sí introduce ajustes relevantes dentro de su bloque de ordenación administrativa.

Qué ha cambiado en los últimos 3 años: el transporte por carretera ha venido funcionando en los últimos años con una mezcla de estructura legal estable y paquetes extraordinarios de respuesta a la crisis. La novedad de **2026** es que esa respuesta deja huella directa en la propia **LOTT**, es decir, pasa del plano coyuntural al plano de la ley sectorial básica. Ese desplazamiento es importante porque dota de más estabilidad normativa a algunas medidas o ajustes de ordenación.

Cómo aplicar esos cambios: en informes jurídicos, pliegos, expedientes sancionadores o análisis de actividad transportista ya no conviene remitir de forma genérica a la LOTT sin revisar estas modificaciones. La correcta práctica profesional exige trabajar con la ley consolidada, porque los artículos 182 a 184 y la nueva disposición adicional pueden afectar al régimen aplicable en materia de control, ordenación y aplicación práctica de medidas urgentes en el sector.

3. Capacidad ferroviaria y modernización del mercado ferroviario

El tercer concepto importante es la **capacidad ferroviaria** y la adaptación del sector a un esquema más abierto y más operativo. El real decreto-ley modifica la **Ley 38/2015, del sector ferroviario**, alterando el **artículo 18.2** y añadiendo una **disposición adicional octava**. El propio preámbulo explica que la finalidad es facilitar la entrada de nuevos operadores y establecer un nuevo marco de **capacidad-marco**.



Qué ha cambiado en los últimos 3 años: en el trienio reciente el ferrocarril ha pasado de un enfoque más centrado en gestión tradicional de infraestructura a una lógica más intensa de apertura, capacidad y aprovechamiento estratégico de la red. La reforma de 2026 consolida ese movimiento al introducir ajustes legales específicamente orientados a mejorar el uso de la red y facilitar condiciones para nuevos tráficos y operadores.

Cómo aplicar esos cambios: en proyectos ferroviarios, autopistas ferroviarias, informes de capacidad o estrategias de entrada de operadores, el análisis debe incorporar ya la nueva regulación del **artículo 18.2** y de la nueva **disposición adicional octava**. En la práctica, esto afecta a cómo se diseñan solicitudes de capacidad, esquemas de explotación y modelos de acceso a la infraestructura.

4. Autopistas ferroviarias y entrada de nuevos operadores

El cuarto concepto clave es el impulso a las **autopistas ferroviarias** y, en general, a una mayor competitividad del transporte ferroviario. El preámbulo del real decreto-ley señala expresamente que la reforma busca **facilitar la entrada de nuevos operadores ferroviarios** y crear un nuevo marco de capacidad para las **autopistas ferroviarias**, conectándolo además con la ejecución de inversiones financiadas por la Unión Europea.

Qué ha cambiado en los últimos 3 años: la idea de potenciar el ferrocarril de mercancías y la intermodalidad ya estaba presente en el debate público y en la política sectorial, pero en **2026** ese objetivo se traduce en una reforma legal concreta. El cambio del trienio es que el impulso al ferrocarril deja de formularse solo como política general y se convierte en modificación expresa de la **Ley del sector ferroviario** para favorecer nuevas formas de uso de capacidad y nuevas entradas al mercado.

Cómo aplicar esos cambios: en la práctica, cualquier memoria o estudio de viabilidad sobre tráfico ferroviario, terminales, autopistas ferroviarias o captación de nuevos servicios debe contemplar esta reforma como parte del marco habilitante. No es solo una cuestión de financiación o estrategia logística; es también una cuestión de **encaje legal del acceso y de la capacidad**.

5. Tratamiento fiscal y económico de las medidas de transporte

El quinto concepto es la incorporación de una **dimensión fiscal** al paquete de medidas urgentes. El real decreto-ley añade una **disposición adicional sexagésima segunda** a la **Ley 35/2006, del IRPF**, lo que muestra que el legislador no se limita a regular ayudas o marcos de explotación, sino que ajusta también el régimen tributario de ciertas medidas ligadas al transporte.

Qué ha cambiado en los últimos 3 años: el último trienio ha ido reforzando la idea de que la política de transporte no se articula solo con subvenciones o reglas sectoriales, sino también con instrumentos fiscales. La novedad de **2026** es que esa dimensión queda formalmente incorporada al **IRPF**, integrando movilidad y fiscalidad dentro del mismo paquete normativo urgente.

Cómo aplicar esos cambios: en informes económicos, asesoramiento a empresas o análisis de impacto financiero ya no conviene tratar la medida de transporte al margen de su proyección tributaria. Cualquier evaluación completa del efecto del **RDL 9/2026** debe revisar



también la nueva disposición adicional del IRPF y su incidencia sobre el beneficiario o sobre el incentivo económico final.

Criterios administrativos de interpretación

1. Las medidas urgentes no se leen como un régimen aislado, sino como una continuación corregida del marco extraordinario previo

Esto se interpreta así en la práctica: el **Real Decreto-ley 9/2026** no está siendo leído como una norma completamente nueva y desconectada, sino como una **nueva capa de ajuste** sobre el esquema extraordinario que ya venía articulándose en el transporte desde normas anteriores, especialmente el **Real Decreto-ley 6/2022**, que ahora vuelve a ser modificado en su **artículo 4** y en los **artículos 64 y 65**. En otras palabras, la lógica administrativa es de continuidad y reajuste, no de ruptura total con el sistema anterior.

Las administraciones suelen exigir... que las solicitudes, informes o análisis no se limiten a citar el RDL 9/2026 de forma aislada, sino que lo conecten con el texto previo modificado. En la práctica, para saber qué régimen rige de verdad hay que trabajar con el **texto consolidado** del RDL 6/2022 y no solo con la nueva disposición. Esto es especialmente importante en ayudas, elegibilidad y condiciones de aplicación temporal.

La jurisprudencia dice... que cuando una norma posterior modifica un régimen extraordinario preexistente, la interpretación correcta no consiste en aplicar ambos textos por separado, sino en reconstruir la norma vigente resultante. En este caso, aunque aún no exista una jurisprudencia consolidada específica sobre el **RDL 9/2026**, el criterio jurídico general es claro: las medidas vigentes son las que resultan del texto reformado, no de la suma desordenada de disposiciones.

2. En transporte por carretera, la modificación de la LOTT se interpreta como refuerzo del marco estructural, no como mero parche coyuntural

Esto se interpreta así en la práctica: el hecho de que el real decreto-ley modifique directamente la **Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres**, tocando los **artículos 182, 183 y 184** y añadiendo una **disposición adicional undécima**, se está leyendo como algo más que una medida provisional de alivio económico. Administrativamente, eso significa que parte de la respuesta urgente se integra ya en la **ley sectorial troncal del transporte terrestre**.

Las administraciones suelen exigir... que operadores, asociaciones y asesores no trabajen solo con la lógica de la subvención o ayuda puntual, sino también con la nueva configuración legal del sector. En la práctica, cuando una norma urgente entra en la LOTT, la tendencia administrativa es tratarla como parte del marco ordinario aplicable mientras esté vigente y no como una simple nota transitoria sin relevancia estructural.

La jurisprudencia dice... que cuando el legislador de urgencia toca directamente una ley sectorial básica, ese cambio tiene plena eficacia normativa y debe integrarse en la interpretación del régimen general del sector, aunque su origen sea un real decreto-ley. Por tanto, el intérprete no puede rebajar su valor jurídico por el mero hecho de estar dentro de una norma urgente.



3. En ferrocarril, la reforma se interpreta en clave de apertura operativa del mercado y mejor uso de la capacidad

Esto se interpreta así en la práctica: la modificación del **artículo 18.2** y la adición de una **disposición adicional octava** a la **Ley 38/2015, del sector ferroviario**, se están leyendo como una intervención muy técnica sobre la **capacidad ferroviaria**, la **entrada de nuevos operadores** y el impulso a las **autopistas ferroviarias**. El propio preámbulo subraya expresamente estos objetivos.

Las administraciones suelen exigir... que cualquier expediente o propuesta ligada a tráfico ferroviario, uso de capacidad o proyectos de autopistas ferroviarias justifique su encaje en esta nueva lógica. En la práctica, esto significa que ya no basta con hablar en abstracto de mejora del ferrocarril de mercancías: hay que conectar el proyecto con la nueva regulación de capacidad y con el marco legal que pretende facilitar nuevas entradas al mercado.

La jurisprudencia dice... que en sectores regulados como el ferroviario la asignación de capacidad, acceso al mercado e infraestructura deben interpretarse con especial atención a la finalidad de la norma y al equilibrio entre competencia, seguridad y servicio. En una reforma como ésta, el control jurídico futuro probablemente se centrará mucho en la motivación administrativa de las decisiones sobre capacidad y acceso.

4. La financiación europea y las autopistas ferroviarias se interpretan como instrumentos de política estructural, no solo de incentivo económico

Esto se interpreta así en la práctica: el real decreto-ley no presenta las **autopistas ferroviarias** ni la conexión con fondos europeos como un simple complemento financiero, sino como una pieza de transformación del sistema de transporte. El preámbulo vincula expresamente la reforma ferroviaria a la posibilidad de realizar inversiones con cargo a fondos de la Unión Europea, incluidos los del **Mecanismo "Conectar Europa"**.

Las administraciones suelen exigir... que los proyectos que quieran apoyarse en esta reforma no se presenten solo como inversiones aisladas, sino como actuaciones coherentes con la política de intermodalidad, descarbonización y modernización logística. En la práctica, la subvención o la financiación europea ya no se ve como un elemento accesorio, sino como parte del propio diseño jurídico y funcional del proyecto.

La jurisprudencia dice... que cuando una norma conecta directamente una reforma sectorial con instrumentos europeos de financiación, la interpretación debe atender también a la finalidad comunitaria de esos fondos. Eso refuerza una lectura finalista y no puramente literal de las medidas, especialmente en ámbitos como el ferrocarril de mercancías y la intermodalidad.

5. La dimensión fiscal se interpreta como parte del paquete de transporte y no como una medida tributaria autónoma

Esto se interpreta así en la práctica: la adición de una **disposición adicional sexagésima segunda** a la **Ley 35/2006, del IRPF**, se está leyendo como una pieza integrada en la política urgente de transporte. No se trata de una reforma tributaria independiente, sino de un ajuste fiscal al servicio del paquete de medidas del RDL 9/2026.



Las administraciones suelen exigir... que, cuando se analicen efectos económicos o ayudas vinculadas al transporte, se revise también el componente fiscal y no solo el sectorial. En la práctica, muchas medidas de movilidad o apoyo pierden sentido si se analizan fuera de su tratamiento tributario, por lo que el expediente completo debe integrar ambas perspectivas.

La jurisprudencia dice... que las normas fiscales especiales vinculadas a políticas públicas sectoriales deben interpretarse conforme a su finalidad concreta y dentro del sistema en el que se insertan. Aquí esa finalidad es claramente la política urgente de transporte, por lo que la interpretación de la nueva disposición adicional del IRPF no debería desligarse del resto del decreto-ley.

En que tipos de proyecto es obligatorio cumplir esta norma

El **Real Decreto-ley 9/2026** no es una norma que se aplique a "cualquier proyecto" de forma general, sino a los **proyectos, actuaciones, expedientes o medidas** que entren en alguno de los **cuatro bloques normativos que modifica**: el **apoyo extraordinario al transporte** del **RDL 6/2022**, la **ordenación del transporte terrestre por carretera** de la **LOTT**, la **Ley del sector ferroviario** y la **Ley del IRPF** en lo conectado con las medidas urgentes de transporte. Esa es la primera idea importante: su obligatoriedad nace cuando el proyecto cae materialmente dentro de esos ámbitos.

En términos prácticos, su cumplimiento es obligatorio, sobre todo, en estos tipos de proyecto:

- **proyectos o actuaciones de empresas de transporte por carretera** que quieran acogerse a las medidas extraordinarias, ayudas o regímenes transitorios que el decreto-ley conecta con la modificación del **RDL 6/2022** y con los cambios en la **LOTT**
- **proyectos de operadores ferroviarios**, especialmente los ligados a **nueva entrada al mercado**, uso de **capacidad ferroviaria**, explotación de **autopistas ferroviarias** o inversiones ferroviarias vinculadas a fondos europeos
- **proyectos logísticos intermodales** o de transporte combinado en los que el componente ferroviario sea esencial, porque la reforma de la **Ley 38/2015** se orienta expresamente a capacidad, nuevos operadores y autopistas ferroviarias
- **expedientes administrativos o empresariales** en los que se aplique el nuevo tratamiento fiscal de las medidas urgentes de transporte, al modificarse la **Ley 35/2006, del IRPF**
- y, en general, **actuaciones del sector del transporte** cuya base jurídica dependa de los preceptos concretos reformados: **artículo 4 y artículos 64 y 65 del RDL 6/2022; artículos 182, 183 y 184 y disposición adicional undécima de la LOTT; artículo 18.2 y disposición adicional octava de la Ley del sector ferroviario; y disposición adicional sexagésima segunda del IRPF.**

Dicho de forma más concreta, la norma es claramente obligatoria en **proyectos de transporte por carretera** cuando afectan al régimen legal del sector o a medidas extraordinarias de apoyo; en **proyectos ferroviarios** cuando inciden en capacidad, acceso al mercado, nuevos operadores o autopistas ferroviarias; y en **proyectos o actuaciones con impacto fiscal directo** cuando la medida de transporte quede sujeta a la nueva regla introducida en el **IRPF**.



No sería exacto decir que este decreto-ley obliga, por sí solo, a **cualquier obra pública, cualquier infraestructura o cualquier proyecto empresarial con relación indirecta al transporte**. Su aplicación no es universal: depende de que el proyecto entre realmente en el ámbito de los **preceptos modificados** y de que la actuación se sitúe dentro del sistema de ayudas, ordenación o fiscalidad que el decreto-ley retoca. Por eso, antes de afirmar que aplica, siempre conviene hacer una comprobación material del tipo de actividad y del precepto concreto afectado.

En fórmula breve: el **RDL 9/2026** es obligatorio sobre todo en **proyectos de transporte por carretera, proyectos ferroviarios, autopistas ferroviarias, operaciones de nuevos operadores ferroviarios, actuaciones logísticas intermodales y supuestos con repercusión fiscal directa de las medidas urgentes de transporte**.

Aplicativo: Como llevar esta norma a la memoria de un proyecto y como justificarla

El **Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril**, no debe incorporarse a la memoria como una simple norma coyuntural o como una referencia genérica dentro del bloque de legislación de transporte. Debe tratarse como una **norma de proyecto** cuando la actuación entre materialmente en alguno de sus cuatro bloques: **medidas extraordinarias de apoyo al transporte, ordenación del transporte terrestre por carretera, capacidad y organización del transporte ferroviario y tratamiento fiscal de ciertas medidas de transporte**. Eso deriva directamente de que el decreto-ley modifica el **RDL 6/2022**, la **LOTT**, la **Ley 38/2015 del sector ferroviario** y la **Ley 35/2006 del IRPF**.

Por eso, una memoria bien hecha no debe limitarse a citar el título del decreto-ley, sino que tiene que explicar **qué parte del proyecto queda afectada, qué precepto concreto entra en juego y cómo condiciona la solución técnica, operativa, económica o fiscal adoptada**. La función práctica de esta norma es distinta según se trate de un proyecto de carretera, ferroviario o logístico, y la justificación debe adaptarse a esa diferencia.

1. El primer paso: justificar si la norma aplica o no aplica

La primera operación correcta en la memoria es responder de forma expresa a esta pregunta: **¿este proyecto entra en alguno de los ámbitos modificados por el RDL 9/2026?**. No se trata de una pregunta retórica. Hay que comprobar si la actuación depende del régimen de apoyo extraordinario del **RDL 6/2022**, si afecta al marco de la **LOTT**, si encaja en la reforma del **sector ferroviario** o si tiene una consecuencia fiscal directa derivada de la nueva **disposición adicional sexagésima segunda del IRPF**.

Cuando la respuesta sea positiva, la memoria debe explicarlo desde el inicio. Cuando sea negativa, conviene también decirlo. Una memoria rigurosa puede incluir una fórmula breve del tipo: "El proyecto no se encuentra dentro del ámbito material de las modificaciones operadas por el Real Decreto-ley 9/2026, salvo en...", o bien "El proyecto queda directamente afectado por la reforma del artículo 18.2 de la Ley 38/2015, conforme al RDL 9/2026". Ese descarte o encaje motivado aporta seguridad técnica y evita citas normativas vacías.



2. Cómo llevarlo a la memoria en proyectos de transporte por carretera

Si el proyecto se refiere al **transporte por carretera**, la memoria debe identificar con claridad si el elemento decisivo está en las **medidas extraordinarias de apoyo** o en la modificación de la **LOTT**. En este caso, el RDL 9/2026 modifica los **artículos 182, 183 y 184** de la Ley 16/1987 y añade una **disposición adicional undécima**, además de tocar el **RDL 6/2022**. Por tanto, no basta con poner "normativa aplicable: LOTT y RDL 9/2026". Hay que razonar en qué sentido el nuevo marco incide sobre la actividad o sobre el régimen jurídico del proyecto.

Aplicativamente, la memoria debería abrir un subapartado específico del tipo: **"Encaje del proyecto en el marco urgente del transporte terrestre por carretera"**. En él conviene explicar si el proyecto afecta a la ordenación del operador, a su régimen jurídico, a su explotación, a las medidas extraordinarias de apoyo o a su posición dentro del sistema de transporte. Si hay incidencia económica o de elegibilidad para ayudas, también debe reflejarse en el bloque económico-financiero.

3. Cómo llevarlo a la memoria en proyectos ferroviarios

En proyectos ferroviarios la norma tiene una importancia todavía más estructural, porque el preámbulo deja claro que la reforma de la **Ley 38/2015** persigue **facilitar la entrada de nuevos operadores**, crear un nuevo marco de **capacidad-marco** y reforzar las **autopistas ferroviarias**, además de permitir inversiones financiadas con fondos europeos. Por tanto, en memorias ferroviarias el RDL 9/2026 no debe aparecer solo en el apartado de financiación o en un anexo marginal, sino en el **núcleo jurídico y funcional del proyecto**.

La redacción recomendable sería dedicar un epígrafe como: **"Incidencia del Real Decreto-ley 9/2026 en la capacidad, explotación y encaje regulatorio del proyecto ferroviario"**. Ahí debe justificarse si el proyecto se relaciona con:

- acceso a infraestructura
- capacidad ferroviaria
- entrada de un nuevo operador
- desarrollo de una autopista ferroviaria
- o ejecución de inversiones alineadas con la reforma legal

Si la actuación tiene vocación intermodal, también conviene explicar expresamente cómo la nueva regulación mejora o condiciona su viabilidad.

4. Cómo justificar las autopistas ferroviarias y la intermodalidad

Uno de los cambios más relevantes del decreto-ley es su apuesta explícita por las **autopistas ferroviarias**. Eso obliga a tratar esta figura en la memoria no como una mera expresión de política pública, sino como un elemento con consecuencias jurídicas y operativas. Cuando el proyecto tenga un componente intermodal carretera-ferrocarril, la memoria debe incorporar una justificación específica de su coherencia con ese nuevo enfoque legal.

Aplicativamente, la memoria debería explicar:

- la función del proyecto dentro de la cadena logística



- el papel del ferrocarril frente a la carretera
- la necesidad o utilidad de capacidad-marco
- la relación del proyecto con nuevos operadores o con nuevos servicios
- y la conexión, en su caso, con objetivos de descarbonización y financiación europea

Esta explicación fortalece mucho el encaje del proyecto, porque lo presenta no solo como una obra o servicio, sino como una actuación alineada con la política legislativa que inspira la reforma.

5. Cómo integrar la dimensión económica y fiscal

La modificación de la **Ley 35/2006 del IRPF** obliga a no dejar fuera la vertiente fiscal. Si el proyecto o la medida tiene una consecuencia económica directa sujeta al nuevo tratamiento tributario, la memoria debe recogerlo. En otras palabras, en los expedientes donde el efecto del decreto-ley sea también fiscal, no basta con una justificación técnica o sectorial: hace falta una **justificación económico-tributaria complementaria**.

La práctica correcta consiste en añadir un apartado específico dentro de la memoria económica, por ejemplo: **“Incidencia fiscal de las medidas adoptadas al amparo del Real Decreto-ley 9/2026”**. Ahí debe explicarse qué beneficio, exención, tratamiento o consecuencia fiscal concreta se produce y por qué el proyecto se sitúa dentro del nuevo marco. La finalidad es doble: reforzar la seguridad jurídica y evitar que la evaluación económica del proyecto quede incompleta.

6. Cómo redactar una justificación útil

La forma más eficaz de llevar esta norma a la memoria es evitar fórmulas vacías del tipo “el proyecto cumple la normativa vigente en materia de transporte”. Lo correcto es una redacción conectada con el caso concreto. Una fórmula útil podría ser esta:

“La actuación proyectada se encuadra en el ámbito material del Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, en la medida en que afecta a [transporte por carretera / capacidad ferroviaria / autopista ferroviaria / tratamiento fiscal de medida de transporte], resultando de aplicación la modificación operada en [precepto concreto]. En consecuencia, la solución adoptada en el proyecto se ha diseñado conforme al nuevo marco jurídico de [ordenación / explotación / capacidad / apoyo extraordinario / fiscalidad].”

Esta forma de redactar tiene una ventaja clara: transforma una mera cita normativa en una **justificación técnico-jurídica de proyecto**.

7. Qué documentación conviene añadir

En proyectos donde el RDL 9/2026 sea relevante, conviene acompañar la memoria con documentación de soporte:

- referencia al **texto consolidado** de la norma modificada
- cuadro de encaje del proyecto en el precepto reformado
- cronograma, si las medidas urgentes tienen efectos temporales
- memoria económica, si hay ayudas o efectos fiscales



- justificación técnica de capacidad o explotación, en el caso ferroviario
- y, si procede, acreditación de conexión con fondos europeos o con autopistas ferroviarias.

La clave aquí es que el decreto-ley no se agota en una mera habilitación abstracta. Afecta a condiciones concretas del proyecto. Por eso la documentación adicional debe demostrar no solo que la norma existe, sino que el proyecto **encaja realmente** en ella.

8. Errores que conviene evitar

El primer error es citar el **RDL 9/2026** como si fuera una norma general de transporte sin identificar el bloque material afectado. El segundo es no conectar el proyecto con el **precepto concreto reformado**. El tercero es olvidar la parte ferroviaria o fiscal cuando el proyecto sí entra en ella. Y el cuarto es no trabajar con los **textos consolidados** del **RDL 6/2022**, de la **LOTT**, de la **Ley del sector ferroviario** o del **IRPF** tras la reforma. Esos errores dejan la memoria jurídicamente débil.

La memoria fuerte será la que deje claro: qué reforma aplica, por qué aplica, cómo condiciona el diseño del proyecto y qué consecuencia práctica tiene en explotación, capacidad, elegibilidad o fiscalidad.

Llevar correctamente el **Real Decreto-ley 9/2026** a la memoria de un proyecto significa tratarlo como una **norma de encaje sectorial y funcional**, no como una simple disposición de urgencia. Su cumplimiento se justifica acreditando:

- que el proyecto entra en uno de los bloques modificados
- que se identifica el precepto concreto afectado
- que la solución técnica o económica adoptada responde a ese nuevo marco
- y que, en su caso, se integra también la dimensión ferroviaria, intermodal o fiscal correspondiente

MAS INFORMACION

Norma Clave documento: NORT2179	Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en Título resumen: MEDIDAS EN TRANSPORTE
Artículos de opinión recientes	Este artículo defiende con tono crítico la necesidad de acelerar la transición hacia un transporte eléctrico, exigiendo inversiones más decididas en infraestructura de recarga y políticas públicas eléctricas. diarioresponsable.com
Enlaces a Blogs	Este artículo defiende, con tono crítico y comprometido, que la movilidad sostenible es atractiva, la reducción del uso del vehículo privado y por alternativas reales que no sean un lujo” es.greenpeace.org

Publicaciones relacionadas		
Jurisprudencia del TS desde 2012	<input type="text" value="http"/>	

TEXTO ORIGINAL

El texto de estos Documentos, con los que puedan modificar o acompañar, se han incorporado a los contenidos ya existentes en el siguiente TÍTULO publicado y a su disposición:

