I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

23104 *Real Decreto-ley 32/2026, de 3 de noviembre, de ayudas a las víctimas del accidente ferroviario de Urda (Toledo) y por el que se garantiza la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia.*

I

El pasado 28 de octubre de 2026 tuvo lugar un accidente ferroviario en el punto kilométrico 118, cerca de la localidad de Urda (Toledo) de la línea 14-010-Madrid-Puerta de Atocha-Almudena Grandes-Sevilla Santa Justa. Un tren AVE 2080 de Renfe Viajeros SME SE, con 397 pasajeros a bordo, que cubría la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla colisionó por alcance a gran velocidad contra el tren Iryo 6076, del operador ILSA, con 147 pasajeros y que cubría la misma línea. El impacto causó el descarrilamiento y aplastamiento de cuatro coches de la composición de cola del Iryo, que cayeron por un terraplén, causando la muerte de 69 personas y más de 100 heridos.

Este accidente ferroviario ha causado una profunda conmoción social y ha requerido la movilización de un amplio dispositivo de recursos humanos y materiales para la atención de las víctimas, las personas afectadas y sus familiares. Desde el primer momento se activaron todos los mecanismos de emergencia, rescate y asistencias disponibles. En situaciones de esta naturaleza, caracterizadas por la existencia de víctimas mortales y personas heridas, la inmediatez de la respuesta constituye un elemento esencial, ya que puede resultar determinante tanto para la supervivencia de las personas afectadas como para la reducción de las secuelas físicas y emocionales derivadas del accidente.

En este sentido, resulta obligado reconocer, al igual que ya sucediera en los accidentes de Adamuz y Gélida, la dedicación y profesionalidad de los servicios sanitarios y de emergencia, de los cuerpos de seguridad, de los efectivos de bomberos, de la Unidad Militar de Emergencias, de Protección Civil y de todas aquellas personas que participaron en las labores de auxilio.

Este tipo de sucesos evidencian la importancia de disponer de mecanismos de respuesta rápida, coordinada e integral, capaces de atender no solo las necesidades inmediatas derivadas de la emergencia, sino también las consecuencias personales, familiares y sociales que se producen tras un accidente de estas características. La singular dimensión de los accidentes ferroviarios hace especialmente necesario asegurar una atención continuada y multidisciplinar a las víctimas y a su entorno familiar, garantizando una adecuada cobertura de sus necesidades asistenciales, psicológicas y sociales.

El Gobierno aprobó el Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona), con el fin de proporcionar a las víctimas y a sus familias un respaldo material inmediato que contribuyera a mitigar el impacto económico derivado del accidente. La experiencia derivada de la aplicación de las medidas previstas en el Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, ha puesto de manifiesto la utilidad de contar con mecanismos específicos de apoyo económico para las víctimas de accidentes de especial gravedad y para sus familiares. Estas ayudas permiten proporcionar una respuesta ágil e inmediata ante situaciones de extraordinaria vulnerabilidad, contribuyendo a paliar los perjuicios económicos derivados del siniestro y facilitando la cobertura de necesidades urgentes que surgen en los primeros momentos tras el accidente. En el caso de los accidentes ferroviarios, caracterizados con frecuencia por la existencia de múltiples afectados y por el importante impacto personal, social y económico que generan, este tipo de

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

instrumentos constituye un complemento esencial a la asistencia sanitaria, psicológica y social, reforzando la protección integral de las víctimas y de sus entornos familiares en circunstancias de especial dificultad.

II

Con el objetivo de garantizar una atención adecuada a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, la normativa estatal ha venido configurando, durante los últimos años, un marco específico de protección y asistencia integral. En este sentido, la Ley 1/2014, de 28 de febrero, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social, incorporó al ordenamiento ferroviario el derecho de las víctimas de accidentes producidos en el ámbito del transporte ferroviario de competencia estatal y de sus familiares a recibir una atención integral que asegure una respuesta adecuada a sus necesidades.

En desarrollo de este mandato legal, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, concretó las obligaciones de las administraciones públicas, empresas ferroviarias y demás entidades implicadas, estableciendo las medidas necesarias para garantizar la asistencia a las víctimas y a sus familiares, tanto en los momentos inmediatamente posteriores al accidente como mediante mecanismos de protección económica.

La vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, mantiene este modelo de asistencia integral, sobre cuya base las empresas ferroviarias deben disponer de planes específicos de atención a las víctimas y sus familiares. Dichos planes contemplan medidas de información, apoyo psicológico, asistencia logística, atención a consultas, alojamiento y desplazamiento de familiares, así como la gestión de efectos personales y el acompañamiento durante todo el proceso de atención.

Junto a ello, el ordenamiento garantiza una protección económica inmediata a través de los correspondientes seguros obligatorios y de responsabilidad civil suscritos por las empresas ferroviarias. Asimismo, Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, refuerza estas garantías al imponer la obligación de disponer de cobertura financiera suficiente y reconocer el derecho de las víctimas a percibir anticipos económicos inmediatos destinados a atender las necesidades más urgentes derivadas del accidente, con independencia de la determinación posterior de responsabilidades.

Este conjunto de medidas configura un sistema de protección orientado a asegurar una respuesta rápida, coordinada e integral ante accidentes ferroviarios de especial gravedad, atendiendo tanto las necesidades asistenciales y psicológicas de las víctimas y sus familiares como las consecuencias económicas más inmediatas derivadas del siniestro.

III

Sin perjuicio de los citados instrumentos fijados por el ordenamiento jurídico, el Gobierno es consciente de que las personas afectadas por el accidente ferroviario ocurrido en Urda no pueden esperar a la finalización de los procedimientos administrativos y judiciales que, de forma habitual, se derivan de este tipo de siniestros para recibir el apoyo económico necesario que les permita afrontar las consecuencias inmediatas del accidente y contribuir a la recuperación de sus proyectos de vida.

La experiencia reciente derivada de los accidentes ferroviarios producidos en enero de 2026 y la aprobación del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, pusieron de manifiesto la importancia de articular mecanismos extraordinarios que permitan proporcionar una respuesta rápida, eficaz y cercana a las víctimas y a sus familiares. En este sentido, la pronta percepción de ayudas constituye no solo un instrumento de apoyo material, sino también un elemento relevante desde la perspectiva psicológica,

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

emocional y social, al ofrecer certidumbre y respaldo institucional en momentos de especial vulnerabilidad.

Por ello, el presente real decreto-ley establece un régimen extraordinario de ayudas para las personas afectadas por el accidente ferroviario de Urda, complementario a las indemnizaciones y compensaciones que pudieran corresponderles conforme a la normativa vigente. Estas ayudas tienen por finalidad atender con carácter inmediato las necesidades derivadas del siniestro y facilitar la recuperación de las víctimas y sus familias, sin perjuicio de los derechos que les asistan frente a los posibles responsables.

Asimismo, se establece una ayuda adicional con carácter de anticipo de las indemnizaciones por responsabilidad civil que pudieran corresponder a las víctimas del accidente. El anticipo tendrá el mismo importe que la ayuda ordinaria prevista en el real decreto-ley y permitirá proporcionar apoyo económico inmediato a los afectados. A cambio, el Estado se subroga en los derechos de crédito de los beneficiarios hasta el importe anticipado, sin que estos deban devolver cantidad alguna si la indemnización finalmente reconocida resulta inferior al anticipo recibido. En relación con esta ayuda adicional se incorpora una medida de coordinación entre los órganos judiciales competentes y la Administración para la tramitación de los procedimientos de concesión de manera pronta y eficaz.

A estos efectos, conforme a lo previsto en el apartado 3 del artículo 150 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, y en los artículos 234 y 235 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, por el órgano judicial se procederá a notificar a la Administración que tramita el procedimiento de concesión de la ayuda la información necesaria para la correcta determinación de la ayuda y, en su caso, la eventual subrogación en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones o el pago directo a las personas beneficiarias cuando el importe reconocido exceda de la ayuda otorgada.

En consecuencia, y considerando la gravedad del accidente, el elevado impacto humano, social y territorial de sus consecuencias, así como la necesidad de proporcionar una respuesta pública inmediata a las personas afectadas, concurren las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que, de conformidad con el artículo 86 de la Constitución Española, justifican la aprobación de las medidas contenidas en esta norma mediante real decreto-ley.

IV

Por otro lado, la situación derivada del accidente exige adoptar, de forma complementaria, y además de actuaciones de asistencia, otras medidas que protejan los intereses económicos de las personas consumidoras y usuarias.

La reducción sobrevenida de la oferta ferroviaria puede desplazar de forma inmediata una parte significativa de la demanda hacia otros medios de transporte y hacia servicios de alojamiento vinculados a los desplazamientos afectados, generando tensiones extraordinarias en mercados cuya capacidad de respuesta a corto plazo resulta limitada.

En estas circunstancias, los mecanismos de formación de precios pueden dar lugar a incrementos que respondan a la concentración excepcional de la demanda y a la ausencia de alternativas, sin guardar correspondencia con un aumento de los costes o con una mejora de las prestaciones. Este riesgo resulta especialmente relevante cuando las personas afectadas deben contratar servicios de manera inmediata y no pueden aplazar sus desplazamientos por razones familiares, laborales, sanitarias o asistenciales.

La vulnerabilidad derivada de la emergencia no depende exclusivamente de las condiciones económicas o personales previas de cada consumidor. También puede resultar de la imposibilidad de elegir entre alternativas suficientes y de la necesidad de acceder con urgencia a determinados servicios. La respuesta pública debe atender a esta vulnerabilidad circunstancial y evitar que las consecuencias del accidente se agraven mediante barreras económicas de acceso a servicios necesarios.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

El artículo 51 de la Constitución Española encomienda a los poderes públicos la defensa de las personas consumidoras y usuarias y la protección de sus legítimos intereses económicos. En cumplimiento de este mandato, resulta necesario establecer una respuesta normativa inmediata que garantice un acceso equitativo a los bienes y servicios afectados por la emergencia, mediante medidas objetivas, proporcionadas y limitadas a las circunstancias que justifican su adopción.

A tal efecto, se introduce un régimen de limitación temporal de los precios máximos aplicables durante la vigencia de una situación de emergencia que altere de forma significativa las condiciones de oferta y demanda de un mercado concreto, a fin de proteger la equidad, la transparencia y la confianza de la ciudadanía en el mercado. Dicha limitación consiste en fijar como precio máximo el aplicable en un período anterior de referencia, con sujeción a un criterio objetivo y verificable, evitando así incrementos susceptibles de perjudicar gravemente a las personas consumidoras y usuarias en un momento de especial fragilidad.

La limitación de los incrementos de precios debe mantenerse vigente durante todo el tiempo en que persistan las condiciones de demanda anómala directamente vinculadas a la situación de emergencia, en tanto que es dicha alteración extraordinaria del mercado –y no únicamente el momento inicial de la situación de emergencia– la que genera el riesgo de incrementos desproporcionados y socialmente injustificados de los precios. Este marco temporal se debe expresar de forma objetiva y concreta, para garantizar la seguridad jurídica de la limitación temporal, viniendo reflejada en la declaración de emergencia de protección civil que activa de forma directa la limitación o en el correspondiente Acuerdo del Consejo de Ministros.

La experiencia demuestra que los efectos de una emergencia sobre la movilidad, el acceso a bienes y servicios esenciales o la disponibilidad de determinadas infraestructuras pueden prolongarse en el tiempo más allá del evento inicial, manteniendo una presión sostenida sobre la demanda y una restricción efectiva de la capacidad de elección de las personas consumidoras y usuarias. Limitar la vigencia de la medida a un plazo fijo predeterminado, desvinculado de la evolución real de dichas circunstancias, comprometería su eficacia y permitiría la reaparición de los mismos efectos distorsionadores que se pretenden evitar. Por ello, la vinculación temporal de la limitación de precios a la duración efectiva de la situación de demanda anómala, prevista expresamente por Acuerdo de Consejo de Ministros, se configura como una solución proporcionada, flexible y respetuosa con el principio de intervención mínima, garantizando que la medida se mantenga únicamente mientras resulte estrictamente necesaria para la protección del interés general.

En aras de garantizar que estas medidas no supongan una limitación de la puesta en el mercado de nuevos bienes o servicios por parte de los operadores económicos, que puedan mitigar la alteración de oferta y demanda derivada de la situación de emergencia o fuerza mayor, el aumento de precio del producto y servicio al consumidor final, fuera de los límites fijados en la norma, podrá llevarse a cabo cuando venga justificada de forma objetiva por un aumento de los costes, sin que ello suponga un aumento de márgenes para el operador.

Por último, la norma busca garantizar su aplicabilidad respecto del Derecho de la Unión Europea, previendo su aplicación al sector del transporte tras aval expreso de la Comisión Europea.

V

El real decreto-ley se estructura en dos capítulos, nueve artículos, seis disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias y cuatro disposiciones finales.

El capítulo I establece las ayudas destinadas a las víctimas del accidente ferroviario de Urda. Así, el artículo 1 delimita su objeto y ámbito de aplicación, mientras que el artículo 2 identifica a las personas beneficiarias de las ayudas previstas, incluyendo tanto a quienes hayan resultado directamente afectadas por el accidente como a aquellas que,

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

por su relación con las personas fallecidas, se encuentren en las circunstancias contempladas en la norma.

Por su parte, el artículo 3 regula las distintas modalidades de ayuda y determina su cuantía, diferenciando entre los supuestos de fallecimiento y de lesiones.

El artículo 4 atribuye las funciones de gestión de estas ayudas, mientras que el artículo 5 establece el procedimiento para su reconocimiento, concesión y abono.

El artículo 6 precisa su régimen de compatibilidad con otras ayudas o subvenciones públicas, así como con las indemnizaciones que puedan corresponder a las víctimas conforme a la normativa aplicable.

El artículo 7 dispone que las ayudas no tendrán carácter reintegrable, determinando asimismo el régimen jurídico al que quedan sujetas, en el que destaca la exención tributaria y su no sujeción a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Finalmente, el artículo 8 concreta la financiación de las medidas previstas.

El capítulo II está dedicado a las medidas para garantizar la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia.

El artículo 9 modifica la letra c) del artículo 20.1 en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre con el objetivo de unificar todo el contenido normativo relativo a limitaciones de precio en situaciones de emergencia en el nuevo artículo 20 ter.

Asimismo, se introduce un nuevo artículo 20 ter en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, con el objetivo de incorporar un límite máximo de precios en situaciones de emergencia de carácter extraordinario, reforzando así la protección de los legítimos intereses económicos de las personas consumidoras y usuarias y prohibiendo expresamente prácticas que puedan revestir carácter abusivo en contextos de emergencia. Esta modificación se alinea con los principios y técnicas normativas observados en otros reales decretos-leyes que han incorporado medidas temporales de protección social y económica, con criterios claros y proporcionales destinados a preservar el interés general sin alterar de forma permanente los mecanismos ordinarios de formación de precios.

A efectos de la determinación del precio máximo aplicable durante la vigencia de una situación de emergencia, la norma establece como una referencia el precio máximo efectivamente aplicado durante los treinta días naturales inmediatamente anteriores a la fecha de inicio de dicha situación. Este periodo de referencia resulta adecuado y proporcionado, en la medida en que permite reflejar de forma fiel el precio ordinario del bien o servicio en condiciones normales de mercado, evitando tanto la toma en consideración de valores puntuales o anómalos como posibles prácticas de elevación artificial de precios en momentos inmediatamente previos a la situación de emergencia, en caso de poder preverse.

Asimismo, la utilización de un periodo de treinta días se alinea con el criterio objetivo y consolidado recogido en el artículo 20 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, relativo a la determinación del precio anterior en supuestos de reducción de precios, reforzando así la coherencia del ordenamiento jurídico y la seguridad jurídica tanto para las personas consumidoras y usuarias como para los operadores económicos. De igual modo, se prevé que, para servicios con altos índices de estacionalidad, se usen como referencia los precios aplicados en el mismo periodo del año anterior, actualizados de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo.

La disposición adicional primera crea una ayuda adicional con carácter de anticipo de las indemnizaciones por responsabilidad civil que pudieran corresponder a las víctimas del accidente.

La disposición adicional segunda prevé la creación de oficinas de atención integral a las víctimas, destinadas a facilitar a las personas afectadas la información, solicitud y tramitación de las ayudas contempladas en esta norma. Con esta medida se pretende

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

ofrecer a las personas afectadas un cauce de atención próximo y accesible que contribuya a agilizar las actuaciones administrativas necesarias y a proporcionar una respuesta coordinada por parte de la Administración General del Estado.

La creación de estas oficinas responde, asimismo, a la necesidad de que la respuesta administrativa posterior al accidente se produzca con la mayor rapidez posible, evitando que las dificultades inherentes a la tramitación administrativa constituyan una carga adicional para las víctimas y sus familiares en unas circunstancias de especial vulnerabilidad.

La disposición adicional tercera establece un régimen especial de protección a las personas trabajadoras como consecuencia de los problemas de movilidad derivados del accidente ferroviario descrito en este real decreto-ley. En efecto, aunque el ordenamiento jurídico laboral ya establece mecanismos de protección de las personas trabajadoras que no puedan prestar sus servicios con normalidad por impedimentos que no les sean imputables, se garantiza así la seguridad y tranquilidad al conjunto de personas trabajadoras afectadas.

La disposición adicional cuarta prevé que, en atención precisamente a la gravedad del accidente, todas las prestaciones que hayan sido causadas como consecuencia directa del mismo, ya sean de incapacidad temporal, incapacidad permanente o muerte y supervivencia, que se reconozcan tanto por la Seguridad Social, como por el Régimen de Clases Pasivas del Estado, tendrán la consideración de asimiladas a accidente de trabajo, o pensión extraordinaria, con la mejora de la cuantía de estas que ello supone.

Por su parte, la disposición adicional quinta concreta directamente la aplicación a los servicios afectados por el accidente ferroviario del 28 de octubre de 2026 de la nueva redacción del artículo 20 ter del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

La disposición adicional sexta se refiere a la sujeción a la normativa de transporte de la Unión Europea, cuando proceda, de las medidas recogidas en el real decreto-ley. De este modo, se requiere la previa autorización de la Comisión Europea de las limitaciones de precios que puedan afectar al transporte, de cara a acreditar la compatibilidad de la medida con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, así como con el resto de normativa europea aplicable en los restantes modos de transporte, entre ella el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que somete la imposición de tarifas máximas a los operadores al régimen de obligaciones de servicio público y a su compensación.

La disposición transitoria primera establece el régimen de aplicación de la modificación del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, a las solicitudes en tramitación.

La disposición transitoria segunda establece el ámbito temporal de aplicación de determinadas medidas contempladas en la norma.

La disposición transitoria tercera responde a la necesidad de equiparar el régimen excepcional que, para el reconocimiento de pensiones del sistema de la Seguridad Social de las víctimas de los accidentes de Adamuz y Gelida acaecidos el pasado mes de enero, se recoge la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 10/2026, de 28 de abril, por el que se aprueban medidas tributarias urgentes y otras medidas de apoyo en respuesta a los daños causados a las víctimas de siniestros de la DANA y otras situaciones de emergencia al ahora regulado en la disposición adicional segunda de este real decreto-ley, incorporando a su ámbito subjetivo a quienes se encontraran en situación asimilada al alta.

Por último, la disposición final primera incorpora una medida de coordinación entre los órganos judiciales competentes y la Administración para la gestión de las ayudas en concepto de anticipo por responsabilidad civil previstas en el Real Decreto-ley 1/2026,

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

de 27 de enero, para las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz y Gélida. En estos casos se incorporan igualmente la medida de coordinación entre los órganos judiciales competentes y la Administración para obtener la información necesaria a fin garantizar la correcta determinación de la ayuda y, en su caso, la eventual subrogación en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones o el pago directo a las personas beneficiarias cuando el importe reconocido exceda de la ayuda otorgada.

Las disposiciones finales segunda, tercera y cuarta regulan, respectivamente, el título competencial que ampara su aprobación, la habilitación para el desarrollo reglamentario y ejecución de la norma, y su entrada en vigor, que tendrá lugar el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en atención a la extraordinaria y urgente necesidad que justifica su adopción.

VI

Las medidas incorporadas en este real decreto-ley responden, por su objeto y finalidad, a una situación que reúne los requisitos de extraordinaria y urgente necesidad exigidos por el artículo 86 de la Constitución Española, circunstancia que justifica el recurso a este instrumento normativo.

De conformidad con dicho precepto constitucional, el Gobierno puede aprobar disposiciones legislativas provisionales en forma de real decreto-ley cuando concurran razones de extraordinaria y urgente necesidad, siempre que su contenido no incida sobre las instituciones básicas del Estado, los derechos, deberes y libertades reconocidos en el título I de la Constitución, el régimen de las comunidades autónomas ni el 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 28 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

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

para subvenir a ella» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 28 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4, 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

La extraordinaria y urgente necesidad de las medidas contenidas en este real decreto-ley encuentra su fundamento, por un lado, en la gravedad de las consecuencias derivadas del accidente ferroviario ocurrido en Urda (Toledo) y en la obligación de los poderes públicos de proporcionar una respuesta inmediata y eficaz a las víctimas, a las personas afectadas y a sus familiares. La naturaleza de los daños ocasionados por un suceso de estas características exige la adopción urgente de mecanismos de apoyo que permitan atender, sin demora, las necesidades económicas, asistenciales y sociales surgidas como consecuencia del accidente.

La aprobación inmediata de las medidas previstas resulta imprescindible para garantizar que las ayudas puedan hacerse efectivas en el momento en que son más necesarias, contribuyendo a paliar las consecuencias personales y materiales sufridas por las víctimas. La eficacia de estas actuaciones está estrechamente vinculada a su rapidez de implantación, puesto que una respuesta tardía disminuiría notablemente su capacidad para facilitar la recuperación y favorecer el restablecimiento de unas condiciones de vida adecuadas.

Asimismo, la pronta articulación de los instrumentos de apoyo previstos constituye un elemento esencial para reforzar la protección de las personas afectadas y preservar la cohesión social. La experiencia demuestra que la actuación diligente de las instituciones en situaciones de especial gravedad genera confianza en los poderes públicos y transmite un mensaje de solidaridad y respaldo a quienes han sufrido las consecuencias directas del accidente.

En este contexto, una demora en la aprobación y ejecución de las medidas previstas podría comprometer el cumplimiento efectivo de los objetivos perseguidos, agravando la situación de vulnerabilidad de las personas afectadas y dificultando la reparación de los perjuicios ocasionados. Por ello, resulta imprescindible establecer procedimientos ágiles y plazos reducidos que permitan tramitar y resolver las ayudas con la máxima celeridad compatible con las garantías jurídicas exigibles.

Del mismo modo, la adopción inmediata de estas medidas permitirá adecuar la respuesta pública a las necesidades excepcionales generadas por el accidente de Urda, asegurando una utilización eficaz de los recursos públicos y facilitando la coordinación entre las distintas administraciones y entidades intervinientes. Todo ello con el fin de proporcionar una cobertura efectiva a las víctimas, contribuir a la reparación de los daños sufridos y minimizar el impacto social derivado de un acontecimiento de extraordinaria gravedad.

Además, debe tenerse en cuenta que la presente regulación se limita a establecer un régimen extraordinario de ayudas que complementa las indemnizaciones que puedan corresponder conforme a la normativa vigente en materia de derechos de los viajeros ferroviarios, asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y responsabilidad civil.

Por lo que se refiere a las medidas destinadas a garantizar la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia, el presupuesto habilitante deriva también de las consecuencias inmediatas del accidente ferroviario en cuestión y de la interrupción de una infraestructura esencial para las comunicaciones entre Madrid, Castilla-La Mancha y Andalucía.

La reducción repentina de los servicios disponibles obliga a reorganizar desplazamientos y concentra la demanda en alternativas cuya oferta no puede ampliarse con igual rapidez. Esta situación limita la capacidad de elección de las personas consumidoras y usuarias y genera un riesgo inmediato de incrementos extraordinarios de precios en servicios necesarios para atender necesidades familiares, laborales, sanitarias o asistenciales.

La necesidad de intervención se produce desde el inicio de la emergencia, pues la contratación de servicios alternativos no puede aplazarse en numerosos supuestos. La demora normativa prolongaría la exposición de las personas afectadas a estas condiciones excepcionales y permitiría la acumulación de perjuicios económicos.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

En definitiva, la respuesta a la situación requiere, en todo caso, una actuación en un plazo inferior al necesario para la tramitación parlamentaria de una ley, incluso por el procedimiento de urgencia, de acuerdo con el criterio expresado en las Sentencias del Tribunal Constitucional 31/2011, de 17 de marzo, FJ 4; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 6, y 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8.

A esta exigencia temporal se añade la disolución del Congreso de los Diputados y del Senado acordada mediante el Real Decreto 806/2026, de 5 de octubre. Esta circunstancia impide disponer de la respuesta legislativa ordinaria de unas Cámaras en pleno ejercicio de su mandato y hace especialmente inadecuado diferir la protección hasta la constitución de las nuevas Cortes Generales. La disolución no constituye por sí misma el presupuesto habilitante del real decreto-ley, que reside en las consecuencias de la emergencia descrita, pero refuerza la necesidad de emplear el instrumento constitucionalmente previsto para atenderlas sin demora. Su utilización preserva el control parlamentario, que corresponde a la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados en los términos de los artículos 78.2 y 86 de la Constitución y del artículo 57 de su reglamento.

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 del presente real decreto-ley, que prevén, en su capítulo II y en la disposición adicional quinta una intervención económica circunscrita a situaciones extraordinarias, con límites objetivos y excepciones justificadas, permite afirmar que no supone una configuración general del derecho de propiedad o de la libertad de empresa; ni, por tanto, una afectación de los mismos, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional.

Finalmente, el presente real decreto-ley no afecta al régimen de las comunidades autónomas ni altera la distribución constitucional de competencias entre el Estado y aquellas. Su objeto se limita a la adopción de medidas extraordinarias y temporales de apoyo a las víctimas y personas afectadas por el accidente ferroviario ocurrido en Urda, articuladas mediante ayudas de carácter estatal dirigidas a atender necesidades inmediatas derivadas de un acontecimiento de carácter excepcional. La norma no modifica el alcance de las competencias autonómicas ni condiciona su ejercicio, tampoco incide sobre la organización institucional de las comunidades autónomas ni establece mecanismos de intervención sobre materias de su competencia. Por el contrario, las medidas previstas responden a la necesidad de garantizar una respuesta pública rápida, homogénea y eficaz ante una situación de especial gravedad, en el ejercicio de

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

competencias propias del Estado y sin perjuicio de las actuaciones que, en el ámbito de sus respectivas competencias, puedan desarrollar las administraciones autonómicas. En consecuencia, el contenido de este real decreto-ley no supone innovación alguna en el régimen autonómico ni produce alteración material de las relaciones competenciales entre las distintas administraciones públicas.

VII

El presente real decreto-ley respeta los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En particular, responde a los principios de necesidad y eficacia, al dar respuesta a una situación que requiere una actuación inmediata de los poderes públicos para la protección del interés general, siendo el real decreto-ley el instrumento normativo más adecuado para asegurar la consecución de los fines perseguidos en el plazo requerido.

En este sentido, y tal y como se ha expuesto en los párrafos anteriores, este real decreto-ley resulta el instrumento imprescindible para proporcionar una respuesta inmediata a las necesidades derivadas del accidente ferroviario ocurrido en Urda, dada la extraordinaria gravedad de los daños personales y sociales ocasionados. La norma responde a la necesidad de articular con urgencia un conjunto de medidas de apoyo económico y asistencia a las víctimas y sus familias, evitando que las personas afectadas deban soportar durante un periodo prolongado las consecuencias económicas derivadas del siniestro. Asimismo, el real decreto-ley se ajusta al principio de eficacia, al establecer un marco jurídico que permite la rápida puesta en marcha de las ayudas previstas y garantiza la consecución de los objetivos perseguidos, proporcionando una respuesta pública ágil, homogénea y adecuada a la excepcional situación generada por el accidente.

Asimismo, la regulación contenida en esta norma se ajusta al principio de proporcionalidad, al limitarse a las medidas estrictamente necesarias para alcanzar los objetivos propuestos, sin incorporar restricciones injustificadas ni imponer cargas adicionales a la ciudadanía o a los operadores económicos.

La norma también garantiza el principio de seguridad jurídica, al integrarse de manera coherente en el marco normativo vigente y mantener la necesaria consistencia con el conjunto del ordenamiento jurídico.

Por lo que respecta al principio de transparencia, aun cuando la tramitación de un real decreto-ley no exige la realización de los trámites de consulta pública, audiencia e información pública, de conformidad con lo previsto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, los objetivos y el alcance de las medidas adoptadas se encuentran claramente identificados y justificados tanto en la parte expositiva de la norma como en la correspondiente memoria.

Finalmente, el principio de eficiencia queda igualmente atendido, habiéndose diseñado las medidas contenidas en este real decreto-ley de forma que permitan alcanzar los objetivos perseguidos con el menor impacto posible en términos de cargas administrativas y de gestión para la ciudadanía y los distintos agentes afectados.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo establecido en las reglas 1.ª, 7.ª, 13.ª, 14.ª, 17.ª, 18.ª y 21.ª del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, las competencias exclusivas en materia de regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; 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; legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las Comunidades Autónomas; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

propia de las Comunidades Autónomas, así como ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, del Ministro de Hacienda, del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de la Ministra de Trabajo y Economía Social, del Ministro de Política Territorial y Memoria Democrática, del Ministro de Economía, Comercio y Empresa, y de la Ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de noviembre de 2026,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Ayudas a las víctimas del accidente ferroviario de Urda (Toledo)

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente capítulo tiene por objeto la adopción de medidas urgentes de respuesta para la atención a las víctimas ante los daños sufridos por el accidente ferroviario de Urda (Toledo), en el punto kilométrico 118 de la línea 14-010 Madrid-Puerta de Atocha Almudena Grandes-Sevilla-Santa Justa, de la Red Ferroviaria de Interés General, el día 28 de octubre de 2026.

2. Las ayudas establecidas en este capítulo complementarán las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas conforme a la normativa comunitaria y nacional en materia de derechos de los viajeros de ferrocarril y sobre asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

3. Las ayudas establecidas en este capítulo se otorgarán, sin perjuicio del resto de indemnizaciones que correspondan a todos los pasajeros de los trenes siniestrados, tanto en materia de asistencia (comida, alojamiento y transporte, entre otros), pérdida o daños de los bultos de mano, animales y equipaje, como en caso de muerte y lesiones, y que se regirán por lo establecido en la normativa sectorial de aplicación.

Artículo 2. *Beneficiarios.*

1. Serán beneficiarias de las ayudas reguladas en este capítulo las víctimas de los trenes siniestrados en el accidente recogido en el artículo 1. De conformidad con el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, tendrán la consideración de víctima toda persona que, como resultado de encontrarse involuntariamente involucrada de forma directa en los citados accidentes ferroviarios, resultasen heridas o fallecidas.

De este modo, para la percepción de estas cantidades se requerirá la circunstancia de ser viajero, maquinista, personal en formación o personal de a bordo, en cualquiera de sus categorías, de los trenes siniestrados.

En este sentido, las empresas ferroviarias involucradas en el accidente remitirán al órgano instructor el listado de personas que viajaban a bordo de los trenes siniestrados en el plazo de 15 días desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley.

Adicionalmente, en el caso de fallecimiento, el órgano instructor recabará el certificado de defunción y, en el caso de lesiones corporales, el informe de la aseguradora encargada de la gestión del Seguro Obligatorio de Viajeros en el que se reconozca la categoría de las lesiones corporales establecidas en el baremo de indemnizaciones del anexo del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

2. En los casos de fallecimiento, podrán ser beneficiarios de estas ayudas, a título de víctimas indirectas, las personas que reúnan las condiciones que se indican a continuación:

a) El cónyuge de la persona fallecida, no separada legalmente, o la persona que hubiera venido conviviendo con el fallecido de forma permanente, con análoga relación de afectividad a la del cónyuge, cualquiera que sea su orientación sexual, durante al menos los dos años anteriores a la fecha del fallecimiento, salvo que hubieran tenido descendencia en común –en este caso bastará con acreditar la convivencia en el periodo inmediatamente anterior al fallecimiento–.

b) Los hijos de la persona fallecida, con independencia de su edad y filiación o de su condición de póstumos.

c) Los hijos menores de edad que no fueran de la persona fallecida, pero lo fueran de las personas previstas en el párrafo a) y los hijos mayores de edad de las personas previstas en el párrafo a) siempre que concurriera el requisito de dependencia económica de la persona fallecida.

d) En defecto de las personas mencionadas en los párrafos anteriores, serán beneficiarios de la ayuda los padres de la persona fallecida.

e) En defecto de los padres de la persona fallecida y de las personas citadas en los párrafos anteriores, serán beneficiarios los ascendientes de segundo grado.

f) Cuando no existan beneficiarios de los enumerados en los párrafos anteriores, serán beneficiarios los hermanos de la persona fallecida.

3. De concurrir varios beneficiarios a título de víctimas indirectas, la distribución de la cantidad a que ascienda la ayuda se efectuará de la siguiente forma:

a) En los casos aludidos en los párrafos a), b) y c) del apartado anterior, y cuando concurran como víctimas indirectas las personas recogidas en la párrafo a) con las recogidas en los párrafos b) y c), la cantidad se dividirá en dos mitades. Una mitad corresponderá al cónyuge o persona que hubiera venido conviviendo con el fallecido, en los términos del párrafo a) y la otra mitad, al hijo o a los hijos mencionados en los párrafos b) y c), que se distribuirá entre todos ellos, cuando fuesen varios, por partes iguales.

b) A falta de las personas señaladas anteriormente, la ayuda se distribuirá aplicando el orden de prelación para obtener la condición de beneficiario que se establece en los párrafos d), e) y f) del apartado anterior. En el caso de que concurra la condición de beneficiario en varias personas, la cantidad que, en su caso, corresponda percibir al colectivo correspondiente se distribuirá por partes iguales entre todas ellas.

Artículo 3. *Importe de las ayudas.*

Los beneficiarios recibirán los siguientes importes en concepto de ayuda por los daños sufridos, y con independencia de la determinación posterior de responsabilidades:

a) Por fallecimiento: la cantidad de 72.121,46 euros por persona fallecida.

b) Por lesiones corporales: En función de las distintas categorías de lesiones corporales establecidas en el baremo de indemnizaciones del anexo del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, según las prestaciones del seguro obligatorio de viajeros establecidas en el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, por las siguientes cuantías:

Categoría 1: 84.141,7 euros.
Categoría 2: 60.101,22 euros.
Categoría 3: 54.091,08 euros.
Categoría 4: 48.080,96 euros.
Categoría 5: 42.070,84 euros.
Categoría 6: 36.060,72 euros.
Categoría 7: 30.050,6 euros.
Categoría 8: 24.040,48 euros.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

Categoría 9: 18.030,36 euros.
Categoría 10: 12.020,24 euros.
Categoría 11: 9.015,18 euros.
Categoría 12: 7.212,14 euros.
Categoría 13: 5.409,10 euros.
Categoría 14: 2.404,04 euros.

Artículo 4. *Gestión de las ayudas.*

1. Las ayudas previstas en este capítulo se regularán por lo establecido en esta norma. Mediante resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se establecerá el procedimiento de solicitud y gestión de las ayudas.
2. Las solicitudes de ayudas se presentarán en el plazo de tres meses, contados a partir de la publicación de la resolución prevista en el apartado anterior. No obstante, por causas justificadas, dicho plazo podrá ampliarse de oficio o a petición de los interesados.
3. Si se detectaran defectos u omisiones subsanables o se necesitara información complementaria, se requerirá al solicitante, mediante notificación electrónica o mediante el medio elegido para las comunicaciones por este, para que, en un plazo máximo de diez días hábiles, subsane las faltas o acompañe los documentos necesarios.

Artículo 5. *Procedimiento de concesión y pago de las ayudas.*

1. Las ayudas se concederán a todas aquellas personas que reúnan los requisitos para ser beneficiarias de las mismas.
2. Las ayudas se otorgarán mediante resolución del titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.
3. La ordenación e instrucción del procedimiento se realizará por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.
4. El medio de publicación de todos los actos administrativos del procedimiento, surtiendo en todo caso los efectos de notificación, será la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, se notificará a los interesados mediante el medio que hayan elegido para las comunicaciones.
5. El órgano instructor, a la vista del expediente, formulará la propuesta de resolución provisional que contendrá la relación provisional de beneficiarios y la cuantía a percibir por cada uno de ellos. La resolución provisional se notificará a los interesados mediante el medio que hayan elegido para las comunicaciones, concediéndose un trámite de audiencia por plazo máximo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente a la notificación, para recepción de alegaciones.
6. Las alegaciones y documentación presentadas serán examinadas por el órgano instructor, quien elevará una propuesta de resolución definitiva al órgano concedente. Dicha propuesta deberá expresar la relación de beneficiarios para los que se propone la concesión de la ayuda y su cuantía. La propuesta irá acompañada de un informe del órgano instructor en el que conste que de la información que obra en su poder se desprende que los beneficiarios cumplen todos los requisitos necesarios para acceder a las ayudas.
7. Recibida la propuesta y el informe del instructor, el órgano concedente dictará la resolución definitiva de concesión de las ayudas, resolviendo de este modo el procedimiento. Podrán dictarse resoluciones parciales de concesión de las ayudas en caso de que se haya comprobado que las solicitudes ya recibidas cumplen los requisitos previstos para el otorgamiento de la ayuda sin necesidad de la finalización de los plazos establecidos en el presente artículo y en el artículo 4.
8. La resolución de concesión se notificará a los interesados en el plazo de diez días hábiles a partir de la fecha en que haya sido dictada. El plazo máximo en el que se notificará la resolución de concesión será de seis meses, contado desde el día siguiente a la fecha final del plazo de presentación de solicitudes.
9. Tras la notificación de la concesión de la ayuda, se procederá al pago de ésta.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

10. La competencia para aprobar los gastos y autorizar los compromisos, reconocimientos de obligaciones y propuestas de pago que procedan, así como expedir y autorizar los documentos contables derivados de dichas operaciones, corresponderá a la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

11. El pago de las ayudas se hará efectivo en un único pago al beneficiario tras la notificación de la resolución de concesión de la misma.

12. Los beneficiarios de estas ayudas quedan exceptuados de la constitución de garantías para el cobro de las mismas.

Artículo 6. *Compatibilidad de las ayudas.*

1. Las ayudas previstas en este capítulo son compatibles con otras subvenciones y ayudas concedidas para la misma finalidad.

2. Estas ayudas serán compatibles con las indemnizaciones que se perciban de los seguros de responsabilidad civil o afianzamientos mercantiles suscritos por las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras u otras administraciones, y de los seguros suscritos por las propias víctimas.

3. Asimismo, estas ayudas serán compatibles con las indemnizaciones previstas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación.

Artículo 7. *Régimen jurídico de las ayudas.*

1. Las ayudas en concepto de daños sufridos contempladas en el presente capítulo tendrán el carácter de no reembolsables por las víctimas.

2. Estas ayudas estarán exentas de tributación en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

3. A las ayudas incluidas en este capítulo no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención de subvenciones. Como excepción a lo anterior, en lo no previsto en este capítulo se aplicará de manera supletoria el título IV.

En todo caso, las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

4. Las ayudas previstas en este capítulo no suplirán las responsabilidades y obligaciones de las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y administraciones públicas establecidas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación.

Artículo 8. *Aspectos financieros.*

Las ayudas complementarias a las indemnizaciones a las que tienen derecho las personas afectadas, establecidas en este capítulo, se imputarán al concepto presupuestario 17.20-451N-485 «Ayudas a los beneficiarios previstos en el artículo 2 del Real Decreto-ley 32/2026, de 3 de noviembre, de ayudas a las víctimas del accidente ferroviario de Urda (Toledo) y por el que se garantiza la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia.».

A tal efecto se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el citado concepto, por importe de 15.309.165,24 euros.

Se otorga a este crédito la naturaleza de ampliable e incorporable. Tanto el crédito extraordinario anterior, como las ampliaciones e incorporaciones de crédito que, en su caso, se tramiten se financiarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

CAPÍTULO II

Medidas para garantizar la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia

Artículo 9. *Modificación del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.*

El Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica la letra c) del apartado 1 del artículo 20, que pasa a tener el siguiente tenor:

«c) El precio final completo, incluidos los impuestos, desglosando, en su caso, el importe de los incrementos o descuentos que sean de aplicación a la oferta y los gastos adicionales, incluidos los potenciales gastos de gestión, que se repercutan al consumidor o usuario.

En el resto de los casos en que, debido a la naturaleza del bien o servicio, no pueda fijarse con exactitud el precio en la oferta comercial, deberá informarse sobre la base de cálculo que permita al consumidor o usuario comprobar el precio. Igualmente, cuando los gastos adicionales que se repercutan al consumidor o usuario no puedan ser calculados de antemano por razones objetivas, debe informarse del hecho de que existen dichos gastos adicionales y, si se conoce, su importe estimado.

En los contratos celebrados a distancia o fuera del establecimiento comercial, el comerciante facilitará de forma clara y comprensible información sobre el precio cuando este haya sido personalizado sobre la base de una toma de decisiones automatizada.

En todo caso, el precio final ofertado deberá respetar la normativa reguladora de precios que resulte de aplicación, en su caso, con referencia expresa a dicha normativa y los parámetros utilizados para la fijación del precio final conforme a la misma.»

Dos. Se introduce un nuevo artículo 20 ter, con el siguiente tenor:

«Artículo 20 ter. *Limitación del incremento del precio final en contextos de urgencia, riesgo o necesidad de las personas consumidoras.*

1. No se podrán producir incrementos del precio final de venta de los bienes y servicios que se determinen conforme a este artículo en contextos de urgencia, riesgo o necesidad de las personas consumidoras. A estos efectos, se entenderá por incremento del precio final cualquier precio superior al del precio máximo al que se haya ofertado el bien o servicio, o aquellos bienes o servicios de naturaleza análoga, durante los treinta días previos a la situación sobrevenida que deriva en la urgencia, riesgo o necesidad.

Excepcionalmente, en caso de que el precio máximo ofertado sea superior en un cincuenta por ciento al precio medio ofertado en los treinta días previos a la situación sobrevenida en relación con el mismo bien o servicio, o en relación con bienes y servicios de naturaleza análoga, el precio de referencia, de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior, será dicho precio medio incrementado en un cincuenta por ciento.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se realizará sin perjuicio de los incrementos de precio que deriven de un aumento acreditable de los costes para la puesta en el mercado de dicho bien o servicio, o que sean demostrablemente necesarios para la puesta en el mercado de nuevos bienes o servicios por parte

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

de los operadores económicos, que puedan mitigar la alteración de oferta y demanda derivada de la situación de emergencia o fuerza mayor.

En aquellos bienes y servicios cuyos precios tengan un marcado carácter estacional, se podrá tomar como referencia el precio del mismo periodo del año anterior, actualizado de acuerdo con el Índice de Precios al Consumo.

En aquellos servicios que cuenten con tarifas o precios regulados, o que estén sujetos a contratos entre el operador y la administración pública, al no fijarse estos libremente por el operador, se considerará que se cumple la condición de no incremento de precio por parte del operador.

2. Lo previsto en el apartado anterior será de aplicación tras la declaración de zona afectada gravemente por una emergencia de protección civil regulada en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil. Adicionalmente, lo previsto en el apartado anterior también será de aplicación en contextos de urgencia, riesgo o necesidad de las personas consumidoras derivados de accidente, emergencia técnica, fuerza mayor u otras circunstancias sobrevenidas no imputables a las personas usuarias y que alteren la situación de oferta y demanda de forma excepcional, que se determinen en cada caso mediante Acuerdo de Consejo de Ministros.

El Acuerdo correspondiente precisará la fecha de inicio y finalización de la medida, los bienes o servicios afectados y la referencia aplicable para la limitación de precios de los bienes o servicios cubiertos por esta conforme a las bases establecidas en el apartado 1. Asimismo, el citado Acuerdo podrá establecer, por parte de los comercializadores afectados por esta limitación, la obligación de facilitar información al consumidor o usuario, en la oferta comercial, del precio medio y máximo al que se haya ofertado el bien o servicio en, al menos, los treinta días previos a la oferta. Esta obligación de información será aplicable durante la vigencia de la medida o, en su caso, durante el periodo adicional que establezca expresamente el correspondiente Acuerdo.

3. El incumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo dará derecho al consumidor o usuario a la devolución automática de cualquier cantidad cobrada en exceso sobre el precio máximo aplicable, sin perjuicio del régimen sancionador que resulte de aplicación.»

Disposición adicional primera. *Ayudas en concepto de anticipo de indemnizaciones por responsabilidad civil.*

1. Las personas beneficiarias de las ayudas del presente real decreto-ley, podrán solicitar, en el marco del procedimiento regulado en el artículo 5, una ayuda adicional en concepto de anticipo de las indemnizaciones por responsabilidad civil que se deriven de los accidentes descritos en el artículo 1 del presente real decreto-ley.

2. El importe de la ayuda en concepto de anticipo será del valor correspondiente a la ayuda establecida en el artículo 3 del presente real-decreto ley para el correspondiente beneficiario.

3. En estos casos, el Estado se subrogará en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones que en su caso se declaren en favor de los beneficiarios previstos en el apartado 1, hasta el límite de la ayuda satisfecha de conformidad con lo establecido en el apartado 2 de esta disposición. El derecho de crédito derivado de dicha subrogación tendrá la consideración de ingreso de derecho público, por lo que para su recaudación se aplicará lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

4. En caso de que la eventual indemnización que se establezca fuera inferior a la ayuda otorgada en concepto de anticipo, las personas beneficiarias no tendrán que devolver la diferencia. Si la indemnización establecida fuera superior a la ayuda otorgada en concepto de anticipo, las personas beneficiarias recibirán el importe de la indemnización que exceda respecto a la ayuda otorgada.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

5. Estas ayudas en concepto de anticipo de las correspondientes indemnizaciones por responsabilidad civil son compatibles con otras subvenciones y ayudas concedidas para la misma finalidad, con las indemnizaciones previstas en el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, y el resto de normativa sectorial de aplicación, y con las indemnizaciones de los seguros suscritos por las propias víctimas.

6. Las ayudas en concepto de anticipo recogidas en esta disposición adicional se imputarán al concepto presupuestario 17.20-451N-881 «Anticipos de las indemnizaciones a las que tienen derecho los beneficiarios previstos en el artículo 2 del Real Decreto-ley 32/2026, de 3 de noviembre, de ayudas a las víctimas del accidente ferroviario de Urda (Toledo) y por el que se garantiza la accesibilidad equitativa a bienes y servicios en situaciones de emergencia».

A tal efecto se aprueba la concesión de un crédito extraordinario en el citado concepto, por importe de 15.309.165,24 euros.

Se otorga a este crédito la naturaleza de ampliable e incorporable. Tanto el crédito extraordinario anterior, como las ampliaciones e incorporaciones de crédito que, en su caso, se tramiten se financiarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

7. A las ayudas incluidas en esta disposición no les resultará de aplicación la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, ni será de aplicación ningún otro requisito establecido en otras leyes para la obtención 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, el procedimiento recogido en el capítulo II, del título II de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

En todo caso, las ayudas respetarán los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos destinados a tal fin.

8. A efectos de la adecuada tramitación, instrucción y resolución del procedimiento de concesión de estas ayudas, configuradas como anticipos de las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad civil, el órgano judicial competente para la instrucción, enjuiciamiento o ejecución del proceso o procesos penales incoados con ocasión del accidente notificará o facilitará al órgano instructor del procedimiento administrativo para tramitación y concesión de estas ayudas, a solicitud de éste y con carácter previo a la resolución de concesión, las resoluciones judiciales o cuanta información sobre el estado de las actuaciones procesales que resulten necesarias relacionadas con las indemnizaciones por responsabilidad civil que se hubieran anticipado, consignado o satisfecho a las víctimas del accidente, a fin de garantizar la correcta determinación de la ayuda y, en su caso, la eventual subrogación en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones o el pago directo a las personas beneficiarias cuando el importe reconocido exceda de la ayuda otorgada. No se facilitarán las actuaciones procesales o resoluciones que sean o hubieran sido declaradas secretas o reservadas conforme a la ley.

El órgano instructor del procedimiento administrativo resolverá las solicitudes de ayuda en concepto de anticipo dentro del plazo máximo previsto, a la vista de la información facilitada por el órgano judicial competente conforme al párrafo anterior. Si transcurrido un mes desde la solicitud de información al órgano judicial competente la información no se hubiera recibido o fuera insuficiente para la tramitación de la ayuda, el plazo máximo para resolver quedará suspendido hasta la recepción de la información necesaria para la tramitación. Esta suspensión no afectará a la tramitación ni al pago de las ayudas previstas en el artículo 3.

Disposición adicional segunda. *Creación de Oficinas de Atención Integral.*

1. En las Delegaciones, Subdelegaciones del Gobierno y Direcciones Insulares de aquellas Comunidades Autónomas en las que residan personas afectadas por el accidente ferroviario de Urda (Toledo), se crearán oficinas de atención integral para

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

facilitar la presentación de las solicitudes y la tramitación de las ayudas y prestaciones recogidas en este real decreto-ley.

2. Con el fin de que las oficinas de atención integral puedan desempeñar las funciones previstas en el apartado anterior y facilitar a las personas afectadas la solicitud y tramitación de las ayudas y prestaciones a las que pudieran tener derecho, las Administraciones Públicas que dispongan de información relativa a las víctimas facilitarán a las Delegaciones, Subdelegaciones del Gobierno y Direcciones Insulares, a requerimiento de estas, los datos personales estrictamente necesarios para su identificación y localización, incluido su lugar de residencia.

A estos efectos, este real decreto-ley constituye la habilitación legal expresa para la comunicación y el tratamiento de dichos datos personales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Disposición adicional tercera. *Protección de las personas trabajadoras afectadas.*

1. Las personas trabajadoras que no hayan podido acudir presencialmente a su puesto de trabajo o iniciar su prestación laboral con puntualidad como consecuencia del accidente ferroviario al que se refiere el artículo 1, o de las alteraciones del servicio, no podrán ser sancionadas por la empresa ni sufrir perjuicio alguno en su relación laboral.

2. Las personas trabajadoras tendrán derecho a que las compañías ferroviarias les faciliten justificantes acreditativos de las incidencias que hayan provocado alteraciones en la prestación del servicio.

Disposición adicional cuarta. *Consideración excepcional como situación asimilada a accidente de trabajo de los procesos de incapacidad temporal y pensiones de incapacidad permanente, muerte y supervivencia de las personas trabajadoras víctimas de los daños sufridos por el accidente ferroviario de Urda (Toledo), acaecido el 28 de octubre de 2026.*

1. Los procesos de incapacidad temporal iniciados antes del 30 de noviembre de 2026, como consecuencia del accidente ferroviario a que se refiere el artículo 1 tendrán la consideración, con carácter excepcional, de situación asimilada a accidente de trabajo, exclusivamente a efectos de la prestación económica de incapacidad temporal del sistema de Seguridad Social. Como consecuencia de esta asimilación, no se requerirá periodo mínimo de cotización de conformidad con lo establecido en el artículo 172.b) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.

Para esta consideración excepcional, estos procesos de incapacidad temporal serán codificados por el facultativo médico del Servicio Público de Salud con el código determinado por el Ministerio de Sanidad en coordinación con el Instituto Nacional de la Seguridad Social.

A los procesos de incapacidad temporal derivados de accidente de trabajo se les reconocerá tal condición sin que resulte de aplicación lo previsto en el artículo 156.4.a) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

2. Las pensiones de incapacidad permanente, muerte y supervivencia, así como la prestación económica por incapacidad permanente parcial, cuyo hecho causante sea consecuencia del accidente referido en este precepto tendrán la consideración, con carácter excepcional, de situación asimilada a accidente de trabajo a los exclusivos efectos del cálculo de su cuantía económica siempre que resulte más favorable.

A las prestaciones económicas de incapacidad permanente, muerte y supervivencia derivadas de accidente de trabajo se les reconocerá tal condición sin que resulte de aplicación lo previsto en el artículo 156.4.a) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

3. De igual forma, las pensiones de jubilación o retiro por incapacidad permanente, de viudedad, orfandad o a favor de los padres reconocidas por el Régimen de clases

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

Pasivas del Estado, siempre que el hecho causante de la pensión de que se trate sea consecuencia del accidente ferroviario descrito en este precepto, tendrán la consideración, con carácter excepcional, de prestación extraordinaria a los exclusivos efectos del cálculo de su cuantía económica de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 del texto refundido de Ley de Clases Pasivas del Estado, aprobado por el Real Decreto Legislativo 670/1987, de 30 de abril, siempre que resulte más favorable.

4. A efectos de la prestación económica de incapacidad temporal, podrá causar derecho a esta protección excepcional la persona trabajadora por cuenta propia o ajena que se encuentre en la fecha del hecho causante en alta en cualquiera de los regímenes de Seguridad Social. A efectos de las prestaciones de incapacidad permanente o de muerte y supervivencia, podrán causar ese derecho las personas trabajadoras por cuenta propia o ajena que en la fecha del hecho causante se encuentren en alta o en situación asimilada a la de alta en cualquiera de los regímenes de Seguridad Social. Lo previsto en la presente disposición se aplicará sin necesidad de que el interesado lo solicite y de forma retroactiva desde la fecha de efectos del subsidio por incapacidad temporal o pensión, aun cuando a la fecha de entrada en vigor del presente real decreto-ley se hubiere extinguido el derecho o reconocido la pensión.

5. Para la identificación de las personas beneficiarias de esta medida, Renfe Viajeros, SME, SA, e Intermodalidad de Levante, SA (IRYO), facilitarán al Instituto Nacional de la Seguridad Social, Instituto Social de la Marina y Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social en el plazo de 15 días desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, el listado de pasajeros de los trenes, así como el listado de personas fallecidas.

6. La diferencia entre la pensión que hubiera correspondido a la persona beneficiaria y la que le corresponda en aplicación de lo dispuesto en esta disposición será financiado a cargo de los Presupuestos Generales del Estado mediante una transferencia al presupuesto de la Seguridad Social.

Disposición adicional quinta. *Aplicación de la limitación de precios a los servicios afectados por la interrupción de la línea ferroviaria Madrid-Andalucía.*

Lo previsto en el artículo 20 ter del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, resultará de aplicación a los servicios afectados por el accidente ferroviario de Urda (Toledo) identificado en el artículo 1 de este real decreto-ley, así como a las conexiones ferroviarias que continúen suspendidas como consecuencia del mismo.

Disposición adicional sexta. *Sujeción a la normativa de transporte de la Unión Europea.*

Las medidas recogidas en este real decreto-ley que puedan afectar a la libertad de precios del transporte aéreo o de otras modalidades de transporte a las que también aplique ese principio o que incorporen mecanismos específicos para la fijación de precios en la normativa de la Unión Europea, no serán de aplicación hasta que no se cuente con la autorización expresa para ello de la Comisión Europea.

Disposición transitoria primera. *Aplicación de la modificación del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, a las solicitudes en tramitación.*

Lo dispuesto en el apartado 8 de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, en la redacción dada por la disposición final primera de este real decreto-ley, será de aplicación a las solicitudes de ayuda en concepto de anticipo de las indemnizaciones por responsabilidad civil derivadas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gelida (Barcelona) que, a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, no hayan sido resueltas.

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

A los efectos previstos en el párrafo segundo del citado apartado 8, el plazo de un mes se computará desde la solicitud de información que el órgano instructor dirija al órgano judicial competente con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley.

Disposición transitoria segunda. *Vigencia de determinadas medidas.*

Lo establecido en la disposición adicional quinta será de aplicación desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el 10 de noviembre de 2026. Este plazo podrá ser prorrogado, en caso de ser necesario, por Acuerdo del Consejo de Ministros.

Disposición transitoria tercera. *Pensiones causadas en aplicación de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 10/2026, de 28 de abril, por el que se aprueban medidas tributarias urgentes y otras medidas de apoyo en respuesta a los daños causados a las víctimas de siniestros de la DANA y otras situaciones de emergencia.*

Aquellas pensiones de incapacidad permanente, muerte y supervivencia, así como la prestación económica por incapacidad permanente parcial, cuyo hecho causante sea consecuencia de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba), en la línea 14-010 Madrid-Puerta de Atocha Almudena Grandes-Sevilla-Santa Justa, de la Red Ferroviaria de Interés General, el día 18 de enero de 2026 y de Gelida (Barcelona), en la línea 02-240 Sant Vicenç de Calders-L'Hospitalet de Llobregat, de la Red Ferroviaria de Interés General, el día 20 de enero de 2026, podrán ser causadas por personas trabajadoras por cuenta propia o ajena que en la fecha del hecho causante se encontraran en alta o en situación asimilada a la de alta en cualquiera de los regímenes de Seguridad Social.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona).*

Se añade un nuevo apartado 8 a la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 1/2026, de 27 de enero, de ayudas a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz (Córdoba) y Gélida (Barcelona), con la siguiente redacción:

«8. A efectos de la adecuada tramitación, instrucción y resolución del procedimiento de concesión de estas ayudas, configuradas como anticipos de las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad civil, los órganos judiciales competentes para la instrucción, enjuiciamiento o ejecución de los procesos penales incoados con ocasión de estos accidentes ferroviarios notificarán o facilitarán al órgano instructor del procedimiento administrativo para tramitación y concesión de estas ayudas, a solicitud de éste y con carácter previo a la resolución de concesión, las resoluciones judiciales o cuanta información sobre el estado de las actuaciones procesales que resulten necesarias relacionadas con las indemnizaciones por responsabilidad civil que se hubieran anticipado, consignado o satisfecho a las víctimas del accidente, a fin de garantizar la correcta determinación de la ayuda y, en su caso, la eventual subrogación en la titularidad de los derechos de crédito derivados de las indemnizaciones o el pago directo a las personas beneficiarias cuando el importe reconocido exceda de la ayuda otorgada. No se facilitarán las actuaciones procesales o resoluciones que sean o hubieran sido declaradas secretas o reservadas conforme a la ley.

El órgano instructor del procedimiento administrativo resolverá las solicitudes de ayuda en concepto de anticipo dentro del plazo máximo previsto, a la vista de la información facilitada por los órganos judiciales competentes conforme al párrafo anterior. Si transcurrido un mes desde la solicitud de la información al órgano judicial competente la información no se hubiera recibido o fuera insuficiente para la tramitación de la ayuda, el plazo máximo para resolver quedará

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es

suspendido hasta la recepción de la información necesaria para la tramitación. Esta suspensión no afectará a la tramitación ni al pago de las ayudas previstas en el artículo 3.»

Disposición final segunda. *Títulos competenciales.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo establecido en las reglas 1.ª, 7.ª, 13.ª, 14.ª, 17.ª, 18.ª y 21.ª del artículo 149.1 de la Constitución Española, que atribuyen al Estado, respectivamente, las competencias exclusivas en materia de regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales; 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; legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las Comunidades Autónomas; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las Comunidades Autónomas, así como ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

Disposición final tercera. *Facultades de desarrollo.*

Se habilita al Gobierno a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 3 de noviembre de 2026.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN

cve: BOE-A-2026-23104
Verificable en https://www.boe.es