

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

2023 *Reial decret llei 1/2026, de 27 de gener, d'ajudes a les víctimes dels accidents ferroviaris d'Adamuz (Còrdova) i Gelida (Barcelona).*

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

El gener de 2026, Espanya ha registrat dos accidents ferroviaris greus en un interval de tres dies. El passat 18 de gener de 2026 a les 19:43 va tenir lloc un primer accident a Adamuz (Còrdova), en una línia d'alta velocitat en què es van veure implicats dos trens, l'Alvia Renfe 2384 direcció Madrid-Huelva i l'Iryo 6189 que circulava en direcció Màlaga-Madrid, que va afectar de manera directa un total de 527 viatgers, entre els quals hi ha hagut 45 morts i 123 persones ferides. L'accident va provocar també la suspensió del servei ferroviari en la línia, fet que n'ha ampliat els impactes personals, socials i econòmics. Aquest xoc constitueix el primer accident entre dos trens d'alta velocitat a Espanya i el segon més greu del segle XXI després del sinistre de l'Alvia a Santiago de Compostel·la el 2013.

El dia 20 de gener va tenir lloc l'altre accident ferroviari, en aquest cas, en el servei de Rodalies de Catalunya, al voltant de les 21:23 hores, en la línia R4, entre Gelida i Sant Sadurn d'Anoia. Un tren que circulava en direcció Manresa va xocar contra un mur de contenció que s'havia després i havia caigut sobre la via a causa d'un fort temporal de pluges. A conseqüència d'aquest accident va morir una persona i 41 en van resultar ferides. El servei de Rodalies es va haver de suspendre durant dos dies i la seva recuperació plena encara necessitarà un cert temps, amb les consegüents afectacions per a multitud de persones, així com per a l'economia.

Tots dos accidents, amb un conjunt de 210 víctimes, han tingut un impacte devastador en la societat i han portat a activar múltiples mitjans per atendre els afectats i les víctimes i els seus familiars. De manera immediata es van activar tots els mecanismes de rescat i atenció possibles. En situacions d'accident amb víctimes mortals i ferits, la rapidesa en l'atenció no és només un factor desitjable, sinó un element crític que pot determinar la diferència entre la vida i la mort, així com la magnitud de les seqüeles físiques i psicològiques. I en aquest sentit no es pot sinó reconèixer la tasca excel·lent i ràpida del personal dels serveis d'emergències, dels sanitaris, del personal assistencial, dels bombers, de les forces i cossos de seguretat, UME, dels efectius i dels voluntaris de protecció civil, del poble d'Adamuz, així com de ciutadanes i ciutadans anònims, que han demostrat unes admirables dosis d'empatia, lliurament i solidaritat amb les víctimes.

La intervenció primerenca constitueix un pilar fonamental en la gestió d'emergències, i la seva rellevància se sustenta tant en criteris mèdics com en consideracions humanes, logístiques i socials. Les característiques especials que solen concórrer en els accidents ferroviaris posen de manifest la necessitat de proporcionar una atenció integral tant a les víctimes d'aquests accidents com als seus familiars.

II

La capacitat dels serveis públics per oferir una resposta ràpida i coordinada davant un accident amb víctimes constitueix un element essencial per preservar la confiança de la ciutadania en les institucions. Aquesta confiança no es construeix únicament a partir de l'eficàcia tècnica dels equips d'emergència, sinó també mitjançant la percepció que l'Estat actua amb diligència, sensibilitat i responsabilitat en totes les fases posteriors a

l'incident. En aquest sentit, l'activació i la gestió immediates de les ajudes destinades a les persones afectades es converteix en un component fonamental de la resposta institucional.

L'activació immediata d'ajudes compleix diverses funcions essencials. En primer lloc, proporciona a les víctimes i a les seves famílies un suport material immediat que contribueix a mitigar l'impacte econòmic derivat de l'accident, per minimitzar els efectes d'unes pèrdues que, per ser personals i afectives, són com a tals, irreparables. Despeses mèdiques, desplaçaments, pèrdua temporal d'ingressos o necessitats de suport psicològic poden generar una càrrega significativa en els dies posteriors al succés. La percepció àgil d'aquestes ajudes no només redueix la vulnerabilitat de les persones afectades, sinó que també evita que la incertesa econòmica se sumi al trauma emocional.

En segon lloc, la rapidesa en la tramitació d'aquestes mesures reforça la idea que les institucions actuen de manera proactiva i no reactiva: planificació, previsió i capacitat de gestió. En un context d'emergència, on la població demanda respostes clares i eficaces, l'existència de procediments administratius simplificats i activables de manera immediata es converteix en essencial.

En tercer lloc, la percepció primerenca d'ajudes contribueix a enfortir la cohesió social. Quan les institucions responen amb rapidesa i sensibilitat, es genera un sentiment col·lectiu de protecció i solidaritat. Aquest efecte és especialment rellevant en accidents amb un alt impacte emocional o mediàtic, on la societat observa amb atenció l'actuació dels poders públics. La transparència en els criteris de concessió, la claredat en els terminis i l'accessibilitat dels procediments reforcen encara més aquesta cohesió.

Finalment, l'agilitat en la resposta administrativa té un valor estratègic per a la gestió global de l'emergència. Una ciutadania que percep que les seves necessitats són ateses de manera eficaç col·labora millor amb les autoritats, confia en les comunicacions oficials i se sent acompanyada durant el procés de recuperació. Aquesta confiança facilita la implementació de mesures addicionals i contribueix a una recuperació més ordenada i sostenible.

En conjunt, la rapidesa en l'atenció inicial i la percepció immediata d'ajudes conformen un binomi indispensable per garantir una resposta institucional sòlida, humana i eficaç davant qualsevol accident amb víctimes.

III

En aquest sentit, i amb la finalitat de prestar aquestes atencions a les víctimes de possibles accidents, la Llei 1/2014, de 28 de febrer, per a la protecció dels treballadors a temps parcial i altres mesures urgents en l'ordre econòmic i social, va afegir, en l'article 2, una nova disposició addicional dotzena a la llavors vigent Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, en què es va establir el dret de les víctimes d'accidents ferroviaris que es produeixin en l'àmbit del transport de competència estatal i dels seus familiars a una assistència integral que garanteixi una atenció i suport adequats. D'acord amb aquesta disposició, es van desplegar reglamentàriament les obligacions mínimes de les empreses i les entitats que preveu la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari en l'assistència a les víctimes i als seus familiars, tant assistencials, en els primers moments després del sinistre, com econòmiques, mitjançant la cobertura d'assegurances de responsabilitat civil.

Així, el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars estableix les mesures que han d'adoptar les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències respectives, i les empreses i les entitats del sector ferroviari, per garantir l'assistència de les víctimes d'accidents i els seus familiars.

L'avui vigent Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, manté el marc d'assistència integral als afectats per accidents ferroviaris que preveu la derogada Llei 39/2003, de 17 de novembre.

Tenint en compte aquesta normativa, les empreses ferroviàries despleguen els seus plans d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, mitjançant els quals s'estableixen, entre altres mesures, els mecanismes d'informació, l'atenció a les consultes, les instal·lacions per atendre els familiars, el transport i l'allotjament dels familiars i de les víctimes, l'assistència psicològica, la informació sobre l'assistència financera i el tractament dels efectes personals.

L'assistència econòmica immediata que es presta a les víctimes i familiars afectats per un accident ferroviari es garanteix mitjançant les cobertures de les pòlisses d'assegurança subscrites per les empreses ferroviàries, a aquest efecte. En concret, la pòlissa que dona cobertura a l'assegurança obligatòria de viatgers que regula el Reial decret 1575/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de l'assegurança obligatòria de viatgers, així com la pòlissa preceptiva de responsabilitat civil subscrita d'acord amb el que estableixen la Llei 39/2003, de 17 de novembre, i altres normes de desplegament.

El Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, estableix un barem d'indemnitzacions de l'assegurança obligatòria de viatgers als efectes que s'hi preveuen.

Per la seva banda, el Reglament (UE) 2021/782, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, relatiu als drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, també estableix un conjunt de garanties específiques aplicables en cas d'accidents ferroviaris. El Reglament disposa que les empreses ferroviàries han de disposar d'una assegurança o garantia financera equivalent que cobreixi la seva responsabilitat enfront dels viatgers. També garanteix que les víctimes d'un accident ferroviari rebin un avançament econòmic, independentment de la determinació posterior de responsabilitats. Aquest avançament s'ha d'abonar amb caràcter immediat, en un termini no superior a quinze dies des de la identificació de la persona amb dret a percebre'l, i el seu import ha de ser proporcional als danys i perjudicis soferts, i s'ha establert un mínim de 21.000 euros per al cas de mort. Aquest avançament té per finalitat cobrir, entre altres conceptes, les despeses d'exèquies, el manteniment de les persones dependents, els tractaments mèdics, el transport i els serveis d'ambulància, així com els danys derivats de la incapacitat o altres conceptes reconeguts pel dret nacional. El pagament d'aquest avançament correspon a l'empresa ferroviària, independentment del fet que sigui o no responsable de l'accident.

IV

Malgrat que l'ordenament jurídic, com s'ha descrit en el punt anterior, preveu ajudes i indemnitzacions en els accidents ferroviaris, el Govern és conscient que les víctimes dels accidents ferroviaris d'Adamuz (Còrdova), en una línia d'alta velocitat, el 18 de gener de 2026 i de Gelida (Barcelona) el 20 de gener del mateix any, en el servei ferroviari de Rodalies, no poden esperar fins que es resolguin els llargs processos judicials que s'acostumen a derivar d'aquest tipus de sinistres, per poder percebre unes quanties que els permetin afrontar o refer les seves vides.

Per això, per tots els motius exposats anteriorment sobre la rellevància d'una percepció ràpida de les ajudes tant en l'àmbit econòmic com psicològic i emocional, a més de pel seu impacte social, aquest Reial decret Llei preveu un règim d'ajudes específic, complementari a les indemnitzacions a què tenen dret les persones afectades d'acord amb la normativa prèviament exposada. Aquestes ajudes tenen exempció tributària i no estan sotmeses a la Llei general de subvencions.

Aquest Reial decret Llei s'aplica als dos accidents ferroviaris ocorreguts els dies 18 i 20 de gener de 2026 i que han ocasionat 210 víctimes (45 víctimes mortals i 123 ferits en el d'Adamuz i un mort i 41 ferits en el de Gelida).

Per tot això, i atesa la naturalesa catastròfica descrita, concorren circumstàncies de necessitat extraordinària i urgent que habiliten el Govern, de conformitat amb el que preveu l'article 86 de la Constitució espanyola, a adoptar les mesures que es preveuen en aquesta norma.

V

Així mateix, encara que l'ordenament jurídic laboral ja estableix mecanismes de protecció de les persones treballadores que no puguin prestar els seus serveis amb normalitat per impediments que no els siguin imputables, s'introdueix una disposició addicional quarta per dotar de seguretat i tranquil·litat el conjunt de persones treballadores afectades per aquests accidents.

VI

La norma consta de vuit articles, tres disposicions addicionals i dues disposicions finals. El primer especifica l'àmbit d'aplicació i el seu objecte. El segon article determina els beneficiaris de les ajudes que regula la norma, que no són altres que les persones directament afectades, així com les que reuneixin determinats vincles d'afecció amb les persones mortes. L'article tercer fa referència a les característiques i l'import de les ajudes que s'aproven: per mort i per lesions. L'article quatre estableix la gestió, i l'article cinc el procediment de concessió i pagament. L'article sisè de la norma preveu la compatibilitat d'aquestes ajudes amb altres subvencions i ajudes, així com la compatibilitat amb les indemnitzacions que els corresponguin a les víctimes en compliment de la normativa sectorial aplicable. L'article setè estableix que aquestes ajudes no tenen caràcter reemborsable. Aquest article també regula el règim normatiu de les ajudes, i l'article vuitè especifica la font de finançament.

La disposició addicional primera estableix ajudes en concepte d'avançament de la indemnització per responsabilitat civil, amb la finalitat que les víctimes dels accidents puguin accedir-hi de manera àgil. En aquest sentit, i si així ho sol·liciten els afectats, l'Estat s'ha de subrogar a la titularitat dels drets de crèdit derivats de les indemnitzacions.

La disposició addicional segona regula la creació d'oficines d'atenció integral a les víctimes d'aquests accidents, amb la finalitat de facilitar la sol·licitud i la tramitació de les ajudes incloses en el Reial decret llei per part dels afectats.

La disposició addicional tercera estableix un règim especial de protecció a les persones treballadores a conseqüència dels problemes de mobilitat derivats dels accidents ferroviaris que descriu aquest Reial decret llei.

Les disposicions finals regulen el títol competencial i l'entrada en vigor que, atesa l'extraordinària i urgent necessitat, és el mateix dia de la seva publicació en el Butlletí Oficial de l'Estat.

VII

Concorren en les mesures i les actuacions que integren aquest Reial decret llei, per la seva naturalesa i finalitat, les circumstàncies d'una necessitat extraordinària i urgent que exigeix l'article 86 de la Constitució espanyola com a pressupòsit habilitador per aprovar aquest tipus de normes.

L'article 86 de la Constitució espanyola permet al Govern dictar decrets llei en cas d'una necessitat urgent i extraordinària, sempre que no afectin l'ordenament de les institucions bàsiques de l'Estat, els drets, els deures i les llibertats dels ciutadans que regula el títol I de la Constitució, el règim de les comunitats autònomes ni el dret electoral general.

En aquest sentit, el Tribunal Constitucional ha declarat que aquesta situació de necessitat extraordinària i urgent es pot deduir «d'una pluralitat d'elements», entre els quals, «els que queden reflectits a l'exposició de motius de la norma» (STC 6/1983, de 4 de febrer). Per la seva banda, entre la situació de necessitat extraordinària i urgent que habilita la utilització del reial decret llei i les mesures que s'hi contenen hi ha d'haver una «relació directa o de congruència».

La necessitat extraordinària i urgent d'aprovar aquest Reial decret llei s'inscriu en el judici polític o d'oportunitat que correspon al Govern (STC 61/2018, de 7 de juny, FJ 4; 142/2014, d'11 de setembre, FJ 3), i aquesta decisió es tradueix en una ordenació de

prioritats polítiques d'actuació (STC, de 30 de gener de 2019). Els motius d'oportunitat que s'acaben d'exposar demostren que en cap cas aquest Reial decret llei no constitueix un supòsit d'ús abusiu o arbitrari d'aquest instrument constitucional (STC 61/2018, de 7 de juny, FJ 4; 100/2012, de 8 de maig, FJ 8; 237/2012, de 13 de desembre, FJ 4, i 39/2013, de 14 de febrer, FJ 5). Al contrari, totes les raons exposades justifiquen àmpliament i raonadament l'adopció d'aquesta norma (STC 29/1982, de 31 de maig, FJ 3; 111/1983, de 2 de desembre, FJ 5, i 182/1997, de 20 d'octubre, FJ 3).

Per això, el reial decret llei constitueix un instrument constitucionalment lícit, sempre que el fi que justifica la legislació d'urgència sigui, tal com reiteradament ha exigint el Tribunal Constitucional (STC 6/1983, de 4 de febrer, FJ 5; 11/2002, de 17 de gener, FJ 4; 137/2003, de 3 de juliol, FJ 3, i 189/2005, de 7 juliol, FJ 3), subvenir a una situació concreta, dins dels objectius governamentals, que per raons difícils de preveure requereix una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleis, més quan la determinació del dit procediment no depèn del Govern.

Perquè es doni el pressupòsit de la necessitat extraordinària i urgent, la jurisprudència de l'alt tribunal exigeix, d'una banda, «la presentació explícita i raonada dels motius que el Govern han tingut en compte per aprovar-la», és a dir, el que s'ha anat anomenant la situació d'urgència; i, de l'altra, «l'existència d'una connexió necessària entre la situació d'urgència definida i la mesura concreta adoptada per subvenir-hi» (SSTC 29/1982, de 31 de maig, FJ 3; 182/1997, de 20 d'octubre, FJ 3; 137/2003, de 3 de juliol, FJ 4, i 61/2018, de 7 de juny, FJ 4).

La necessitat extraordinària i urgent de les mesures que s'adopten en aquesta norma deriva, en primer lloc i com s'ha exposat anteriorment, de la necessitat de donar una atenció integral, eficaç i immediata a les víctimes dels accidents esmentats. L'aprovació immediata de les ajudes i de les modificacions incorporades n'han de permetre l'execució immediata i han de garantir que les persones afectades les percebin en el moment més adequat per pal·liar els danys.

L'atenció ràpida de les víctimes i la pal·liació de danys estan directament relacionats amb una gestió i recepció ràpida de les ajudes a què tinguin dret. Una espera d'anys no permet una recuperació ràpida de les possibles seqüeles físiques i emocionals que aquests accidents puguin haver provocat: només una acció ràpida i eficaç pot garantir una recuperació adequada i ràpida, per la qual cosa cal una intervenció ràpida.

En una qüestió com l'atenció a les persones afectades per aquest tipus d'accidents, la posada en marxa d'actuacions i sistemes d'ajuda de manera ràpida és essencial per a la seva recuperació i avanç en la qualitat de vida de la ciutadania impactada per aquest tipus d'accidents. Així mateix, la percepció primerenca d'ajudes contribueix a enfortir la cohesió social. Quan les institucions responen amb rapidesa i sensibilitat, es genera un sentiment col·lectiu de protecció i solidaritat.

La urgència d'aquesta regulació rau en la necessitat de donar un nou suport i cobertura a les persones afectades, dotant d'eficàcia les ajudes previstes, per la qual cosa una inaplicació o una demora en la tramitació i la canalització de les ajudes podria provocar un deteriorament irreversible en la població afectada, a més de conculcar els principis de justícia social i atenció prioritària a la vulnerabilitat que fonamenta l'estat del benestar. Precisament per la necessitat extraordinària i urgent s'articula un procediment amb terminis molt reduïts que permeten la culminació del procediment de la manera més ràpida, alhora que eficaç i garantista possible.

S'aprecia, a més, la necessitat d'adoptar algunes mesures en aquest context posterior a una situació summament crítica patida, i així assegurar que els recursos públics responguin efectivament a les necessitats reals de la ciutadania.

No actuar de manera immediata podria suposar un deteriorament social i un augment exponencial de tensió sobre els serveis públics.

En aquest context, l'adopció de mesures extraordinàries i d'aplicació immediata és imprescindible per agilitzar la tramitació d'expedients, millorar la coordinació i assegurar

l'execució de les ajudes previstes, amb la finalitat de restaurar els danys personals i materials causats.

D'altra banda, no es produeix cap afectació a cap d'aquestes matèries, ja que se centra a establir un règim d'ajudes que complementa les indemnitzacions a què tenen dret les persones afectades d'acord amb la normativa comunitària i nacional en matèria de drets dels viatgers de ferrocarril i sobre assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, establir un règim d'ajudes en concepte d'avançament per les indemnitzacions que corresponguin als viatgers per responsabilitat civil i establir un règim especial de protecció a les persones treballadores a conseqüència dels problemes de mobilitat derivats dels accidents ferroviaris que descriu aquest Reial decret llei.

VIII

Concorren en aquest Reial decret llei, a més, els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència, que exigeix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Es dona compliment degut als principis de necessitat i eficàcia, atès l'interès general en què es fonamenten les mesures que s'hi estableixen, i el real decret llei és l'instrument més immediat per garantir-ne la consecució i els objectius. La norma a més resulta d'acord amb el principi de proporcionalitat, ja que conté la regulació imprescindible i mínima per aconseguir els objectius descrits, sense contenir mesures restrictives de drets ni imposar obligacions als ciutadans o les empreses. Igualment, s'ajusta al principi de seguretat jurídica, perquè és coherent i s'insereix dins del sistema de fonts i amb la resta de l'ordenament jurídic.

Quant al principi de transparència, si bé la tramitació d'una norma com és el Reial decret llei està exempta dels tràmits de consulta pública, audiència i informació pública, tal com autoritza l'article 26.11 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, se'n defineixen clarament els objectius, reflectits tant en la seva part expositiva com en la memòria que s'adjunta.

Finalment, en relació amb el principi d'eficiència, en aquest Reial decret llei s'ha procurat que la norma generi les mínimes càrregues administratives per a la ciutadania.

IX

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que estableixen les regles 1a, 13a, 18a, 21a, de l'article 149.1 de la Constitució espanyola, que atribueixen a l'Estat, respectivament, les competències exclusives en matèria de regulació de les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets i en el compliment dels deures constitucionals; les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, el procediment administratiu comú, sense perjudici de les especialitats derivades de l'organització pròpia de les comunitats autònomes, així com els ferrocarrils i els transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, de la ministra d'Hisenda, de la ministra de Treball i Economia Social, del ministre de Política Territorial i Memòria Democràtica i del ministre d'Economia, Comerç i Empresa, i amb la deliberació prèvia del Consell Ministres en la seva reunió del dia 27 de gener de 2026,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret llei té per objecte l'adopció de mesures urgents de resposta per atendre les víctimes davant els danys soferts per l'accident ferroviari d'Adamuz

(Còrdova), en la línia 14-010 Madrid-Puerta de Atocha Almudena Grandes-Sevilla-Santa Justa, de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, el dia 18 de gener de 2026, i per l'accident ferroviari de Gelida (Barcelona), en la línia 02-240 Sant Vicenç de Calders-l'Hospitalet de Llobregat, de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, el dia 20 de gener de 2026.

2. Les ajudes que estableix aquest Reial decret llei han de complementar les indemnitzacions a què tenen dret les persones afectades de conformitat amb la normativa comunitària i nacional en matèria de drets dels viatgers de ferrocarril i sobre l'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars. Sense perjudici de l'anterior i d'acord amb la disposició addicional primera, les víctimes també poden rebre un avançament econòmic de futures indemnitzacions per responsabilitat civil.

3. Les ajudes que estableix aquest Reial decret llei s'han d'atorgar, sense perjudici de les altres indemnitzacions que corresponguin a tots els passatgers dels trens sinistrats, tant en matèria d'assistència (menjar, allotjament i transport, entre d'altres), pèrdua o danys dels equipatges de mà, animals i equipatge, com en cas de mort i lesions, i que s'han de regir pel que estableix la normativa sectorial aplicable.

Article 2. *Beneficiaris.*

1. Són beneficiàries de les ajudes que regula aquest Reial decret llei les víctimes dels trens sinistrats en els accidents que estableix l'article 1. De conformitat amb el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, tenen la consideració de víctima qualsevol persona que, com a resultat de trobar-se involuntàriament involucrada de manera directa en aquests accidents ferroviaris, hagin resultat ferides o mortes.

D'aquesta manera, per percebre aquestes quantitats es requereix la circumstància de ser viatger, maquinista, personal en formació o personal de bord, en qualsevol de les seves categories, dels trens sinistrats. Addicionalment, en el cas de mort, s'ha d'aportar el certificat de defunció i, en el cas de lesions corporals, els informes mèdics corresponents.

2. En els casos de mort, poden ser beneficiaris d'aquestes ajudes, a títol de víctimes indirectes, les persones que reuneixin les condicions que s'indiquen a continuació:

a) El cònjuge de la persona morta, no separada legalment, o la persona que hagi conviscut amb el mort de manera permanent, amb anàloga relació d'afectivitat a la del cònjuge, qualsevol que sigui la seva orientació sexual, durant almenys els dos anys anteriors a la data de la mort, llevat que hagin tingut descendència en comú – en aquest cas n'hi ha prou amb acreditar la convivència en el període immediatament anterior a la mort –.

b) Els fills de la persona morta, independentment de la seva edat i filiació o de la seva condició de pòstums.

c) Els fills menors d'edat que no siguin de la persona morta, però ho siguin de les persones que preveu el paràgraf a) i els fills majors d'edat de les persones que estableix el paràgraf a) sempre que concorri el requisit de dependència econòmica de la persona morta.

d) En defecte de les persones que esmenten els paràgrafs anteriors, són beneficiaris de l'ajuda els pares de la persona morta.

e) En defecte dels pares de la persona morta i de les persones que esmenten els paràgrafs anteriors, són beneficiaris els ascendents de segon grau.

f) Quan no hi hagi beneficiaris dels enumerats en els paràgrafs anteriors, són beneficiaris els germans de la persona morta.

Article 3. *Import de les ajudes.*

Els beneficiaris reben els imports següents en concepte d'ajuda pels danys soferts, i independentment de la determinació posterior de responsabilitats:

- a) Per defunció: la quantitat de 72.121,46 euros per persona morta.
- b) Per lesions corporals: en funció de les diferents categories de lesions corporals que estableix el barem d'indemnitzacions de l'annex del Reial decret 1575/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de l'assegurança obligatòria de viatgers i per les quanties següents:

Categoria 1	84.141,7 euros
Categoria 2	60.101,22 euros
Categoria 3	54.086,08 euros
Categoria 4	48.080,96 euros
Categoria 5	42.050,84 euros
Categoria 6	36.060,72 euros
Categoria 7	30.050,6 euros
Categoria 8	24.040,48 euros
Categoria 9	18.030,16 euros
Categoria 10	12.020,24 euros
Categoria 11	9.015,08 euros
Categoria 12	7.212,14 euros
Categoria 13	5.409,1 euros
Categoria 14	2.404,04 euros

Article 4. *Gestió de les ajudes.*

1. Les ajudes que preveu aquest Reial decret llei s'han de regular pel que estableix aquesta norma. Mitjançant una resolució de la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible s'ha d'establir el procediment de sol·licitud.

2. Les sol·licituds d'ajudes s'han de presentar en el termini de tres mesos, comptats a partir de la publicació de la resolució del titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. No obstant això, per causes justificades, aquest termini es pot ampliar d'ofici o a petició dels interessats.

3. Si es detecten defectes o omissions esmenables o si cal informació complementària, cal que el sol·licitant, mitjançant una notificació electrònica o mitjançant el mitjà que hagi escollit per a les comunicacions, en un termini màxim de deu dies hàbils, esmeni les faltes o adjunti els documents necessaris.

Article 5. *Procediment de concessió i pagament de les ajudes.*

1. Les ajudes es concedeixen a totes les persones que reuneixin els requisits per ser-ne beneficiàries.

2. Les ajudes s'atorguen mitjançant una resolució del titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa.

3. L'ordenació i la instrucció del procediment l'efectua la Direcció General de Transport per Carretera i Ferrocarril.

4. El mitjà de publicació de tots els actes administratius del procediment, a l'efecte de notificació, és la Seu Electrònica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Així

mateix, s'ha de notificar als interessats pel mitjà que hagin escollit per a les comunicacions.

5. L'òrgan instructor, en vista de l'expedient, ha de formular la proposta de resolució provisional que conté la relació provisional de beneficiaris i la quantia que ha de percebre cadascun. La resolució provisional s'ha de publicar a la seu electrònica, i es concedeix un tràmit d'audiència per un termini màxim de deu dies hàbils, a comptar de l'endemà a la publicació, per a la recepció d'al·legacions. Així mateix, s'ha de notificar als interessats mitjançant el mitjà que hagin escollit per a les comunicacions.

6. Les al·legacions i la documentació presentades les examina l'òrgan instructor, que ha d'eleva una proposta de resolució definitiva a l'òrgan concedent. Aquesta proposta ha d'expressar la relació de beneficiaris per als quals es proposa la concessió de l'ajuda i la seva quantia. La proposta ha d'anar acompanyada d'un informe de l'òrgan instructor en el qual consti que de la informació que té es desprèn que els beneficiaris compleixen tots els requisits necessaris per accedir a les ajudes.

7. Un cop s'ha rebut la proposta i l'informe de l'instructor, l'òrgan concedent ha de dictar la resolució definitiva de concessió de les ajudes, per resoldre així el procediment. Es poden dictar resolucions parcials de concessió de les ajudes en cas que s'hagi comprovat que les sol·licituds ja rebudes compleixen els requisits previstos per a l'atorgament de l'ajuda sense necessitat de finalitzar els terminis que estableixen aquest article i l'article 4.

8. La resolució de concessió s'ha de notificar als interessats en el termini de deu dies hàbils a partir de la data en què s'hagi dictat. El termini màxim per notificar la resolució de concessió és de sis mesos, comptat des de l'endemà de la data final del termini de presentació de sol·licituds.

9. Després de la notificació de la concessió de l'ajuda, se'n fa el pagament.

10. La competència per aprovar les despeses i autoritzar els compromisos, els reconeixements d'obligacions i les propostes de pagament que siguin procedents, així com expedir i autoritzar els documents comptables derivats d'aquestes operacions, correspon a la persona titular de la Secretaria d'Estat de Transports i Mobilitat Sostenible.

11. El pagament de les ajudes s'ha de fer efectiu en un únic pagament al beneficiari després de la notificació de la resolució de la concessió d'aquesta.

12. Els beneficiaris d'aquestes ajudes queden exceptuats de la constitució de garanties per al seu cobrament.

Article 6. *Compatibilitat de les ajudes.*

1. Les ajudes que preveu aquest Reial decret llei són compatibles amb altres subvencions i ajudes concedides per a la mateixa finalitat.

2. Aquestes ajudes són compatibles amb les indemnitzacions que es percebin de les assegurances de responsabilitat civil o les consolidacions mercantils subscrites per les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures o altres administracions, i de les assegurances subscrites per les víctimes.

3. Així mateix, aquestes ajudes són compatibles amb les indemnitzacions que preveuen el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, el Reial decret 1575/1989, de 22 de desembre, i la resta de normativa sectorial aplicable.

Article 7. *Règim jurídic de les ajudes.*

1. Les ajudes en concepte dels danys soferts que preveu aquest Reial decret llei tenen el caràcter de no reemborsables per les víctimes.

2. Aquestes ajudes estan exemptes de tributació en l'impost sobre la renda de les persones físiques.

3. A les ajudes incloses en aquest Reial decret llei no els és aplicable la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, ni cap altre requisit establert en altres lleis per a l'obtenció de subvencions. Com a excepció al que s'ha disposat anteriorment, és aplicable el que preveu l'article 20 d'aquesta Llei pel que fa al registre

de les ajudes a la base de dades nacional de subvencions i, en tot el que no preveu aquest Reial decret llei s'aplica de manera supletòria el títol IV.

En tot cas, les ajudes han de respectar els principis de publicitat, transparència, objectivitat, igualtat i no discriminació, eficàcia en el compliment dels objectius fixats i eficiència en l'assignació i utilització dels recursos destinats amb aquesta finalitat.

4. Les ajudes que disposa aquest Reial decret llei no supleixen les responsabilitats i les obligacions de les empreses ferroviàries, dels administradors d'infraestructures i les administracions públiques que estableixen el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, el Reial decret 1575/1989, de 22 de desembre, i la resta de normativa sectorial aplicable.

Article 8. Aspectes financers.

Les ajudes complementàries a les indemnitzacions a què tenen dret les persones afectades, que estableix aquest Reial decret llei, s'han d'imputar al concepte pressupostari 17.20-451N -482 «Ajudes als beneficiaris que preveu l'article 2 del Reial decret llei 1/2026, de 27 de gener, d'ajudes a les víctimes dels accidents ferroviaris d'Adamuz (Còrdova) i Gelida (Barcelona), en concepte dels danys soferts».

S'atorga a aquest crèdit la naturalesa d'ampliable. L'ampliació de crèdit corresponent s'ha de finançar mitjançant la baixa en altres crèdits del pressupost no financer de l'Estat.

Disposició adicional primera. Ajudes en concepte d'avançament d'indemnitzacions per responsabilitat civil.

1. Les persones beneficiàries de les ajudes d'aquest Reial decret llei poden sol·licitar, en el marc del procediment que regula l'article 5, una ajuda adicional en concepte d'avançament de les indemnitzacions per responsabilitat civil que es derivin dels accidents que descriu l'article 1 d'aquest Reial decret llei.

2. L'import de l'ajuda en concepte d'avançament és del valor corresponent a l'ajuda que estableix l'article 3 d'aquest Reial decret llei per al beneficiari corresponent.

3. En aquests casos, l'Estat s'ha de subrogar en la titularitat dels drets de crèdit derivats de les indemnitzacions que si escau es declari a favor dels beneficiaris que preveu l'apartat 1, fins al límit de l'ajuda satisfeta de conformitat amb el que estableix l'apartat 2 d'aquesta disposició. El dret de crèdit derivat d'aquesta subrogació té la consideració d'ingrés de dret públic, per la qual cosa per recaptar-lo s'ha d'aplicar el que preveu la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

4. En cas que l'eventual indemnització que s'estableixi sigui inferior a l'ajuda atorgada en concepte d'avançament, les persones beneficiàries no han de tornar la diferència. Si la indemnització establerta és superior a l'ajuda atorgada en concepte d'avançament, les persones beneficiàries han de rebre l'import de la indemnització que excedeixi respecte de l'ajuda atorgada.

5. Aquestes ajudes en concepte d'avançament de les indemnitzacions per responsabilitat civil corresponents són compatibles amb altres subvencions i ajudes concedides per a la mateixa finalitat, amb les indemnitzacions que preveuen el Reglament (UE) 2021/782 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2021, el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, el Reial decret 1575/1989, de 22 de desembre, i la resta de normativa sectorial aplicable, i amb les indemnitzacions de les assegurances subscrites per les mateixes víctimes.

6. Les ajudes en concepte d'avançament que recull aquesta disposició adicional s'han d'imputar al concepte pressupostari 17.20-451N-880 «Avançaments de les indemnitzacions a què tenen dret els beneficiaris que preveu l'article 2 del Reial decret llei 1/2026, de 27 de gener, d'ajudes a les víctimes dels accidents ferroviaris d'Adamuz (Còrdova) i Gelida (Barcelona)».

S'atorga a aquest crèdit la naturalesa d'ampliable. L'ampliació de crèdit s'ha de finançar mitjançant la baixa en altres crèdits del pressupost financer de l'Estat.

7. A les ajudes incloses en aquesta disposició no els és aplicable la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, ni cap altre requisit establert en altres lleis per a l'obtenció de subvencions. Com a excepció del que s'ha establert anteriorment, en tot el que no preveu aquest Reial decret llei s'aplica de manera supletòria el títol IV i, per a la gestió dels reintegraments, el procediment que recull el capítol II, del títol II de la Llei 38/2003, de 17 de novembre.

En tot cas, les ajudes han de respectar els principis de publicitat, transparència, objectivitat, igualtat i no discriminació, eficàcia en el compliment dels objectius fixats i eficiència en l'assignació i utilització dels recursos destinats amb aquesta finalitat.

Disposició addicional segona. *Creació d'oficines d'atenció integral.*

En les delegacions i subdelegacions del Govern de les comunitats autònomes amb persones afectades pels accidents ferroviaris d'Adamuz (Còrdova), del dia 18 de gener de 2026, i per l'accident ferroviari de Gelida (Barcelona), del dia 20 de gener de 2026, es creen oficines d'atenció integral per facilitar la sol·licitud i la tramitació de les ajudes i les prestacions que recull aquest Reial decret llei, amb especial atenció a la província de Huelva.

Disposició addicional tercera. *Protecció de les persones treballadores afectades.*

1. Les persones treballadores que no hagin pogut acudir presencialment al seu lloc de treball o iniciar la seva prestació laboral amb puntualitat a conseqüència dels accidents ferroviaris a què fa referència l'article u o de les alteracions del servei a què fa referència la disposició addicional segona no poden ser sancionades per l'empresa ni patir cap perjudici en la seva relació laboral.

2. Les persones treballadores tenen dret que les companyies ferroviàries els facilitin els justificants acreditatius de les incidències que hagin provocat alteracions en la prestació del servei.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara del que estableixen les regles 1a.13a, 18a, 21a, de l'article 149.1 de la Constitució espanyola, que atribueixen a l'Estat, respectivament, les competències exclusives en matèria de regulació de les condicions bàsiques que garanteixin la igualtat de tots els espanyols en l'exercici dels drets i en el compliment dels deures constitucionals; les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, el procediment administratiu comú, sense perjudici de les especialitats derivades de l'organització pròpia de les comunitats autònomes, així com els ferrocarrils i els transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma; el règim general de comunicacions.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret llei entra en vigor el dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

27 de gener de 2026.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN