

4. Certificat del secretari general del Departament de Drets Socials i Inclusió, de 28 d'abril de 2026
5. Informe justificatiu previst a l'article 38.3 de la Llei 13/2008, de 21 d'abril de 2026
6. Informe jurídic, de 24 d'abril de 2026
7. Comunicació per E-valisa del secretari general del Departament de Drets Socials i Inclusió al secretari del Govern per comunicar-li la tramesa via SIIP del Decret llei al Parlament, de 29 d'abril de 2026
8. Informe de la Intervenció General, de 27 d'abril de 2026
9. Informe de la Direcció General de Pressupostos, de 27 d'abril de 2026
10. Memòria econòmica, de 27 d'abril de 2026
11. Informe econòmic, de 23 d'abril de 2026
12. Memòria justificativa, de 21 d'abril de 2026
13. Comunicació per E-valisa del secretari general del Departament de Drets Socials i Inclusió al secretari del Govern per incloure el Decret llei a l'ordre dia del Govern, de 22 d'abril de 2026

*N. de la r.: Els antecedents del Decret llei es poden consultar a l'Arxiu del Parlament.*

---

**Decret llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera**

203-00034/15

DECRET LLEI DICTAT PEL GOVERN DE LA GENERALITAT

Reg. 88237 / Coneixement: Mesa del Parlament, 05.05.2026

Acord: La Mesa pren coneixement del Decret llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera, publicat al DOGC 9656, i manifesta que el termini de 30 dies perquè el Parlament el controlï pel procediment que estableix l'article 158 del Reglament del Parlament s'inicia el dia 4 de maig de 2026.

**A la Mesa del Parlament**

Javier Villamayor Caamaño, secretari del Govern de la Generalitat de Catalunya,

**Certifico:**

Que, en la sessió del Govern de la Generalitat del dia 28 d'abril de 2026, s'ha pres, entre d'altres, l'acord que es reproduïx a continuació:

«A proposta de la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, s'aprova el Decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera (SIG26TER0493).»

I, perquè consti, signo aquest certificat a Barcelona.

**Decret llei 5 /2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera**

**El president de la Generalitat de Catalunya**

L'article 67.6.a de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que els decrets llei els promulga, en nom del rei, el president o presidenta de la Generalitat.

D'acord amb això, promulgo el següent

## Decret llei

### Preàmbul

#### I

L'article 169 de l'Estatut d'autonomia atribueix a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya.

La xarxa de serveis de transport interurbà de viatgers per carretera és un dels elements principals del sistema de mobilitat en transport públic a Catalunya.

Els serveis de transport públic interurbà per carretera són el principal mode de transport pel que fa als viatgers transportats en la mobilitat interurbana a Catalunya, per sobre dels serveis ferroviaris i els que ofereixen una cobertura més gran en el territori; també constitueixen una eina fonamental en el reequilibri territorial i per a garantir que el conjunt de ciutadans tinguin ateses les seves necessitats de mobilitat obligada per motius laborals o per estudis, com també per accedir als serveis sanitaris i assistencials.

Els serveis de transport interurbà de viatgers per carretera, d'acord amb la normativa estatal, han estat qualificats de servei públic. Cenyint-nos als que discorren íntegrament per Catalunya, aquests serveis s'estan explotant mitjançant contractes de concessió, adjudicats en dates diferents, i la gran majoria finalitzen la seva vigència en el darrer trimestre de 2028.

El Govern de la Generalitat considera que s'han de dur a terme, amb caràcter indispensable i inajornable, unes actuacions consistents en la descarbonització de la flota de vehicles destinats al servei i l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de la seva prestació, que l'execució d'aquestes actuacions correspon a les empreses concessionàries dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera i que ha d'anar a càrrec seu.

#### II

El marc jurídic de les concessions del servei de transport interurbà de viatgers per carretera a Catalunya és conformat, tot tenint en compte el Reglament comunitari 1370/2007, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera, per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (LTCat) i la disposició addicional vint-i-novena de la Llei 2/2014, del 27 de gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic, i la normativa reglamentària de desenvolupament: el Reglament de la Llei 12/1987 aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre, i el Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat de la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers de Catalunya.

Així mateix, tractant-se de contractes de concessió, s'ha de fer referència a la legislació de contractes aplicable en el moment de la seva adjudicació, d'acord amb la disposició transitòria primera de la Llei estatal 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, i les previsions transitòries de les anteriors normes legals en matèria de contractació: Llei 30/2007, de 30 d'octubre, i text refós aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2000, de 16 de juny, així com, amb anterioritat a aquestes normes, l'article 4.3 i la disposició transitòria segona del Codi civil, tal com va assenyalar el Tribunal Suprem a la seva Interlocutòria de 22 de novembre de 1989 (ECLI: ES: TS: 1989: 904A).

#### III

A les anteriors circumstàncies, s'afegeix la situació actual de la xarxa de serveis ferroviaris, en especial dels serveis de Rodalies de Catalunya, on les greus incidències en la prestació del servei que es van produir els passats mesos de gener i

febrer en van afectar críticament els usuaris, que diàriament arriben a centenars de milers de persones, i les obres que cal dur a terme per aconseguir resoldre i revertir aquesta situació, que han de ser executades sobre la infraestructura en els pròxims anys, dificulten poder disposar d'una xarxa estable i fiable quant a la prestació dels serveis ferroviaris.

Aquest escenari advers genera inevitablement un important transvasament diari d'usuaris cap als serveis de transport interurbà de viatgers en autobús, que es tradueix en fortes tensions en els serveis per problemes de capacitat i que obliguen a un dimensionament urgent de l'oferta de serveis, que no és la que realment correspondria si es disposés d'un servei ferroviari sense afectacions i molt més eficient, i, per tant, resulta palmari que la seva reversió requereix una disponibilitat més alta de vehicles i de personal de conducció per part de les empreses operadores.

#### IV

Ens trobem en un moment de creixement clar de la mobilitat interurbana atenent el creixement de la població en el conjunt del país i també, i molt especialment, a les noves necessitats de mobilitat generades per la major redistribució territorial dels domicilis de residència fora dels grans àmbits urbans, a causa de la major disponibilitat d'habitatge a uns preus més assequibles.

Aquest canvi de l'estructura social i territorial genera unes noves demandes i un increment de la mobilitat obligada i dels desplaçaments interurbans, que han de poder ser atesos per un transport sostenible i eficient adequat a aquestes noves necessitats, a fi i efecte que aquestes no siguin cobertes per un desplaçament més elevat amb el vehicle privat.

#### V

La necessària potenciació dels sistemes de transport públic, i en especial del transport de viatgers per carretera, ha de ser duta a terme de forma urgent per tal que, amb una flota descarbonitzada, l'oferta dels serveis es realitzi de forma sostenible i evitant que la solució aplicada al problema descrit a l'apartat III repercuteixi de manera agressiva en la qualitat de l'aire.

Així, el procés de descarbonització global de la mobilitat esdevé un mecanisme essencial de lluita contra l'emergència climàtica, i requereix, per poder complir els seus objectius, començar com més aviat millor i de forma urgent la indispensable descarbonització de les flotes de transport públic de combustió, per incorporar opcions de motorització lliures d'emissions, per donar compliment al que determina al Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de juny de 2021, que estableix el marc per a la neutralitat climàtica; a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, o al Decret 132/2024, de 30 de juliol, del Pla de qualitat de l'aire, tot això en el marc del Pacte Verd Europeu i de l'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent, que preveu que les emissions del transport s'hagin de reduir en un 90% el 2050.

En definitiva, aquesta intervenció ha de jugar un paper capdavanter en el conjunt de la mobilitat, que exigeix una actuació immediata per a impulsar la millora mediambiental de la flota de vehicles destinats a la prestació dels serveis de transport per carretera que en faciliti la descarbonització amb caràcter urgent.

#### VI

Així mateix, els esdeveniments ocorreguts al gener i febrer com a conseqüència de la crisi de les infraestructures de Rodalies de Catalunya evidencien la urgència i extraordinària necessitat d'accelerar l'accés a la informació de la xarxa de transport públic per carretera al conjunt de la ciutadania per a completar els treballs de configuració del Centre de Gestió i Informació de la Mobilitat (CGIM), amb la finalitat que el conjunt de ciutadans pugui accedir en temps real a la informació sobre els serveis de transport públic i decidir de forma àgil i eficient quin mitjà de transport o

quines línies ha de fer servir en cas d'incidències. D'aquesta manera, també s'aconsegueix donar compliment adequat, en el menor temps possible, a les mesures de millora de la informació i els compromisos continguts a la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible, on es preveu l'obligació que les dades dels serveis de transport es trobin en suport digital i que es garanteixi la disponibilitat de dades obertes a l'abast del conjunt de ciutadans.

## VII

Per poder afrontar aquest conjunt d'actuacions i donar una resposta adequada a les necessitats de mobilitat del conjunt de ciutadans, urgeix establir un marc jurídic que permeti que es puguin afrontar amb la màxima celeritat, tot tenint present que no es pot esperar a la finalització dels actuals contractes el 2028. Solucionar o, si més no, apaivagar la situació actual del sistema de transport interurbà de Catalunya requereix actuar amb urgència i dins d'un termini més immediat, en què es pugui fer efectiu tant l'impuls en la descarbonització del material mòbil com la implementació de les mesures de millora en els instruments de la informació i de la qualitat oferta als ciutadans.

Resulta imprescindible, per tant, dur a terme les actuacions adients per a afrontar aquests reptes de forma immediata mitjançant el present Decret Llei, on es determinen els procediments que permeten adequar el sistema de transport interurbà per carretera de Catalunya i encarar els desafiaments esmentats i, molt especialment, agilitar la descarbonització de la flota de vehicles, per tal que l'1 de gener del 2029 Catalunya disposi d'una xarxa amb majoria de vehicles sostenibles des del punt de vista mediambiental.

## VIII

Atès el caràcter indispensable i inajornable de la descarbonització de les flotes i l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris, i que la seva execució correspon a les empreses concessionàries i a càrrec seu, el compliment d'aquestes obligacions imposades als concessionaris exigeix unes inversions que comporten la ruptura de l'equilibri econòmic de les concessions actualment vigents.

L'Administració de la Generalitat, en tant que titular del servei públic, ha de restaurar l'equilibri econòmic del contracte, d'acord amb la legislació que li resulta d'aplicació.

L'aplicació d'aquesta legislació, els pronunciaments jurisprudencials i les aportacions de la doctrina situen, per al cas de les concessions dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera, la virtualitat dels dos instituts jurídics del *factum principis* i de l'*ius variandi*.

## IX

A l'empara dels arguments jurídics expressats, es planteja la modificació contractual descrita, i, per fer-ho, opta per establir una compensació amb temps, amb el límit màxim de sis anys, a comptar de la data de finalització dels contractes respectius. Aquesta es considera l'única opció realitzable i còngrua, ja que no són viables la compensació econòmica directa per l'Administració de la Generalitat ni la modificació de les tarifes a abonar pels usuaris.

## X

El Decret Llei determina les condicions per a implementar plans de descarbonització de la flota i la garantia de la qualitat del servei d'atenció i informació als usuaris, de forma que les empreses assumeixen l'obligació de presentar un pla de descarbonització i millora de la informació als usuaris per a dur a terme un conjunt d'actuacions abans de l'1 de gener del 2029.

Atesa la urgència i necessitat de dur a terme actuacions a la xarxa actual de serveis regulars en els termes exposats, i amb la finalitat d'atendre les necessitats inajornables d'incrementar l'oferta de transport regular de transport de viatgers en

autobús i de descarbonització de la flota de vehicles, les empreses concessionàries han de presentar uns plans d'actuació per a realitzar, a càrrec seu, i abans de l'1 de gener del 2029, actuacions de descarbonització dels vehicles emprats en l'explotació de cada concessió de servei regular de transport de viatgers per carretera, i també per a l'assumpció de nous compromisos d'actuació respecte al nivell d'informació als usuaris, d'acord amb les prescripcions establertes en aquest Decret llei.

Aquesta es considera l'única alternativa viable i proporcionada en el moment actual, ja que haver d'esperar a l'extinció dels contractes a finals de 2028 faria inviable assolir els objectius de descarbonització i informació als usuaris amb les necessitats i la urgència requerides.

El procediment per a la implementació dels plans de descarbonització i de la millora de la qualitat i de l'atenció i informació als usuaris haurà de dur-se a terme amb caràcter individualitzat per a cada contracte concessional atenent les seves circumstàncies, i requerirà una manifestació voluntària per part de l'empresa operadora per a acollir-se a aquestes mesures.

El període d'ampliació del termini contractual s'establirà en cada cas en funció de les necessitats d'amortització per les inversions a realitzar, respectant, en tot cas, sempre els límits i condicions que estableix la normativa de contractació aplicable i fins a un màxim de sis anys.

En el cas que algunes empreses no presentin els plans, s'activaria el procediment de licitació corresponent per a donar continuïtat als serveis un cop finalitzada la vigència dels contractes actuals.

## XI

Pel que fa a l'estructura i contingut, aquest Decret llei s'estructura en 8 articles i 2 disposicions finals.

L'article 1 del Decret llei estableix que el seu objecte és determinar les actuacions indispensables que han de dur a terme les empreses concessionàries dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera, consistents en la descarbonització de la flota de vehicles destinats al servei i l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei.

Quant al seu àmbit d'aplicació, des del punt de vista territorial, comprèn la xarxa de transport de tot Catalunya, i des del punt de vista material, el de les concessions administratives de serveis de transport públic regular de viatgers per carretera de competència de l'Administració de la Generalitat vigents.

L'article 2 del Decret llei crea la figura dels plans de descarbonització de les flotes de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei.

És important destacar que l'article 2.2 estableix que, com a mesura de compensació i per fer front a les amortitzacions corresponents, en funció de les inversions i despeses compromeses en els plans presentats i efectivament realitzades, s'ha d'ajustar el termini de vigència de cada concessió, de forma que en cap cas aquest termini sigui superior a sis anys.

Així mateix, l'article 2.3 preveu dos supòsits en què caldria impulsar el procés de licitació per a garantir la continuïtat dels serveis regulars a partir de la finalització dels seus terminis concessionals: es tracta, en primer terme, del cas en què els concessionaris no presentin el pla de descarbonització i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei i, en segon terme, quan aquests no siguin aprovats per no reunir els requisits exigits al Decret llei.

El contingut dels plans esmentats es detalla a l'article 3, que estableix un escenari temporal, del qual es deriva l'obligació que totes les actuacions previstes, i les inversions corresponents, amb la incorporació efectiva de vehicles i persones treballadores al servei, s'hagin de materialitzar abans de l'1 de gener de 2029.

De conformitat amb l'article 5, les empreses concessionàries han de presentar, en el termini de tres mesos, des de l'entrada en vigor d'aquest Decret llei, davant la Direcció General competent en matèria de transport, un projecte individualitzat per a cada concessió, amb el contingut que estableix aquest precepte. Així mateix, es determina que les propostes de pla han d'anar acompanyades de la documentació necessària descriptiva de les actuacions previstes, del seu calendari detallat i d'una quantificació i valoració econòmica dels elements indicats a l'article 3, amb un estudi econòmic financer que especifiqui les fórmules de finançament adoptades i justifiqui els períodes de temps necessaris per amortitzar les inversions a efectuar. L'estudi economicofinancer ha d'acreditar, de manera objectiva, verificable i individualitzada per a cada contracte:

a) La ruptura efectiva de l'equilibri economicofinancer de la concessió com a conseqüència directa de les obligacions sobrevingudes de caràcter general, amb la quantificació del desequilibri i distinció respecte al risc propi del contracte.

b) La impossibilitat d'amortitzar les inversions dins la durada del contracte i els paràmetres de rendibilitat raonable aplicats.

c) La correlació estricta entre l'esforç inversor acreditat i el període d'ampliació sol·licitat, amb l'exclusió de qualsevol element que excedeixi del necessari per al restabliment de l'equilibri econòmic.

Les propostes presentades en els termes descrits han de ser valorades per la direcció general competent en matèria de transport, en els termes que fixa l'article 5, tot elaborant un informe en què es determini la procedència o no de la seva aprovació.

En el cas que la valoració sigui positiva, ha de determinar la proposta d'ampliació del termini concessional per a cada contracte en funció de les necessitats d'amortització de les inversions i els costos assumits, en els termes dels articles 2.2 i 4.2.

Una vegada emès l'informe de la direcció general, la persona titular de la secretaria competent en matèria de transport ha de formular la proposta de resolució. Aquesta proposta s'ha de notificar a l'empresa concessionària perquè en el termini màxim de quinze dies hàbils en manifesti la conformitat. En el cas que l'empresa no en manifesti la conformitat, es considera que desisteix de la sol·licitud.

D'acord amb l'article 6, el procediment finalitza amb la resolució de la persona titular del Departament competent en matèria de transport, un cop formulada la proposta pertinent per part de la secretaria competent en aquesta matèria. La resolució ha d'ajustar el termini de vigència de la concessió de manera estrictament proporcional i limitada al període necessari per fer front a les amortitzacions corresponents, en funció de les inversions i les despeses compromeses en el pla aprovat.

La motivació de la resolució ha de contenir, en tot cas, la justificació de la concurrència dels pressupòsits del restabliment de l'equilibri economicofinancer, la quantificació del desequilibri, les mesures adoptades, el nou termini de vigència i les obligacions assumides pel concessionari.

L'ajustament del termini de la concessió resta condicionat al compliment estricte de les obligacions per part de l'empresa concessionària, derivades de la resolució.

La resolució ha de fer referència expressa a l'obligació de la subrogació del material mòbil, a la data de finalització del termini concessional, a favor de l'empresa que pugui ser adjudicatària de la nova licitació a realitzar, en unes condicions que garanteixin l'accés en igualtat de condicions dels potencials operadors a la futura licitació i la neutralitat competitiva del procediment.

La resolució constitueix la formalització de la modificació del contracte i s'ha de publicar al perfil de contractant.

L'article 7 estableix els mecanismes de seguiment i control necessaris per garantir el compliment de les prescripcions del Decret llei. En concret, s'exigeix que les empreses concessionàries presentin un informe mensual sobre el compliment del

conjunt d'obligacions compromeses en el format que determini la direcció general competent en matèria de transport. També prescriu que l'eventual obtenció d'ajuts o subvencions públics amb posterioritat a l'aprovació dels plans ha de ser comunicada a la direcció general competent en matèria de transport a l'efecte del reajustament proporcional del període de compensació establert.

L'article 8 disposa que, en cas que es constati l'incompliment del pla, i prèvia tramitació del procediment contradictori corresponent, el departament competent en matèria de transport pot resoldre motivadament reduir de forma proporcional a l'entitat de l'incompliment la durada del període concessional fixat o bé resoldre la concessió, d'acord amb la normativa de contractació que li és d'aplicació.

D'acord amb la disposició final primera, s'autoritza la persona titular del departament competent en matèria de transport perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament d'aquest Decret llei, el qual entra en vigor l'endemà de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, segons estableix la disposició final segona.

## XII

L'article 38.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, disposa que els projectes de decret llei han d'incloure una exposició de motius en què es raoni expressament la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa.

La urgència de la regulació continguda en aquest Decret llei es fonamenta en la necessitat que Catalunya disposi d'un nou instrument normatiu que permeti, amb la urgència inherent a la situació que es descriu a continuació, poder afrontar el conjunt d'actuacions previst, i donar una resposta adequada a les necessitats de mobilitat del conjunt de ciutadans en els termes exposats en aquest preàmbul.

En primer lloc, la iniciativa resulta extraordinària i urgent perquè és imprescindible adoptar les mesures per a garantir una disponibilitat més gran de vehicles en els serveis interurbans de transport per carretera, ja que resulta inajornable, pels motius que s'enumeren en aquest preàmbul, disposar d'un nombre de vehicles més gran per a atendre la demanda creixent.

Aquest increment de la flota de vehicles, que cal dur a terme de forma urgent, necessàriament s'ha de fer amb vehicles sostenibles des del punt de vista mediambiental, de forma que cal adoptar les mesures per tal que es pugui afrontar, en el menor temps possible, aquest procés de descarbonització imprescindible per tal de donar compliment a la normativa mediambiental.

Cal tenir en compte que el creixement de la demanda dels serveis de transport interurbà, que s'ha mantingut de forma permanent en els darrers anys com a mode de transport amb el percentatge de creixement més alt, s'ha vist accentuat pel transvasament dels usuaris a causa dels problemes i les incidències en els serveis de transport de Rodalies de Catalunya, de forma que una gran part dels ciutadans ha decidit optar per les línies de serveis de transport interurbà per a atendre tant les seves necessitats de mobilitat obligada per accedir als centres de treball, estudis i serveis sanitaris i assistencials com els desplaçaments no obligats per oci.

El sistema ferroviari de Rodalies de Catalunya es troba en una situació de deteriorament significatiu de la qualitat del servei, a causa de la combinació d'una infraestructura amb un dèficit històric d'inversió, la vellesa del material mòbil i la necessitat de dur a terme obres de millora i renovació de gran importància. Les incidències en la prestació del servei han estat freqüents i han afectat de forma greu la fiabilitat de la xarxa.

L'actualització del Pla de Rodalies de Catalunya per al quinquenni 2026-2030 preveu una inversió per tal de revertir el dèficit estructural de la xarxa.

Aquest increment previst de la inversió en la millora de la xarxa anirà acompanyat de nombroses actuacions de manteniment identificades durant la crisi de Rodalies de gener i febrer de 2026.

Es preveu que, durant aquest període temporal, el servei de Rodalies de Catalunya es veurà afectat per totes aquestes actuacions, donat que sovint aquestes provoquen reduccions de capacitat o inclús talls del servei.

Les obres de renovació de la infraestructura ferroviària, necessàries per modernitzar la xarxa, i previstes dins del Pla de Rodalies, tindran un impacte rellevant sobre la capacitat de Rodalies durant els pròxims anys, en un sector on els terminis d'execució de les obres civils acostumen a ser de diversos anys. La normalització estructural dels serveis de Rodalies i de mitjana distància és un procés que, en el món ferroviari, requereix terminis llargs. Les obres civils, la renovació del material mòbil, la millora dels sistemes de senyalització i gestió del tràfic i la reorganització dels serveis són actuacions que requereixen anys d'execució. Fins que el sistema ferroviari no recuperi uns nivells adequats de fiabilitat i capacitat, la pressió sobre els serveis interurbans per carretera continuarà sent extraordinària.

Per tant, el fet que les actuacions que s'han de dur a terme per millorar els serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya s'han d'executar mitjançant un conjunt d'obres de forma imprescindible en els pròxims anys, obliga a poder oferir una alternativa de transport al conjunt dels ciutadans que implica potenciar els serveis de transport per carretera.

A més, davant la falta actual de confiança de les persones, caldrà que es torni a revertir la tendència i, per tant, un cop restablerts els nivells de qualitat d'oferta, caldrà que hi hagi un temps per recuperar-la.

En aquest context, l'autobús interurbà ha demostrat ser un sistema de gran eficàcia com a alternativa i complement al ferrocarril, especialment en corredors on la infraestructura ferroviària està saturada o en obres. Les dades d'increment de les flotes regulars, desplegades per paliar les conseqüències de les deficiències de Rodalies, mostren una ràpida adaptació de la demanda i una absorció significativa de passatgers que han abandonat el tren.

Malgrat això, la capacitat dels serveis d'autobús interurbà ja està pròxima al límit en moltes línies i s'han generat problemes de capacitat i saturació en les línies de transport interurbà de viatgers, que ha requerit la disposició d'un nombre de vehicles més gran per a reforçar els serveis de transport, de forma que s'ha hagut d'incrementar de forma extraordinària l'oferta de vehicles destinats a la prestació dels serveis per a absorbir els increments de la demanda. Això ha derivat en la implementació d'un pla de xoc de millora de l'oferta de serveis el 2025, que es preveu que hagi de ser també incrementat amb un segon pla de xoc durant l'exercici del 2026.

L'estrès que pateix en aquests moments el sistema és de tal dimensió que no permet esperar els nous contractes que haurien de regir a partir del 2029, atès que això allunyaria l'aplicació de solucions necessàries i s'incrementaria el risc de desbordament de les incidències que diàriament pateixen els usuaris del transport interurbà, així com els índexs de contaminació de l'aire com a conseqüència de l'increment de desplaçaments en vehicles no descarbonitzats.

D'altra banda, la situació financera actual de la Generalitat de Catalunya, sense pressupostos aprovats en els darrers tres anys, tampoc no permet optar per compensar econòmicament les concessionàries ni fer noves licitacions de concessions que se sumin a les actuals, motiu pel qual l'opció de compensar el desequilibri que se'ls ocasiona amb les obligacions que imposa aquest Pla mitjançant l'ampliació del termini de vigència de les concessions actuals resulta el més convenient per salvaguardar l'interès públic, i el menys oneros des del punt de vista econòmic i financer, tant per a la Generalitat de Catalunya com per als usuaris, que ja són directament perjudicats per les incidències. A més, és una fórmula prevista per la normativa de contractació del sector públic intern i de la Unió Europea.

En aquest marc, la descarbonització del transport públic per carretera, davant la necessitat de disposar d'un nombre de vehicles més gran per a atendre la demanda creixent, no és només una oportunitat de millora ambiental, sinó una exigència que cal impulsar amb la màxima celeritat.

El Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu estableix el marc per a la neutralitat climàtica amb un pla d'acció per aconseguir reduir un 90 % les emissions del transport l'any 2050. En el marc del Pacte Verd Europeu i de l'Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent, la Generalitat té l'obligació de promoure de forma urgent la millora mediambiental de la flota de vehicles destinats al transport per carretera.

Així mateix, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, i el Decret 132/2024, de 30 de juliol, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, estableixen obligacions específiques per als operadors de transport i per a l'Administració en matèria de descarbonització, de forma que la descarbonització urgent de la flota dels serveis de transport de viatgers per carretera és també una necessitat per a poder garantir el compliment dels terminis establerts per tal que els vehicles de transport de viatgers per carretera puguin accedir als municipis que tenen implantades zones de baixes emissions (ZBE). Un transport interurbà per carretera amb flotes descarbonitzades es converteix, així mateix, en un element imprescindible per a la viable implementació de les ZBE.

Si no es duen a terme actuacions de forma urgent, el ritme actual de descarbonització de la flota de vehicles destinats als serveis interurbans per carretera es mantindrà en un nivell baix, ja que les actuals condicions de prestació establertes a les concessions no estableixen unes obligacions concretes per a la descarbonització de la flota. A més, el sobrecost que genera l'adquisició de vehicles nets, com també les despeses associades a la preparació de les bases operatives per a la gestió i subministrament energètic de les flotes netes, i també la necessitat de formació addicional del personal de tallers i manteniment, no pot ser atès en el marc contractual actual, que finalitzaria l'any 2028.

Afrontar aquesta descarbonització urgent per part de l'Administració suposaria un important esforç econòmic que no es pot dur a terme actualment amb càrrec al pressupost públic i que, pels motius exposats de necessitat urgent de disposar d'un nombre de vehicles més gran per a atendre de forma urgent l'increment en l'oferta de serveis per a absorbir la demanda derivada del transvasament d'usuaris des del mode ferroviari, requereix la modificació de les obligacions contingudes en els contractes actuals perquè aquesta inversió en descarbonització sigui executada per part de les empreses operadores, amb el benentès que disposin d'un termini d'amortització suficient, que només pot garantir-se mitjançant una ampliació del termini concessional.

Així, el Decret llei estableix com a exigència central que, l'1 de gener de 2029, totes les actuacions previstes als plans de descarbonització i les inversions associades hagin estat materialitzades, i que es garanteixi que el 75 % de la flota total de vehicles destinada al servei compleixi els requeriments mediambientals.

La descarbonització de les flotes actuals ha d'anar acompanyada, simultàniament, d'un increment del nombre de vehicles disponibles per satisfer les necessitats creixents de la demanda. Això exigeix inversions addicionals en material mòbil, en infraestructura de recàrrega elèctrica i en sistemes de gestió de flotes, que han de quedar recollides als plans individuals de cada concessionari on s'han de detallar les inversions a realitzar i el termini necessari per a la seva amortització.

D'altra banda, aquesta exigència dels serveis de transport per carretera com un element primordial per a garantir les necessitats de mobilitat dels ciutadans davant la complexa situació dels serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya requereix també l'adopció urgent d'un seguit de mesures que permetin garantir un millor accés als usuaris dels serveis quant a l'oferta de transport disponible en cada moment

i quant a la informació sobre possibles incidències perquè els ciutadans puguin planificar de forma adequada els seus desplaçaments.

Cal afrontar, per tant, de manera immediata, l'adequació dels instruments que es posen a l'abast dels usuaris per a accedir a la informació dels serveis, de forma que el conjunt d'empreses operadores disposin dels equipaments adients per a oferir la informació en temps real sobre la prestació dels serveis de transport que gestionen. En conseqüència, s'escau de forma urgent imposar aquesta nova obligació contractual, de forma que les inversions a realitzar pels operadors pugui ser compensada amb una ampliació del termini contractual per a garantir-ne l'amortització.

Des del punt de vista normatiu, la Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible, estableix l'obligació que les dades dels serveis de transport es trobin en suport digital i que es garanteixi la disponibilitat de dades obertes per al conjunt de ciutadans, de forma que cal donar compliment a aquest manament legal i accelerar i impulsar els treballs a executar pel Centre de Gestió i Informació de la Mobilitat (CGIM), que ha de ser el punt d'accés unificat a la informació sobre els serveis de transport públic en temps real.

La situació descrita justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del decret llei prevista en l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, ja que es dona el supòsit de fet que l'habilita, és a dir, la necessitat extraordinària i urgent de dur a terme una intervenció legislativa de manera immediata.

L'ordenació del sistema de transport públic interurbà en autobús per carretera en termes d'una adequada cobertura del territori, de forma que la ciutadania vegi cobertes les seves necessitats de mobilitat, requereix aquesta intervenció normativa del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquesta situació requereixen aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar de forma immediata davant el nou escenari descrit.

En aquest aspecte, les mesures legislatives previstes en aquest Decret llei tenen una relació directa i congruent amb la situació enunciada i els termes en què es vol afrontar des del Govern, és a dir, assegurar que l'esmentat dret a la mobilitat es pugui continuar garantint en un futur immediat.

### XIII

El Decret llei és un recurs extraordinari al qual s'ha de recórrer per abordar situacions que realment mereixen la consideració d'urgents i convenients; la present disposició conté aquells aspectes estrictament necessaris per poder projectar sobre el sistema concessional de serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera les mesures extraordinàries i urgents que es necessiten.

L'aprovació d'aquest Decret llei no resulta incompatible amb una futura regulació completa de l'activitat del transport públic de viatgers per carretera, que desenvolupi de forma integral tots els aspectes normatius que han de definir aquest servei públic.

En virtut del que preveu l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern (DOGC núm. 5256, de 12.11.2008);

Per tot això exposat, en ús de l'autorització que concedeix l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, a proposta de la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i d'acord amb el Govern,

#### **Decreto:**

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

1.1. L'objecte d'aquest Decret llei és determinar les actuacions indispensables que han de dur a terme les empreses concessionàries dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera, consistents en la descarbonització de la flota de vehicles

destinats al servei i l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei.

1.2. Les empreses titulars de concessions administratives de serveis de transport públic regular de viatgers per carretera, de competència de l'Administració de la Generalitat Catalunya, vigents en el moment d'entrada en vigor d'aquest Decret llei, han de presentar un pla de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei.

1.3. Les mesures previstes en aquest Decret llei tenen caràcter excepcional, temporal i d'aplicació individualitzada a cada concessió.

#### **Article 2. Plans de descarbonització de les flotes de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei**

2.1. Els plans de descarbonització de les flotes de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei, amb el contingut establert en l'article 3, determinen les actuacions a dur a terme a la xarxa de serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera, per a la descarbonització de la flota de vehicles i per garantir el nivell indispensable d'informació als usuaris.

2.2. Com a mesura de compensació per fer front a les amortitzacions corresponents, en funció de les inversions i despeses compromeses en els plans presentats i efectivament realitzades, s'ha d'ajustar el termini de vigència de cada concessió d'acord amb la normativa de contractació que els hi és d'aplicació. Aquest termini no pot ser superior en cap cas a sis anys.

2.3. En el cas que els concessionaris no presentin els plans de descarbonització i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei o quan aquests plans no siguin aprovats per l'Administració de la Generalitat de Catalunya, s'han de dur a terme els processos de licitació corresponents a partir de la finalització dels terminis concessional respectius.

#### **Article 3. Contingut dels plans de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei**

3.1. Els plans de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei han de tenir el contingut següent:

a) Nombre de vehicles que reuneixin les condicions ambientals previstes per a processos de descarbonització de flotes que han de ser adquirits. Es consideren a aquests efectes els vehicles que compleixin les condicions ambientals quan pertanyin a alguna de les tipologies següents:

- Vehicles 100% elèctrics (BEV).
- Vehicles híbrids elèctrics (HEV) i híbrids-elèctrics endollables (PHEV).
- Vehicles amb motorització de gas i reconeixement no contaminant.
- Vehicles EURO VI o EURO VII, exclusivament per a aquells itineraris en què no resulti eficient o no existeixin tipologies de vehicles que siguin de característiques adequades.

– Altres motoritzacions que decideixi homologar la Generalitat.

b) Compromís per a l'adquisició de nous vehicles per tal de fer front a l'increment de la demanda que fixi el departament competent en matèria de transport.

c) Nombre de vehicles adscrits al servei que cal substituir per altres que compleixin les condicions ambientals previstes anteriorment.

d) Nombre de punts de recàrrega de bateries d'energia elèctrica o altres fonts d'energia sostenible que cal adquirir i instal·lar.

e) Descripció de la necessitat d'adaptació de les bases i les cotxeres als nous requeriments derivats de l'increment d'oferta i la incorporació de vehicles descarbonitzats.

f) Concreció del personal necessari a incorporar amb les condicions formatives adequades per fer front a les tasques de conducció i altres de relacionades amb la renovació de la flota i l'increment de l'oferta de serveis.

g) Descripció de l'adaptació tecnològica necessària per a la gestió digital del seguiment d'operacions i de comunicacions amb els usuaris del servei.

h) Compromís de disposar, en un termini màxim de 8 mesos, d'un sistema d'ajut a l'explotació i informació (SAE) per donar resposta a les creixents necessitats d'informació dels usuaris de transport públic pel que fa a les previsions d'arribades, ocupacions i posicionament dels vehicles.

Aquest sistema ha de permetre proveir d'informació els usuaris abans del viatge, mitjançant web, apps o panells, incloent-hi la informació sobre incidències. També ha de ser accessible per part de la direcció general competent en matèria de transport per al control sobre l'explotació dels serveis.

i) Compromís de disposar en el termini màxim de 8 mesos d'un sistema que permeti la comunicació d'informació estàtica, dinàmica i d'alteracions en el servei a la direcció general competent en matèria de transport i al Centre de Gestió i Informació de la Mobilitat i amb processos automàtics, via servei web o canals de dades obertes, tot seguint els estàndards d'integració de dades del transport públic GTFS o Transmodel, Netex i Siri. En tot cas, el sistema ha d'assegurar que la informació és completa, actualitzada i precisa.

La informació s'ha de disposar perquè sigui integrada de forma automàtica en el Sistema d'Informació de Transports o altre sistema que pugui evolucionar la direcció general competent en matèria de transport.

Aquesta informació formarà part de les dades obertes de la T-Mobilitat i de l'Observatori de Mobilitat de Catalunya, amb la finalitat que qualsevol persona les pugui reutilitzar i tornar a publicar en els termes previstos a la normativa vigent.

j) Identificació individualitzada i quantificada de les inversions, despeses i obligacions que el concessionari ha d'assumir en execució del pla, amb distinció de les imputables a obligacions de caràcter general sobrevingudes i les que corresponen al risc propi del contracte originari.

k) Presentació d'un informe específic, emès per un expert independent, que acrediti la situació de capacitat financera de l'empresa per fer front a la seva proposta d'inversions.

l) Compromís d'aplicar el protocol unitari i integral de prevenció i abordatge de les violències sexuals al transport públic i de donar compliment a la normativa d'igualtat i gènere, i en especial a disposar del pla d'igualtat quan resulti exigible d'acord amb la normativa vigent.

m) Compromís de disposar i mantenir actualitzat en tot moment el pla d'implantació de l'accessibilitat en els serveis i de donar en tot moment compliment a la normativa sobre accessibilitat.

3.2. Tots els vehicles adscrits al servei han de complir les condicions d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) exigibles d'acord amb les determinacions de la normativa aplicable en la matèria.

3.3. En la determinació del material mòbil s'han de detallar les seves característiques tècniques i el nombre de places disponible per valorar que s'ajusta a les necessitats de cada servei.

En tot cas, la implementació de les mesures previstes en les lletres *a*, *b* i *c* de l'apartat 1 s'ha de fer de forma progressiva en els termes que es concreti en cada pla, en funció de les característiques de cada concessió, i s'ha de garantir que el 75 % de la flota total a data 1 de gener de 2029 compleix els requeriments ambientals de descarbonització establerts en aquest Decret llei.

3.4. Totes les actuacions i les inversions corresponents previstes als plans de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei s'han de fer efectives abans de l'1 de gener de 2029.

**Article 4. Presentació de les propostes de plans de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris en les condicions de prestació del servei**

4.1. Les empreses concessionàries interessades han de presentar una proposta de pla en el termini de tres mesos, des de l'entrada en vigor d'aquest Decret llei, davant la direcció general competent en matèria de transport, amb el contingut previst a l'article 3.

4.2. Les propostes de plans han d'anar acompanyades de la documentació descriptiva de les actuacions previstes, del calendari detallat i d'una quantificació i valoració econòmica dels elements indicats a l'article 3, amb un estudi economicofinancer que especifiqui les fórmules de finançament adoptades i la justificació dels períodes de temps que es consideren necessaris per amortitzar les inversions a efectuar i els costos previstos. L'estudi economicofinancer ha d'acreditar de manera objectiva, verificable i individualitzada per a cada contracte:

a) La ruptura efectiva de l'equilibri economicofinancer de la concessió com a conseqüència directa de les obligacions sobrevingudes de caràcter general, amb quantificació del desequilibri i distinció respecte al risc propi del contracte.

b) La impossibilitat d'amortitzar les inversions dins la durada del contracte i els paràmetres de rendibilitat raonable aplicats.

c) La correlació estricta entre l'esforç inversor acreditat i el període d'ampliació sol·licitat, amb exclusió de qualsevol element que excedeixi del necessari per al restabliment de l'equilibri econòmic.

**Article 5. Valoració de les propostes de pla**

5.1. La direcció general competent en matèria de transport ha de valorar les propostes presentades, en el termini màxim de tres mesos, i elaborar un informe en què es determini si el pla incorpora les mesures, les previsions i la documentació establertes als articles 3 i 4.

Així mateix, l'informe s'ha de pronunciar sobre la procedència de la quantificació i valoració econòmica dels elements de l'article 3 i l'estudi economicofinancer, i sobre la congruència i la proporcionalitat dels períodes de temps proposats per amortitzar les inversions i els costos previstos i assumits per l'empresa operadora.

En el cas que la valoració sigui positiva, l'informe ha de determinar quina és la proposta d'ampliació del termini concessional per a cada contracte, en funció de les necessitats d'amortització de les inversions i els costos assumits, en els termes dels articles 2.2 i 4.2.

5.2. Una vegada emès l'informe de la direcció general, la persona titular de la secretaria competent en matèria de transport ha de formular la proposta de resolució. Aquesta proposta s'ha de notificar a l'empresa concessionària perquè en el termini màxim de quinze dies hàbils en manifesti la conformitat.

En el cas que l'empresa no en manifesti la conformitat, es considera que desisteix de la sol·licitud.

**Article 6. Resolució**

6.1. La secretaria competent en matèria de transport ha d'eleva la proposta de resolució a la persona titular del departament per a l'aprovació del pla de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei, si escau.

6.2. La resolució ha d'ajustar el termini de vigència de la concessió de manera estrictament proporcional i limitada al període necessari per fer front a les amortit-

zacions corresponents, en funció de les inversions i les despeses compromeses en el pla aprovat.

La motivació de la resolució ha de contenir, en tot cas, la justificació de la concurrència dels pressupòsits del restabliment de l'equilibri economicofinancer, la quantificació del desequilibri, les mesures adoptades, el nou termini de vigència i les obligacions assumides pel concessionari.

L'ajustament del termini de la concessió resta condicionat al compliment estricte de les obligacions per part de l'empresa concessionària, derivades de la resolució.

6.3. La resolució ha de fer referència expressa a l'obligació de la subrogació del material mòbil, a la data de finalització del termini concessional, a favor de l'empresa que pugui ser adjudicatària de la nova licitació a realitzar, en unes condicions que garanteixin l'accés en igualtat de condicions dels potencials operadors a la futura licitació i la neutralitat competitiva del procediment.

6.4. La resolució constitueix la formalització de la modificació del contracte i s'ha de publicar al perfil de contractant.

#### **Article 7. Seguiment i control**

7.1. Les empreses concessionàries han de presentar davant la direcció general competent en matèria de transport un informe mensual sobre el compliment del conjunt d'obligacions compromeses en el format digital que determini aquesta direcció general.

7.2. L'eventual obtenció d'ajuts o subvencions públics amb posterioritat a l'aprovació dels plans ha de ser comunicada a la direcció general competent en matèria de transport als efectes del reajustament proporcional del període de compensació establert.

#### **Article 8. Incompliment del pla**

En cas que es constati l'incompliment del pla, i prèvia tramitació del procediment contradictori corresponent, el departament competent en matèria de transport pot resoldre motivadament reduir de forma proporcional a l'entitat de l'incompliment la durada del període concessional fixat o bé resoldre la concessió, d'acord amb la normativa de contractació que li és d'aplicació.

#### **Disposicions finals**

##### **Primera. Desplegament**

S'autoritza la persona titular del departament competent en matèria de transport perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament d'aquest Decret llei.

##### **Segona. Entrada en vigor**

Aquest Decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans i ciutadanes als quals sigui aplicable aquest Decret llei cooperin perquè es compleixi i que els tribunals i les autoritats als quals correspongui el facin complir.

Barcelona, 28 d'abril de 2026

Salvador Illa i Roca, president de la Generalitat de Catalunya; Sílvia Paneque i Sureda, consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

#### **Antecedents del Decret llei**

1. Text del Decret llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera, aprovat en la sessió del Govern de data 28 d'abril de 2026

2. Publicació del Decret llei al DOGC de data 30 d'abril de 2026