

Antecedents

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

Tram. 203-00034/15

Reg. 88237 / Admissió a tràmit de la iniciativa: Mesa del Parlament, 05.05.2026.

DOCUMENTACIÓ		Pàgines
0.1	Ofici de tramesa dels antecedents	2
0.2	Índex de la documentació aportada a l'expedient	3
1.	Text del Decret llei 5/2026 de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers de carretera, aprovat pel Govern en la sessió de data 28 d'abril de 2026	4-21
2.	Publicació del Decret llei al DOGC, 30 d'abril de 2026.	22-33
3.	Certificat del secretari del Govern de 28 d'abril de 2026.	34
4.	Certificat de la secretari general del DTER donant vip expedient, 30 d'abril de 2026	35
5.	Informe justificatiu previst a l'article 38.3 de la Llei 13/2008 de 27 d'abril de 2026	36-65
6.	Informe jurídic, de 27 d'abril de 2026	66-89
7.	Justificant de l'e-Valisa tramesa al Secretari del Govern comunicant que es procedirà a fer la tramesa de l'expedient del Decret llei al Parlament	90
8.	Correu DG Pressupostos NO informe, de 27 d'abril de 2026	91-92



Us trameto la documentació de l'expedient corresponent al Decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera (SIG26TER0493), aprovat en la sessió del Govern del dia 28 d'abril de 2026 i publicat en el DOGC núm. 9656, del dia 30 d'abril de 2026.

Javier Villamayor Caamaño
Secretari del Govern

A LA MESA DEL PARLAMENT



Índex de documents corresponents a l'expedient del Decret Llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera

Doc. Núm. Concepte

01. 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
02. Publicació del Decret Llei al DOGC de data 30 d'abril de 2026
03. Certificat del secretari del Govern de data 28 d'abril de 2026
04. Certificat del secretari general del DTER donant vip expedient de data 30 d'abril de 2026
05. Informe justificatiu previst a l'art. 38.3 de la Llei 13/2008, de data 27 d'abril de 2026
06. Informe jurídic de data 27 d'abril de 2026
07. Justificant de l'e-valisa tramesa al Secretari del Govern comunicant que es procedirà a fer la tramesa de l'expedient del Decret Llei al Parlament.
08. Correu DG Pressupostos No informe, de data 27 d'abril de 2026

Decret llei

/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 economicofinançer, 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.

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 pal·liar 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 concessionals 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:

- o Vehicles 100 % elèctrics (BEV).
- o Vehicles híbrids elèctrics (HEV) i híbrids-elèctrics endollables (PHEV).
- o Vehicles amb motorització de gas i reconeixement no contaminant.
- o 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.
- o 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'exploració 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'exploració 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 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.

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

DISPOSICIONS GENERALS

DEPARTAMENT DE LA PRESIDÈNCIA

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

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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.

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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 econòmicofinancer, 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

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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 pal·liar 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

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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 contretes 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

CVE-DOGC-A-26118095-2026

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 de 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 concessionals 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:

o Vehicles 100 % elèctrics (BEV).

o Vehicles híbrids elèctrics (HEV) i híbrids-elèctrics endollables (PHEV).

o Vehicles amb motorització de gas i reconeixement no contaminant.

o 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.

o 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 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.

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

(26.118.095)



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.



Jordi Terrades i Santacreu, Secretari General del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica,

CERTIFICO:

Que dono la meva conformitat a la documentació que forma part de l'expedient del Decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera.

I, perquè així consti i als efectes oportuns, signo aquest certificat

Informe justificatiu de la necessitat extraordinària i urgent del Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera

1. Marc normatiu en què s'insereix el Projecte de decret llei

L'article 38.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern estableix 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 i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.

La urgència de la regulació continguda en aquest Decret llei es fonamenta en la necessitat que Catalunya es doti d'un instrument normatiu que permeti projectar de forma adequada i immediata les seves competències en matèria de transport de viatgers en els termes que es recullen en aquest informe, i més concretament per poder adoptar de forma immediata mesures que permetin impulsar la descarbonització de la flota de vehicles destinades al servei i dur a terme la millora de la informació als usuaris sobre les condicions de prestació dels serveis.

L'article 169 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya determina que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya.

El marc jurídic de les concessions del servei de transport interurbà de viatgers per carretera a Catalunya ve 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 que 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 dir el Tribunal Suprem a la seva Interlocutòria de 22 de novembre de 1989 (ECLI:ES:TS:1989:904A).

2. Contingut del Projecte de decret Llei

En execució d'aquest marc competencial el Projecte de decret Llei s'estructura en 8 articles i dues disposicions finals.

2.1 Objecte i àmbit d'aplicació

L'article 1 del Decret Llei preveu 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 compren la xarxa de transport de tota 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 la Generalitat vigents.

En aquest sentit l'article 1.2 estableix que les empreses titulars de concessions administratives de serveis de transport públic regular de viatgers per carretera de competència de la Generalitat 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.

A continuació es descriuen en aquest informe cadascuna d'aquestes mesures, que tenen caràcter excepcional i, temporal, d'acord amb el que determina l'article 1.3.

Cal afegir que l'aplicació de les mesures establertes s'han de projectar de manera individualitzada respecte totes i cadascuna de les concessions que integren la xarxa de serveis interurbans de transport de viatgers per carretera. Es a dir, els plans a que es farà referència en l'apartat següent s'han de formular concessió per concessió, amb independència que les empreses en puguin ser titulars d'una o més d'una d'aquestes concessions.

2.2 Els plans de descarbonització de les flotes de vehicles i millora en les condicions de prestació dels serveis als usuaris

El Decret llei crea la figura dels plans de descarbonització de les flotes de vehicles i millora en les condicions de prestació dels serveis als usuaris, que determinen les actuacions a dur a terme a la xarxa de serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera, per la descarbonització de la flota de vehicles i també per a l'assumpció de nous compromisos d'actuació respecte al nivell d'informació als usuaris.

Es important destacar que l'article 2.2 fixa en un termini que no pot ser superior en cap cas a sis anys com a mesura de compensació, ja que 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 de 6 anys resulta de l'aplicació de la regulació de la compensació fixada a la normativa de contractació aplicable i resulta coherent amb el Reglament 1370/2007, atès que garanteix que la compensació sigui adequada, raonable, no excessiva i permeti el manteniment suficient de l'equilibri del contracte i qualitat del servei.

A aquest respecte resulta determinant el fet que, des del punt de vista pressupostari, l'entrada en vigor del Decret llei per si mateixa no comporta cap impacte pressupostari, ja que l'impacte econòmic de les actuacions previstes en termes de les inversions a realitzar per les empreses concessionàries per a amortitzar les inversions permeten afrontar urgentment unes actuacions que d'altra manera requeririen d'una considerable aportació econòmica a càrrec dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya, de la que no es disposa en aquest moments, ni és previsible que es disposi en el període de temps respecte el qual es projecta la norma.

Aquesta opció, que es pot considerar com una fórmula de col·laboració públicoprivada, comporta que, la translació a les empreses concessionàries de les inversions que han de permetre escometre amb urgència les mesures descrites, s'hagi de compensar, en aquest cas amb un ajust del termini de cada concessió, pel desequilibri econòmic que es deriva de les determinacions legals corresponents, en aplicació del principi del *factum principis*.

Així mateix l'article 2 preveu dos supòsits en els quals caldria impulsar el procés de licitació per garantir la continuïtat del serveis regulars a partir de la finalització dels seus terminis concessionals: es tracta, en primer terme, del cas en què els concessionaris no s'acullin a la presentació del pla de descarbonització i millora dels serveis de transport regular 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, el que es deriva de l'obligació que la totalitat de 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.

En concret, els plans a presentar per les empreses concessionàries que desitgin acollir-se a les mesures previstes en el Decret llei han de contenir les prescripcions següents:

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

- o Vehicles 100% elèctrics (BEV).
- o Vehicles híbrids elèctrics (HEV) i híbrids-elèctrics endollables (PHEV).
- o Vehicles amb motorització de gas i reconeixement no contaminant.
- o Vehicles EURO VI ó EURO VII, exclusivament per aquells itineraris en els que no resulti eficient o no existeixin tipologies de vehicles que siguin de característiques adequades.
- o 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 d'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 d'altres 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 als usuaris abans del viatge, mitjançant web, apps o panells, incloent 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 webservice o canals Open Data, 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 l'Open Data 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 sobrevingudes de caràcter general i obligatori 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.

Respecte els vehicles, s'afegeix que tots els 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.

Cal destacar el que estableix l'apartat 3 d'aquest precepte, pel que fa l'abast de la implementació de la mesura en les flotes de cada concessió i el termini corresponent.

En concret es preveu que, d'una banda, 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 per cent de la flota a data 1 de gener de 2029 compleix amb els requeriments ambientals de descarbonització establerts en aquest Decret llei. I, d'altra, que la totalitat de les actuacions previstes i les inversions corresponents al pla de descarbonització de la flota de vehicles i de l'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.

Aquest termini es conseqüència de la urgència de les mesures a adoptar en virtut del Decret Llei, la qual cosa no resultaria possible en un escenari en el que no es prengués una mesura d'aquesta naturalesa jurídica.

2.3 Aspectes procedimentals

De conformitat amb el previst a l'article 4, les empreses concessionàries han de presentar, en el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor del Decret Llei, davant la Direcció General competent en matèria de transport, una proposta de pla, amb el contingut a que hem fet referència en relació a l'article 3.

Quant al procediment a seguir, es determina que les propostes 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 anteriors, amb un estudi econòmic financer que especifiqui, si escau, les fórmules de finançament adoptades i en el que es justifiquin els períodes de temps necessaris per amortitzar les inversions a efectuar.

Cal destacar el fet que l'estudi econòmic-financer ha d'acreditar de manera objectiva, verificable i individualitzada per a cada contracte:

- a) La ruptura efectiva de l'equilibri econòmic-financer 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.

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 el que es determini la procedència o no de la seva acceptació.

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 previstes, amb el límit previst a l'article 2.

Per altra banda, la Direcció General competent en matèria de transport pot introduir les modificacions que estimi necessàries sobre la proposta formulada, que hauran de ser sotmeses per un termini de quinze dies hàbils a la conformitat de l'empresa concessionària, amb caràcter previ a la seva aprovació definitiva. I, en cas que l'empresa no manifesti la seva conformitat en el termini fixat, es considera que desisteix de la seva sol·licitud.

D'acord amb el previst a 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 per part de la Secretaria competent en matèria de transport. Aquesta resolució ha d'establir, en el seu cas, el termini d'adequació del termini de vigència de cada concessió, necessari per fer front a l'amortització de les inversions previstes.

Quant la seva motivació, s'estableix de forma expressa que ha de contenir, en tot cas, la justificació de la concurrència dels pressupòsits del restabliment de l'equilibri econòmic-financer, la quantificació del desequilibri, les mesures adoptades, el nou termini de vigència i les obligacions assumides pel concessionari.

En tot cas l'adequació del termini de la concessió resta condicionada al compliment estricte de les obligacions, per part de l'empresa concessionària, derivades de la resolució del Departament competent en matèria de transport.

Per últim l'article 6 es tanca amb la previsió que la resolució ha d'incloure la condició de la subrogació del material mòbil a la finalització del termini concessional, a favor de l'empresa que pugui ser adjudicatària de la nova licitació quan aquesta es produeixi a futur.

Aquesta és una determinació fonamental que es projecta sobre un futur proper en el que es duran a terme les licitacions corresponents. La disposició d'aquests vehicles fa possible que la concurrència al mercat es dugui a terme de forma inequívoca, sense situar en el punt de partida a cap empresa en una situació avantatjosa respecte la resta de possibles licitadors.

D'altra banda, 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 de seguiment del compliment del conjunt d'obligacions compromeses en el format que determini la Direcció General competent en matèria de transport.

A aquest respecte, en cas que es detecti algun incompliment i prèvia la tramitació del procediment contradictori corresponent, el Departament competent en matèria de transport pot resoldre limitar la durada del període concessional fixat.

I el segon apartat d'aquest article afegeix 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 als efectes del reajustament proporcional del període de compensació establert.

Per últim, es regulen els supòsits d'incompliment del pla, en el sentit que, d'acord amb l'article 8, en cas que es constati 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 els és d'aplicació.

2.4 La part final del decret llei

El Decret llei conté dues disposicions finals, una primera relativa al seu desplegament, mitjançant la qual s'autoritza la persona titular del Departament competent en matèria de transports perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament del Decret llei i una segona que estableix que entra en vigor l'endemà de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

3. Concurrència del pressupost habilitant per dictar un Projecte de Decret llei

3.1 La previsió estatutària

L'article 64 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (EAC) disposa el següent:

“1. En cas d'una necessitat extraordinària i urgent, el Govern pot dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de Decret llei. No poden ésser objecte de Decret llei la reforma de l'Estatut, les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic, la regulació essencial i el desenvolupament directe

dels drets reconeguts per l'Estatut i per la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya i el pressupost de la Generalitat.

2.Els decrets llei resten derogats si en el termini improrrogable dels trenta dies subsegüents a la promulgació no són validats expressament pel Parlament després d'un debat i una votació de totalitat.

3.El Parlament pot tramitar els decrets llei com a projectes de llei pel procediment d'urgència, dins el termini establert per l'apartat 2.”

Tal com es desprèn de l'article esmentat, el que caracteritza el Decret llei és que es tracta d'una norma que suposa una excepció al procediment ordinari d'elaboració de les lleis pel Parlament, de manera que el seu exercici resta sotmès a l'exigència que concorrin un conjunt de requisits que legitimin aquesta actuació del Govern.

El primer requisit que exigeix l'EAC és la concurrència del pressupòsit que habilita el Govern per dictar-lo, és a dir, que es doni el cas d'una necessitat extraordinària i urgent. És per això, que 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 i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar, i es poden acompanyar amb altres memòries, estudis, informes i dictàmens sobre l'adequació de les mesures proposades als fins que es persegueixen. En tot cas, els projectes de decret llei han d'ésser objecte d'un informe dels serveis jurídics de la Generalitat”.

El segon requisit que preveu l'EAC, es refereix al contingut, en el sentit que el Decret llei no pot tenir per objecte les matèries que, d'acord amb el citat precepte estatutari, queden excloses d'aquest tipus de norma. I s'exigeix també que el Decret llei sigui validat expressament pel Parlament de Catalunya, si vol mantenir la seva vigència més enllà dels trenta dies subsegüents a la seva promulgació.

L'objectiu d'aquest informe és, precisament, el de justificar l'existència d'una necessitat extraordinària i urgent i que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.

Es tracta d'establir un marc jurídic estable que permeti impulsar la descarbonització accelerada de les flotes de vehicles, millorar la informació als usuaris en temps real, de forma que es doni resposta, en termes ambientals sostenibles, a les creixents necessitats de mobilitat derivades del creixement demogràfic i els canvis estructurals de la població.

La naturalesa extraordinària de la necessitat, requisit del Decret Llei, ha estat interpretada pel Tribunal Constitucional i per la doctrina consultiva de Catalunya, on s'estableix que ha d'haver una congruència entre la situació i les mesures que pretén implementar el Decret Llei. Així doncs, s'ha de sumar a la situació d'extraordinària necessitat l'element d'urgència, en el sentit que la disposició no pugui ser tramitada per la via legislativa ordinària amb la celeritat indispensable per garantir l'obtenció de la finalitat perseguida.

En aquest sentit, la jurisprudència del Tribunal Constitucional, ha admès que la concurrència de la gravetat o la rellevància son suficients per legitimar l'aprovació del Decret Llei amb independència del seu caràcter sobtat o imprevist: <<la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues “lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren”>> Sentència 11/2002, de 17 de gener, FJ 6 i Sentència 1/2012, de 13 de gener FJ 6.

3.2 La necessitat i la urgència del decret llei

La necessitat extraordinària i urgent que constitueix el fonament de la promulgació d'un decret llei requereix, d'acord amb la doctrina, la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural de difícil previsió, que requereix una intervenció normativa per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Pel que fa la intervenció normativa en aquest moment per part del Govern, en els termes que es venen exposant al llarg d'aquest informe, cal tenir en compte que 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 en el necessari, i breu, període de temps, 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 el preàmbul del projecte de disposició.

Cal incidir en el fet que la urgència es vincula a la impossibilitat d'utilitzar el procediment parlamentari ordinari, de manera que el Govern està legitimat per recórrer al Decret llei quan per la via de la tramitació parlamentària de naturalesa més urgent no fos raonablement viable o possible d'assolir els objectius perseguits per l'acció normativa.

3.2.1 La descarbonització de les flotes

Respecte les mesures a adoptar cal assenyalar en primer lloc que a l'hora de valorar les diferents alternatives per a la compensació de les modificacions concessionals per a la descarbonització de la flota de vehicles i la millora de la informació als usuaris s'ha descartat la possibilitat d'una compensació econòmica amb un increment de tarifes dels serveis ja que això faria recaure el cost de la mesura en els usuaris del sistema de transport públic quan precisament les polítiques de potenciació del transport públic es plantegen en sentit contrari d'afavorir al màxim l'accés dels ciutadans als serveis amb unes tarifes ajustades que facin atractiu l'ús del transport públic front al vehicle privat.

Així no es considera viable articular l'impacte econòmic de les millores urgents a afrontar amb el Decret llei amb un increment tarifari tenint en compte a més que una gran part dels d'autobusos interurbans forma part d' un sistema de transport públic integrat tarifàriament, on les tarifes constitueixen un instrument comú que regula l'accés de la ciutadania al conjunt de la xarxa integrada, independentment del mode o operador utilitzat. Això implica que qualsevol modificació tarifària afectaria de manera homogènia tots els usuaris i tots els serveis inclosos dins del sistema, atès que el preu del títol de transport no està vinculat a un servei concret sinó al conjunt del sistema. En aquest context, no resulta adequat finançar inversions associades a un únic mode o infraestructura mitjançant increments generalitzats de tarifes, ja que aquests increments serien assumits per la totalitat dels usuaris mentre que els beneficis directes de la inversió es concentrarien només en una part del sistema. Aquesta desconexió entre qui suporta el cost i qui rep el benefici vulnera els principis d'equitat, coherència i solidaritat modal que fonamenten la integració tarifària. A més, l'ús de la tarifa com a mecanisme de finançament d'inversions desvirtua la seva funció principal com a eina de política pública orientada a garantir l'accessibilitat universal, fomentar l'ús del transport públic i reduir la dependència del vehicle privat. Cal considerar també que els increments tarifaris tenen un impacte directe sobre la

demanda i poden generar efectes contraproductius en termes socials, ambientals i de mobilitat.

Per tant, descartada la possibilitat d'un increment de tarifes, el Decret llei determina, com ja s'ha assenyalat, les condicions per implementar plans de descarbonització de la flota i de la millora de la qualitat i de l'atenció i informació als usuaris, de forma que les empreses es puguin acollir a aquesta mesura amb el compromís de dur a terme un conjunt d'actuacions abans de l'1 de gener del 2029.

Així, el procés de descarbonització global de la mobilitat esdevé un mecanisme essencial de lluita contra l'emergència climàtica, i requereix, per poder aconseguir amb els seus objectius, començar quan abans 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 en el 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 faciliti la seva descarbonització amb caràcter urgent.

Atesa aquesta 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 dur a terme al seu càrrec 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 el Decret llei.

La flota de vehicles destinats als serveis interurbans per carretera presenta, en termes generals, un grau molt baix d'electrificació o d'ús d'energies alternatives

ja que les condicions actuals establertes en les concessions no fixen unes obligacions concretes per a la descarbonització de la flota i 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 el subministrament energètic de les flotes netes i també la necessitat de formació addicional del personal de tallers i manteniment. Es a dir, actualment la flota interurbana és majoritàriament de combustió.

Actualment, dels 1.597 vehicles en servei, només 25 són elèctrics, és a dir, un percentatge de només l'1,6%. Si afegim el nombre de vehicles híbrids el percentatge es situaria una mica per sobre del 10 % de la flota.

Per tant, com s'ha dit reiteradament, l'ambientalització de flotes és inajornable, en especial en un context d'increment de les necessitats de creixement de la demanda de forma que es preveu que abans de finals del 2028 es requeriran 1900 vehicles i aquest increment s'ha de garantir que es dugui a terme amb vehicles sostenibles per a no incrementar les emissions i els impactes ambientals.

El Decret llei estableix com a exigència central que, a 1 de gener de 2029, la totalitat de les actuacions previstes als plans de descarbonització i les inversions associades s'hagin materialitzat. Això implica un volum d'inversions significatiu que requereix un horitzó d'amortització suficient, que només es pot garantir mitjançant l'adaptació del termini concessional.

El Decret llei preveu, per tant, una inversió a càrrec de les empreses operadores que serà amortitzada amb l'ampliació del termini necessari per fer front a la inversió de forma que aquesta no recaurà sobre els pressupostos públics la qual cosa permet que es pugui afrontar de forma més immediata.

Es a dir, com ja s'ha assenyalat anteriorment l'impacte econòmic de les actuacions previstes en termes de les inversions a realitzar per les empreses concessionàries per a amortitzar les inversions permeten afrontar urgentment unes actuacions que d'altra manera requeririen d'una considerable aportació econòmica a càrrec dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya, de la que no es disposa en aquest moments, ni és previsible que es disposi en el període de temps respecte el qual es projecta la norma.

La descarbonització de les flotes ha d'anar acompanyada, simultàniament, d'un increment del nombre de vehicles disponibles per satisfer les necessitats

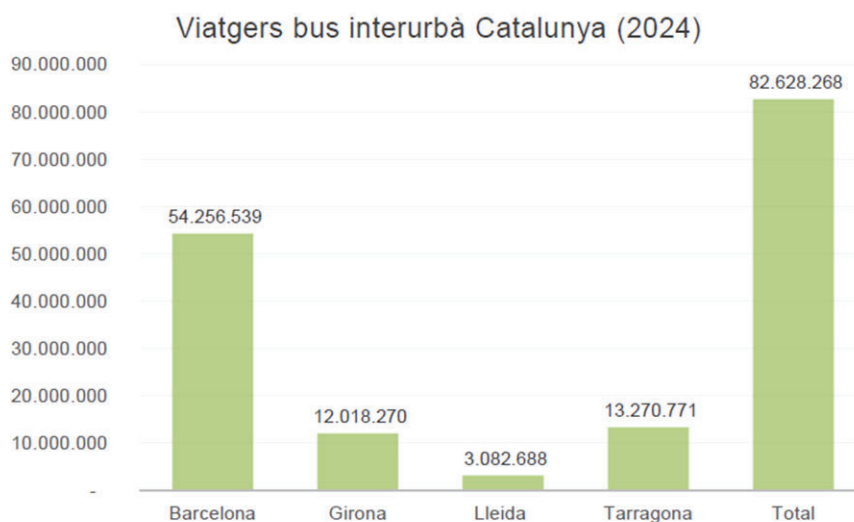
creixents de la demanda. Això exigeix inversions addicionals en material mòbil, en infraestructura de recàrrega elèctrica i en sistemes de gestió de flotes, que han de quedar recollides als plans individuals de cada concessionari.

El termini de l'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 siguin establertes en aquest Decret llei.

En el cas que algunes empreses no presentin aquests plans s'activaria el procediment de licitació corresponent per donar continuïtat als serveis un cop finalitzada la vigència dels contractes actuals com també en aquells casos on per part de l'Administració es consideri que les mesures necessàries per a la millora del servei i per a l'increment de la oferta de serveis necessaris per atendre els increments de demanda detectats requereixen d'un canvi substancial en la configuració dels serveis que no puguin ser afrontats mitjançant una modificació dels contractes actuals.

3.2.2 El sistema de transport regular de viatgers

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, segons dades de l'any 2024, van atendre un 53 % del total de mobilitat en transport públic interurbà de viatgers a Catalunya, per sobre dels serveis ferroviaris.



El transport públic interurbà en autobús per carretera és el mode que garanteix una major cobertura del territori i és una eina fonamental en el reequilibri territorial i per assegurar 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.

La concurrència dels factors que s'analitzaran a continuació configuren una situació de necessitat extraordinària i urgència derivada d'uns elements estructurals que poden tendir cap a un escenari i derivar en una situació crítica que aconsella la minimització d'actuacions els propers anys que puguin contribuir a evitar un sistema al límit i per tant, amb un impacte important, tant social com econòmic.

Es pot afirmar que el sistema de transport públic interurbà per carretera de Catalunya ja es troba proper a aquesta situació límit, caracteritzada per: la saturació de la capacitat en les línies més freqüentades, l'envelliment de les flotes i insuficiència d'alternatives netes, la pressió creixent derivada del creixement demogràfic i de l'estat dels serveis ferroviaris de Rodalies, i l'obligació d'invertir urgentment en descarbonització de flotes amb amortització a llarg termini.

La necessitat d'intervenir per via de Decret Llei respon a la concurrència de diverses motivacions que afecten conjuntament el sistema de transport públic:

- La més destacable, la imperativa necessitat de descarbonitzar les flotes de vehicles de manera accelerada, en compliment de la normativa europea i estatal sobre canvi climàtic, que requereix inversions significatives que s'han de poder amortitzar en un horitzó temporal raonable.
- El creixement sostingut de la demanda de transport públic per carretera, tant per l'increment demogràfic com per la redistribució territorial de la població i les necessitats de mobilitat associades que fan imprescindible la disponibilitat de un major nombre de vehicles i de mitjans destinats als serveis.
- La situació dels serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya amb un gran nombre d'incidències que n'afecten la correcta prestació i la previsió de les actuacions de millora de la infraestructura que estan planificades o es preveuen afrontar en els propers anys inevitablement incidiran en la mobilitat del conjunt dels ciutadans de forma que els serveis de transport per carretera es configuren, a ulls dels usuaris, com a una alternativa a les seves necessitats de mobilitat

amb el consegüent increment de viatgers a causa dels transvasament d'usuaris des dels serveis ferroviaris.

En síntesi, el sistema de transport públic per carretera es troba en una situació caracteritzada per la saturació de la capacitat en nombroses línies, la insuficiència de l'oferta per cobrir la demanda creixent i la pressió addicional derivada de les deficiències del sistema ferroviari. Qualsevol inestabilitat en el marc concessional agreujaria de forma molt significativa aquesta situació, amb efectes directes sobre la mobilitat de centenars de milers de ciutadans i sobre la cohesió territorial de Catalunya.

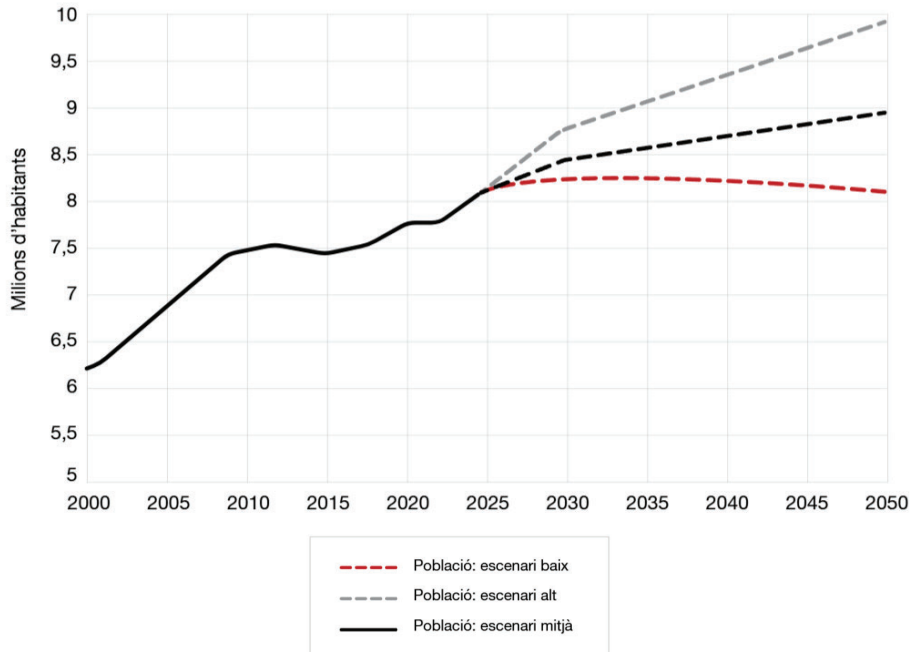
3.2.3 L'evolució de la demanda

En aquest sentit ens trobem en un moment de creixement clar de la mobilitat interurbana atenent al 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 de mobilitat obligada i de 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 major desplaçament amb el vehicle privat. Així mateix l'adopció de mesures com la implantació de les zones de baixes emissions en compliment de la normativa mediambiental requereix també d'un increment dels serveis de transport col·lectiu en autobús com a alternativa a les restriccions d'ús del vehicle privat.

Cal tenir en compte que Catalunya ha experimentat un fort creixement demogràfic en les darreres dècades. L'1 de gener del 2025 la població de Catalunya és de 8.113.490 habitants. Segons les projeccions de l'IDESCAT per a l'any 2050, en l'escenari més pessimista la població no baixarà dels 8 milions, mentre que en els escenaris mitjà i alt es preveu que assoleixi els 9 i 10 milions d'habitants respectivament.

Població de Catalunya



Aquest increment previsible de població comporta, òbviament, un increment general de la mobilitat. En conseqüència, els serveis de transports i la xarxa d'infraestructures de transport de Catalunya hauran d'acollir un nombre de desplaçaments substancialment més alt.

Paral·lelament al creixement de la població, en els darrers 10-15 anys també s'ha produït un important increment en el nombre de desplaçaments diaris per persona. Segons les enquestes de mobilitat en dia feiner (EMEF), aquesta xifra ha passat d'uns 3,5 viatges per persona al dia fins al 2010 als actuals 4 viatges per persona al dia, amb tendència creixent. El creixement de les dues variables actuen com un efecte multiplicador.

La crisi de l'habitatge a Catalunya està provocant el desplaçament forçat de col·lectius de població cap a municipis més allunyats dels centres urbans, on l'habitatge té un cost més assequible. Aquest fenomen es tradueix en un augment de la distància entre el lloc de residència i el lloc de treball o estudi, incrementant la dependència dels serveis de transport interurbà.

La població afectada per aquesta expulsió és, en molts casos, la que té menys recursos econòmics i que, per tant, no pot sufragar el cost del vehicle privat o no

en té. Això fa que la disponibilitat de transport públic interurbà sigui, per a aquest segment de població, una necessitat bàsica i un dret fonamental de mobilitat.

La consolidació del teletreball com a modalitat laboral estesa ha generat també nous patrons de mobilitat. Malgrat que inicialment es va interpretar com un factor que podia reduir els desplaçaments globals, l'efecte ha estat diferent segons les persones, com p. ex. en alguns casos el teletreball ha permès a més persones instal·lar-se en municipis allunyats cosa que ha disminuït diàriament el nombre de desplaçament però alhora han augmentat els quilòmetres de viatge, alhora que els dies d'assistència presencial concentren una demanda més gran i irregular sobre les línies interurbanes. Això exigeix flotes flexibles i sistemes d'informació en temps real per als usuaris.

La saturació urbanística a la ciutat de Barcelona i de la segona corona centrífuga la població cap a municipis cada cop més allunyats. Aquesta dinàmica genera uns patrons de mobilitat de llarg recorregut que incrementen la dependència dels serveis interurbans d'autobús com a mode de transport públic principal, especialment en territoris on la xarxa ferroviària té una cobertura limitada o inexistent, o de baixa qualitat.

El creixement de la mobilitat respon a una pluralitat de factors concurrents que actuen simultàniament:

- Factors demogràfics: l'augment de la població i la seva redistribució territorial comporta més desplaçaments i de major distància.
- Polítiques de bonificació tarifària: les reduccions en el cost del transport públic (abonaments existents amb polítiques de tarifa plana, com la T-jove, o polítiques de subvencions transitòries sobre els títols integrats com la T-usual i fins i tot gratuïtats) han incentivat l'increment de la freqüència d'us, afavorint la permanència i la recurrència dels usuaris actuals.
- Canvi de conducta: el model de mobilitat ha evolucionat dels desplaçaments d'anada i tornada a la feina o als estudis (mobilitat ocupacionals) cap a un model amb més activitats relacionals, de lleure, gestions personals i esdeveniments socials, més enllà de l'accés a l'ocupació principal, incentivat en part pels dos motius anteriors.

Les línies interurbanes d'autobús més freqüentades de Catalunya presenten situacions recurrents de sobrepassament de la capacitat, especialment en les

franges horàries de màxima demanda. Això es manifesta en les situacions problemàtiques documentades següents:

- Persones que no poden pujar al vehicle quan arriba a la parada perquè ja va ple.
- Viatgers que circulen drets en trajectes d'autopista per manca de places assegurades.
- Cancel·lació efectiva de servei per a les persones usuàries en puntes de demanda, malgrat que el servei es presta nominalment.

Tot i les mesures implementades per a la millora de l'oferta de serveis i els importants esforços econòmics amb el creixement de l'aportació econòmica destinada a la millora dels serveis interurbans a Catalunya, el fort increment de la demanda produeix problemes greus de saturació a un gran nombre de línies.

Aquesta situació es produeix a la demarcació de Barcelona especialment en els serveis que comuniquen la ciutat de Barcelona amb les comarques del Baix Llobregat, l'Anoia, el Maresme, el Vallès Oriental i el Vallès Occidental, el Bages, Osona i l'Anoia però també de forma puntual en serveis de més llarg recorregut com els que comuniquen Barcelona amb Berga o la Seu d'Urgell.

En el cas de les comarques de Girona els principals problemes de capacitat es produeixen als serveis interurbans a la conurbació de Girona i en corredors com el Banyoles-Girona, l'Olot-Girona o el Roses-Figuères, a banda dels problemes estacionals en els serveis a la Costa Brava.

A Lleida els problemes de capacitat afecten molt especialment als serveis que comuniquen Lleida amb diversos municipis del Segrià com és el cas d'Alcarràs, Almacelles, Alfarràs o Alpicat.

En el cas de Tarragona la situació de saturació es produeix en els serveis Tarragona-Reus, amb els serveis entre Tarragona i la Costa Daurada i també en les comunicacions de Tarragona amb el Baix Penedès. Finalment la situació dels serveis ferroviaris a les Terres de l'Ebre genera també problemes de saturació i necessitat de reforç tant en els serveis interurbans que permeten la comunicació interna a les Terres de l'Ebre com en les comunicacions amb Tarragona o Barcelona.

Per a fer front a aquest fort increment de la demanda i als problemes de saturació, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica ha desenvolupat durant el 2025 un pla de xoc de millora dels serveis interurbans per un import de 17 M d'euros que es preveu ampliar amb un segon pla de xoc al 2026 amb un import estimat de 21 M d'euros.

Per a fer front a la demanda creixent s'han de desplegar, per tant, vehicles addicionals en les línies més afectades, ja que la velocitat de creixement de la demanda supera la capacitat d'increment de la flota en el marc dels contractes actuals. El mercat de vehicles de gran capacitat disponibles és limitat, i els terminis de fabricació i lliurament dels autobusos elèctrics són especialment llargs, de l'ordre de 18 a 24 mesos des de la comanda fins a la posada en servei.

Resulta imprescindible, per tant, iniciar i impulsar el procés d'ampliació i descarbonització de la flota de vehicles destinada als serveis de transport interurbà de viatgers per carretera, tal com s'ha exposat anteriorment.

En definitiva el transport per carretera resulta essencial per cobrir les necessitats creixents de la població, que està redescobrint alguns dels avantatges de residir i/o treballar fora de les grans aglomeracions urbanes i metropolitanes i també per a la lluita contra el despoblament de les zones rurals i per mantenir el reequilibri territorial i la igualtat d'oportunitats i resulta un element primordial en la lluita contra la pobresa en el transport i com a element que permet tant l'arrelament en el territori com possibilitar la generació d'activitats econòmiques en el conjunt del territori.

3.2.4 La situació del transport ferroviari de viatgers

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 calat. 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.

Per tant, aquesta necessitat de consolidar i potenciar la xarxa de transport interurbà per carretera es posa més de manifest atesa la situació actual de la xarxa de serveis ferroviaris, en especial dels serveis de Rodalies de Catalunya, on les incidències en la prestació del servei i les obres que cal dur a terme, que han de ser executades sobre la infraestructura en els propers anys, dificulten poder disposar d'una xarxa estable i fiable quant a la prestació dels serveis ferroviaris. Aquesta situació genera un transvasament clar 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 amb un servei ferroviari sense afectacions i més eficient i, per tant, requereix d'una major disponibilitat de vehicles i de personal de conducció per part de les empreses operadores.

Les obres de renovació de la infraestructura ferroviària, necessàries per modernitzar la xarxa, i contemplades dins del Pla de Rodalies, tindran un impacte rellevant sobre la capacitat de Rodalies durant els propers anys, en un sector on els terminis d'execució de les obres civils acostumen a ser de diversos anys.

Per tal d'eliminar alguns dels colls d'ampolla existents, les actuacions es concentren en dos punts crítics:

- La línia R3: Després de la finalització de les obres entre Parets i la Garriga, el focus es desplaçarà cap al desdoblament del tram entre Montcada Bifurcació i Parets, una obra vital per augmentar les freqüències en una de les línies amb més demanda.
- L'Aeroport: L'entrada en servei del nou accés a la terminal T1 permetrà una connexió ferroviària competitiva amb el Prat.

Més enllà d'aquestes obres, els propers cinc anys hi ha una inversió en la seguretat i fiabilitat de la xarxa. Això inclou la modernització de catenàries i sistemes de senyalització, així com la rehabilitació estructural de túnels clau com el del Garraf o la Collada de Toses. Aquestes tasques han de ser fonamentals per reduir les incidències tècniques que actualment afecten la puntualitat del servei.

La normalització estructural dels serveis de Rodalies i de mitja 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 trànsit 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.

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

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 pal·liar 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.

La crisi del servei de Rodalies ha obligat el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica a activar, de manera urgent i sostinguda, reforços extraordinaris de serveis d'autobús interurbà per cobrir els corredors més afectats. Aquests reforços, articulats a través dels Plans d'actuació territorial (PAT), han suposat la incorporació de serveis addicionals en corredors com el del Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Maresme, on la supressió o irregularitat de trens ha generat una demanda sobrevinguda sobre la xarxa d'autobús.

Aquests reforços, tot i ser necessaris per garantir la mobilitat de milers de viatgers, posen en evidència la fragilitat del sistema: els concessionaris actuals han hagut d'assumir un increment de serveis en condicions d'urgència, sense possibilitat de planificació a mig termini, condició necessària també per consolidar estructuralment aquests reforços i convertir-los en oferta estable i planificada.

3.2.5 Els aspectes ambientals

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 que l'increment en l'oferta dels serveis es realitzi de forma sostenible, tot tenint en compte que el transport és una activitat molt significada en la generació d'emissions.

El procés de descarbonització global de la mobilitat, al que impulsen tant les institucions europees com estatals, mecanisme essencial de lluita contra l'emergència climàtica, requereix començar quan abans la progressiva substitució de les flotes de transport públic de combustió, per incorporar opcions de motorització lliures d'emissions, tal i com es determina al Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu y 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 en el 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.

Aquesta estratègia ha de jugar un paper capdavanter en el conjunt de la mobilitat i exigeix una actuació urgent per impulsar la millora mediambiental de la flota de vehicles destinats a la prestació dels serveis de transport per carretera que faciliti la seva descarbonització amb caràcter urgent.

La Unió Europea ha imposat obligacions creixents als estats membres en matèria de qualitat de l'aire i de reducció d'emissions. El transport és el sector que genera més emissions contaminants a Catalunya i a la resta d'Europa, representant una proporció significativa de les emissions totals de gasos d'efecte hivernacle. L'incompliment dels objectius europeus de qualitat de l'aire pot comportar sancions econòmiques significatives per a la Generalitat de Catalunya.

En aquest marc, la descarbonització del transport públic per carretera comporta que la substitució de les flotes de combustió per vehicles de zero emissions sigui, per tant, una exigència que cal impulsar amb la màxima celeritat.

En aquest sentit, a tall d'exemple, el Pla de xoc del bus interurbà, impulsat pel Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, permet reduir 5.982 tones d'emissions de CO₂ en un any gràcies a les 68 actuacions ja executades

arreu del territori, que representen el 93 % del total. Aquest Pla, iniciat a l'estiu del 2025, preveu un total de 73 millores finançades amb 17 milions d'euros, dels quals nou provenen del Fons Climàtic.

Les actuacions desplegades en el Pla han prioritzat el reforç dels corredors amb més demanda i la millora de les connexions amb centres sanitaris i educatius, contribuint a una mobilitat pública més eficient i sostenible. Fins al mes d'abril de 2026, a la demarcació de Barcelona s'havien completat el 90 % de les actuacions previstes, a Girona el 93 % i tant a Tarragona com a Lleida ja s'havia completat el 100 %.

Pel que fa a les actuacions amb origen o destinació a la demarcació de Barcelona, es calcula que comporten un estalvi d'uns 2.900 vehicles que entren i surten cada dia de la ciutat.

El Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu estableix el marc per a la neutralitat climàtica i preveu que les emissions del transport s'hagin de reduir en un 90 % 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.

La implantació de les Zones de Baixes Emissions (ZBE), en compliment de la normativa estatal i europea, requereix disposar d'alternatives de transport públic adequades per als ciutadans que no podran circular amb vehicles de combustió per les zones restringides. Un transport interurbà per carretera amb flotes descarbonitzades es converteix doncs en un element imprescindible per a la viabilitat de la implementació de les ZBE.

Per tant, les polítiques de mobilitat i de sostenibilitat ambiental en curs —ZBE, restriccions al vehicle privat, increment del preu dels carburants, canvis culturals— fan preveure un transvasament progressiu, però significatiu, del vehicle privat cap al transport públic. Perquè aquest transvasament sigui possible sense col·lapsar el sistema, cal disposar d'una xarxa de transport interurbà per carretera ben dimensionada, fiable i descarbonitzada. La continuïtat i el reforç de les concessions és condició necessària per absorbir aquesta demanda futura.

A l'edició de l'EMEF 2021 es consultava a les persones que havien respost afirmativament que s'havien vist afectades per les restriccions a la circulació de vehicles sense etiqueta ambiental des de setembre de 2020 a la ZBE Rondes de

Barcelona, quines solucions havien adoptat al respecte, obtenint un 25,2% l'acció d'utilitzar el transport públic.

Per concloure aquest apartat cal tenir molt en compte, per la seva transcendència ambiental, que la mesura de descarbonització de la flota que presta els serveis de transport de viatgers per carretera suposa assolir una reducció de 46195t. de CO₂ a l'any només amb la incorporació de vehicles elèctrics i híbrids respecte a la alternativa de mantenir la situació actual i reforçar la xarxa de serveis amb vehicles que no complissin els requisits establerts.

Es redueix, per tant, en una primera aproximació en un 48 % l'impacte ambiental de la xarxa de serveis de transport interurbà per carretera.

3.2.6 La informació a les persones usuàries

De forma complementària a l'exposat cal accelerar també l'accés a la informació de la xarxa de transport públic per carretera pel conjunt de la ciutadania per completar els treballs de configuració del Centre d'informació de la mobilitat, CGIM, on el conjunt de ciutadans pugui accedir en temps real a la informació sobre els serveis de transport públic i donar així el compliment adequat a les mesures de millora de la informació i els compromisos que es contenen 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.

Aquesta llei 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. El Centre de Gestió i Informació de la Mobilitat (CGIM) ha de ser el punt d'accés unificat a la informació sobre els serveis de transport públic en temps real.

3.2.8 La raó de ser del Decret llei

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, precisa d'aquesta intervenció normativa del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquesta situació requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar 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, fer possible que l'esmentat dret a la mobilitat es pugui continuar garantint en un futur immediat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta, de la pròpia ordenació de la xarxa de transport públic de viatgers per carretera en les termes descrits.

Aquest instrument normatiu, per les raons d'urgència esgrimides, ha de ser necessàriament el Decret llei. Atenent a la situació fàctica conjuntural existent, cal adoptar les mesures urgents per garantir que en cap moment resti afectat el servei que actualment s'està oferint als ciutadans i, per tant, afrontar aquelles actuacions imprescindibles per garantir el dret a la mobilitat tenint en compte la situació global en la que s'emmarca el sistema de transport públic a Catalunya i els projectes que es troben en marxa o que es preveu implementar de forma immediata.

Per tant, la necessitat d'una intervenció legislativa immediata, que garanteixi els objectius descrits en anteriors apartats d'aquest informe, justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del Decret llei reconeguda a 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.

En definitiva, es considera que concorren aquestes circumstàncies excepcionals i rellevants que determinen la necessitat d'una acció normativa immediata que aprovi mesures que no es poden demorar durant el temps necessari per tramitar-les pel procediment legislatiu ordinari.

Pel que fa a la congruència entre les mesures adoptades per la disposició i la finalitat que persegueix, s'ha d'identificar l'existència d'un vincle raonable entre les mesures adoptades i la situació que exigeix l'acció normativa, tal i com s'ha posat de relleu en el dictamen número 6/2012, d'1 de juny, del Consell de Garanties Estatutàries. A això s'ha d'afegir que les mesures han de tenir efectes immediats, és a dir, han de modificar de manera instantània la situació jurídica existent.

En aquest cas, com s'ha assenyalat en apartats anteriors d'aquest informe, amb ocasió de la descripció de cadascuna de les mesures previstes, hi ha per tant la necessitat urgent de incidir de forma immediata en la regulació del servei públic de transport de viatgers per carretera.

Pel que fa els límits materials que el Govern de la Generalitat ha de respectar a l'hora de dictar un Decret Llei i que s'enumeren en el mateix apartat 1 de l'article 64 EAC, resten excloses com a objecte de regulació d'aquest tipus de norma les següents matèries: la reforma de l'Estatut; les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic; la regulació essencial i el desenvolupament directe dels drets reconeguts per l'Estatut (capítols I, II i III del títol I de l'EAC) i per la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya; i, finalment, el pressupost de la Generalitat.

La matèria objecte del Decret Llei, el transport públic de viatgers per carretera, no es troba incardinada entre les excloses per l'article 64.1 EAC.

Des del punt de vista material cal afegir, per una més completa justificació, que la urgència de la promulgació del Decret Llei de mesures urgents en matèria de de transport públic de viatgers per carretera, es fonamenta, com assenjala el seu preàmbul, en la necessitat que el Govern de Catalunya adopti de forma urgent les mesures necessàries per seguir garantint la seguretat jurídica present i futura de l'activitat.

D'acord amb tot l'exposat fins ara, la urgència de la regulació continguda en aquest Decret Llei es fonamenta en la necessitat que Catalunya disposi de l'instrument normatiu que permeti assolir els objectius descrits al llarg d'aquest informe.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial

propi les modificacions legislatives necessàries per reaccionar davant el nou escenari descrit.

En aquest aspecte, totes i cadascuna de les accions legislatives previstes en aquest Decret Llei tenen una relació directa i congruent amb la situació descrita i els termes en què es vol afrontar des del Govern, com ha quedat de manifest en els apartats anteriors d'aquest informe.

Per tant, atenent al fet que el Decret Llei és un recurs extraordinari i que se n'ha de fer un ús limitat a les situacions que realment mereixen la consideració d'urgents i convenients, es constata que la disposició a què es refereix aquest informe abasta aquells aspectes estrictament necessaris per poder ordenar de forma adequada l'activitat de transport públic de viatgers per carretera.

4. Aspectes econòmics

Finalment cal fer esment al fet que, des del punt de vista pressupostari, l'entrada en vigor d'aquesta norma per si mateixa no comporta cap impacte pressupostari.

Això no obstant cal tenir en compte que l'impacte econòmic de les actuacions previstes en el Decret Llei en termes de les inversions a realitzar per les empreses concessionàries per a amortitzar les inversions permeten afrontar urgentment unes actuacions que d'altra manera requeririen d'una considerable aportació econòmica a càrrec dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya

En aquest sentit partint de la hipòtesi de que en el termini d'implementació de les mesures la flota de vehicles es situarà al voltant dels 1900 vehicles els costos de les inversions a realitzar seria d'aproximadament 762.458.063,09, atesa la previsió que el 75 % de la flota estigui descarbonitzada.

A aquestes efectes s'ha considerat un preu dels vehicles segons el mercat actual, un cost d'obra civil per a l'electrificació de les bases operatives amb una inversió de 60.000 euros per base i un cost financer conforme al sistema de càlcul del model de costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat, a 5 anys i amb una t.i. del 5,23%.

El termini màxim de sis anys fixats per a la ampliació del termini concessional resulta adequat per tal d'amortitzar les inversions proposades tenint en compte que l'inici de les inversions s'han de contemplar en el pla ha presentar en el

termini de tres mesos des de l'aprovació del Decret llei i que els terminis habituals de les amortitzacions del material mòbil es situen dins d'aquests terminis per a mantenir una antiguitat de la flota al voltant dels 7 vehicles com a condició establerta en els contractes vigents

Pel que fa el cost del SVV i les despeses associades a la implementació de la T Mobilitat es calculen en 2.500,00 € per validadora i 4.500,00 € per pupitre.

I, en relació al cost del SAE, que inclou el desplegament de les eines de digitalització a la informació als usuaris, seria de 15.000 euros per vehicle.

5. Conclusió

Es conclou, per tant, que el Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera reuneix els requisits que exigeix l'article 64.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya per tal que el Govern pugui dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de decret llei. Per una banda, la necessitat extraordinària i urgent i per l'altra, que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.

Manel Nadal i Farreras
Secretari de Mobilitat i Infraestructures

Signat electrònicament



INFORME JURIDIC en relació amb el projecte de Decret Llei, de mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera

1.- ANTECEDENTS

Se sotmet a informe d'aquesta Assessoria Jurídica el projecte de *Decret Llei de mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera*, juntament amb les memòries justificatives corresponents.

Aquest informe jurídic té caràcter preceptiu i s'emet de conformitat amb l'article 38.3 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, i en relació amb l'article 4.1.a) de la Llei 7/1996, de 5 de juliol, d'organització dels serveis jurídics de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i l'article 16 del Decret 106/2024, d'11 de juny, pel qual s'aprova el Reglament dels serveis jurídics de l'Administració de la Generalitat de Catalunya. Així mateix s'ha seguit la Instrucció 1/2024, de la Direcció del Gabinet Jurídic, sobre els informes relatius a iniciatives normatives que se sotmeten a l'aprovació del Govern.

Per a la redacció d'aquest informe s'ha tingut en compte i s'ha analitzat la versió del Decret Llei de data 27 d'abril de 2026, així com l'informe justificatiu signat pel titular de la Secretaria General de Mobilitat i Infraestructures en la mateixa data. Així mateix, durant l'elaboració del present informe també s'ha considerat l'informe favorable de la Direcció General de Pressupostos de data 27 d'abril de 2026.

2.- ANÀLISIS JURÍDICA

2.1. Consideracions generals dels Decrets Llei

Els decrets llei són disposicions normatives provisionals amb força de llei dictades pel Govern en casos de necessitat extraordinària i urgent. En aquest sentit, en el Dictamen 2/2021, de 29 de juliol, del Consell de Garanties Estatutàries, es defineixen els decrets llei en els termes següents: *D'acord amb el marc constitucional (art. 86 CE) i estatutari (art. 64 EAC), substancialment coincidents en aquest punt, el decret llei és una norma amb rang de llei que aprova el poder executiu «en cas de necessitat extraordinària i urgent». La regulació constitucional i estatutària incorpora altres elements en la seva configuració*

jurídica com són la previsió d'unes matèries excloses i l'obligatorietat de la votació parlamentària en un termini de 30 dies per tal que el decret llei, fins aquell moment norma provisional, adquireixi plena estabilitat a l'ordenament jurídic, o bé quedi derogat.

Pel que fa al pressupòsit dels decrets llei, denominat doctrinalment *fet habilitant* o *pressupòsit de fet habilitant de la figura del decret llei*, suposa, en termes de la doctrina del Consell de Garanties Estatutàries o del propi Tribunal Constitucional, l'existència d'una "necessitat extraordinària i urgent" (article 86.1 de la Constitució i article 64.1 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya), considerant-se al respecte la distinció entre el caràcter extraordinari i l'element d'urgència.

Pel que fa la necessitat extraordinària, fent-nos ressò de les consideracions que al respecte fa el Consell de Garanties Estatutàries en el Dictamen 2/20212 (FJ 2), disposa que: *A) Així, pel que fa a la necessitat extraordinària del decret llei, ha estat entesa per la doctrina del Tribunal Constitucional i d'aquest Consell com l'existència d'una situació excepcional, conjuntural i de difícil previsió que requereix una intervenció normativa immediata i amb força de llei per part del poder executiu amb l'objectiu de fer front a determinats objectius de governabilitat (STC 137/2011, de 14 de setembre, FJ 4, i DCGE 15/2014, FJ 2.3). Així, es considera que és suficient, en relació amb l'abast de la necessitat, que aquesta s'origini en les tasques concretes i habituals del Govern i que no cal que siguin necessitats extremes o absolutes (STC 6/1983, de 4 de febrer, FJ 5).*

Així mateix, el Consell de Garanties Estatutàries, fa una sèrie de consideracions sobre la nota de la imprevisibilitat com a característica necessària de la situació excepcional que fonamenta l'aprovació d'un decret llei, en els termes següents: *"Finalment, i per tal de completar aquest apartat, cal fer una breu referència a la nota de la imprevisibilitat com a característica necessària de la situació excepcional que fonamenta l'aprovació d'un decret llei. En aquest punt, la jurisprudència constitucional ha acollit un criteri flexible. Així, la STC 39/2013, de 14 de febrer (FJ 5), fent referència a jurisprudència anterior, estima que «la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación» (STC 1/2012, de 13 de enero, FJ 6), pues "lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurran" (SSTC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6; y 68/2007, de 28 de marzo FJ 8)».*

Per últim, i quant a la necessitat urgent, el mateix Consell, el reiterat dictamen 2/2021, formula les següents consideracions que cal tenir en compte: *B) Quant a la necessitat urgent del decret llei, aquest element apareix vinculat, tant en la jurisprudència constitucional com en la nostra doctrina consultiva, a la impossibilitat d'aprovar la*

regulació extraordinària mitjançant el procediment legislatiu ordinari o d'urgència, és a dir, es posa en relleu que els objectius pretesos per aquesta normativa no s'assolirien si s'hagués de seguir l'opció d'aprovar una llei parlamentària.

Així, el Tribunal Constitucional entén que “el fin que justifica la legislación de urgencia no es otro que subvenir a “situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que por razones difíciles de prever requieran 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 parlamentarias de las leyes” (per totes, STC 137/2011, FJ 4). En el cas dels decrets llei autonòmics, la jurisprudència constitucional ha advertit que en l'apreciació de la urgència cal tenir en compte que els parlaments de les comunitats autònomes, a diferència de les cambres parlamentàries estatals, són unicamerals i que aquest fet pot permetre aprovar les lleis més ràpidament i no haver de recórrer necessàriament a la figura del decret llei (STC 157/2016, de 22 de setembre, FJ 5).

Per la seva banda, el Consell considera que “el Govern únicament estaria legitimat per exercir la seva potestat normativa mitjançant decret llei quan per la via de la tramitació parlamentària de naturalesa més urgent no fos raonablement viable o possible assolir els objectius perseguits per l'acció normativa (DCGE 15/2014, FJ 2.3, que es remet al DCGE 7/2010, FJ 3 i 4).

En aquests dictàmens es posa de manifest que en el Parlament unicameral català es preveuen procediments legislatius destinats a facilitar la celeritat en la tramitació d'iniciatives legislatives governamentals, com són el procediment d'urgència i el de lectura única (art. 107 i 138 Reglament del Parlament, respectivament), factor a tenir en compte en el moment de valorar la necessitat de la urgència d'una norma de rang legal emanada del Govern.

2.2. Configuració particular dels Decrets llei en l'àmbit de la Generalitat de Catalunya

En l'àmbit de la Generalitat de Catalunya, els Decrets llei es preveuen a l'article 64 de l'EAC, en els termes següents:

En cas d'una necessitat extraordinària i urgent, el Govern pot dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de decret llei.

No poden ésser objecte de decret llei la reforma de l'Estatut, les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic, la regulació essencial i el desenvolupament directe

dels drets reconeguts per l'Estatut i per la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya i el pressupost de la Generalitat.

Els decrets llei resten derogats si en el termini improrrogable dels trenta dies subsegüents a la promulgació no són validats expressament pel Parlament després d'un debat i una votació de totalitat.

El Parlament pot tramitar els decrets llei com a projectes de llei pel procediment d'urgència, dins el termini establert per l'apartat 2.

Així com en l'article 38 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, en els termes següents:

El Govern, en cas d'una necessitat extraordinària i urgent, pot dictar disposicions legislatives provisionals, sota la forma de decret llei, en els termes de l'article 64 de l'Estatut.

La tramitació d'un decret llei s'inicia a proposta del departament o els departaments competents per raó de la matèria, als quals correspon d'elaborar el projecte corresponent. L'inici de la tramitació s'ha de comunicar al secretari o secretària del Govern.

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 i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar, i es poden acompanyar amb altres memòries, estudis, informes i dictàmens sobre l'adequació de les mesures proposades als fins que es persegueixen. En tot cas els projectes de decret llei han d'ésser objecte d'un informe dels serveis jurídics de la Generalitat.

Correspon als consellers dels departaments que han elaborat un projecte de decret llei de sotmetre'l a l'aprovació del Govern.

Tan bon punt hagi estat publicat un decret llei en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, el Govern ho ha de comunicar al Parlament, perquè n'acordi la convalidació o la derogació.

Cal fer especial esment al contingut de l'apartat primer del referit article 64 de l'EAC en tant en quant es refereix als supòsits que no poden ser objecte de decret llei, com la reforma de l'Estat, les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic, la regulació essencial i el desenvolupament directe dels drets reconeguts per l'Estatut i per

la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya i el pressupost de la Generalitat.

Destaquen també les referides normes l'exigència de què els decrets lleis només es poden dictar en casos de necessitat extraordinària i urgent, i que resten derogats si en el termini improrrogable dels trenta dies següents a la seva promulgació no son validats de manera expressa pel Parlament després d'un debat i votació a la totalitat. En aquest sentit, l'apartat 5 del referit també article 38 de la Llei 13/2008, determina que tan bon punt hagi estat publicat un decret llei en el DOGC, el Govern ho ha de comunicar al Parlament, precisament perquè acordi la seva convalidació o derogació, en el seu cas.

Cal complimentar les següents previsions quant als decrets llei, tenint en compte que els preceptes referits, juntament amb l'article 32 de la Llei 13/2008, atribueixen al Govern l'aprovació dels Decrets llei, i per tant els consellers dels departaments corresponents que elaboren el projecte de decret llei, l'han de sotmetre a l'aprovació del Govern. És per això que l'article 32.2 també preveu que són signats pel president o presidenta de la Generalitat i pels consellers competents que han formulat la proposta.

Finalment cal considerar, de conformitat amb l'article 67.6 de l'EAC i article 11 de la Llei 13/2008, que correspon la promulgació dels decrets llei al president o presidenta de la Generalitat així com la seva publicació tant en el DOGC com en el BOE.

2.3. Tramitació dels Decrets llei

Les particularitats procedimentals s'estableixen als apartats 2, 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 13/2008, que es reproduïxen a continuació.

Així, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 38 de la Llei 13/2008, la tramitació d'un decret llei s'inicia a proposta del departament o els departaments competents per raó de la matèria, als quals correspon d'elaborar el projecte corresponent. L'inici de la tramitació s'ha de comunicar al secretari o secretària del Govern.

Pel que fa al contingut dels projectes de decret llei i la conformació de l'expedient corresponent, l'apartat 3 de l'article 38 de la Llei 13/2008 estableix 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 i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar, i es poden acompanyar amb altres memòries, estudis, informes i dictàmens sobre l'adequació de les mesures proposades als fins que es persegueixen. En tot cas, els projectes de decret llei han d'ésser objecte d'un informe dels serveis jurídics de la Generalitat.

Finalment, l'apartat 4 de l'article 38 de la Llei 13/2008 disposa que correspon als consellers dels departaments que han elaborat un projecte de decret llei de sotmetre'l a l'aprovació del Govern.

3.- COMPETÈNCIES DE LA GENERALITAT PER A LA PROPOSTA DEL DECRET LLEI QUE S'INFORMA

3.1. Fonamentació competencial

El projecte de Decret llei sotmès a informe s'empara principalment en la competència exclusiva atribuïda a la Generalitat de Catalunya en transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori català d'acord amb l'article 169 de l'EAC.

Aquest títol competencial fonamenta les mesures que s'adopten mitjançant aquest Decret llei, atès que el seu contingut no incideix en cap de les matèries que, d'acord amb l'art. 64 EAC, no poden ser objecte d'un decret llei.

Des del punt de vista de la normativa específica aplicable al transport públic de viatgers per carretera, el règim jurídic està conformat per la normativa següent:

1. **Constitució Espanyola**
Article 148.1.5a de la CE reconeix que les comunitats autònomes (CCAA) podran assumir competències en transport realitzat per aquelles carreteres l'itinerari de les quals es desenvolupi íntegrament en el territori de cada CCAA.
Article 149.1.21a reserva l'Estat la competència exclusiva d'aquells transports que transcorrin pel territori de més d'una CCAA.
2. **Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (en endavant, LOTT).**
Dins de la Secció primera dedicada als transports públics regulars permanents de transport d'ús general, l'article 71 qualifica com a servei públic els transports regulars de viatgers i estableix el règim jurídic pel qual es regeix mitjançant contracte de concessió de serveis i es remet, en allò no previst en aquesta llei, ni en la reglamentació de la Unió Europea, a la legislació
3. **Estatuts d'Autonomia**
La Generalitat de Catalunya va assumir competències pròpies en matèria de transports per carretera i per ferrocarril en els casos en què discorren íntegrament pel territori de Catalunya tal i com va preveure, l'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia de 1979, substituït, després, tal com s'ha anticipat, per l'article 169 de l'Estatut d'Autonomia de 2006.

4. Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (LTCat).
5. Decret 319/1990, de 21 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, aprovat de conformitat amb la disposició addicional 1^a de la Llei 12/1987.
6. 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.
7. Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i per la qual es deroguen els Reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70 del Consell.
8. Llei 2/2014, del 27 de gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic, la disposició addicional Vint-i-novena de la qual estableix el següent:

“Transport públic de viatgers per carretera

Amb la finalitat d'adaptar el règim jurídic de les concessions administratives de servei públic regular de transport de viatgers per carretera vigents en la data d'entrada en vigor d'aquesta llei a les prescripcions del Reglament CE núm. 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell, del 23 d'octubre, sobre els serveis públics de transport per ferrocarril i carretera i pel qual es deroguen els reglaments CEE núm. 1191/69 i CEE núm. 1107/70 del Consell, i en concret al que estableix l'article 8.2 del dit reglament, les concessions convalidades en virtut de la disposició transitòria 1.3 de la Llei 12/1987, del 28 de maig, amb relació a les quals s'hauria aprovat un pla d'innovació i millora de la qualitat a l'empara del Decret 128/2003, del 28 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat a la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers per carretera a Catalunya, han de mantenir la vigència fins al termini establert per la resolució corresponent d'aprovació del respectiu Pla d'innovació i millora de la qualitat, sense superar en cap cas el del 31 de desembre de 2028.

A aquests efectes, les concessions que compleixen les condicions establertes per l'article 5.4 del Reglament CE núm. 1370/2007 es mantenen vigents en aplicació del procediment que estableix el dit article.”

Des del punt de vista de la regulació dels contractes de concessió, el règim jurídic aplicable ve determinat per la legislació de contractes aplicable en el moment de la seva adjudicació. Que aquest és el criteri a observar és una determinació que ha estat

establerta pels successius textos normatius, que, detallats en l'ordre invers al cronològic, se citen a continuació:

- a) Llei estatal 9/2017, de 8 de novembre, de *Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014*, la DT1ª de la qual estableix el següent:

Expedientes iniciados y contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley.(...)

2. Los contratos administrativos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán, en cuanto a sus efectos, cumplimiento y extinción, incluida su modificación, duración y régimen de prórrogas, por la normativa anterior.(...).

- b) Llei estatal 30/2007, de 30 d'octubre, de *Contratos del Sector Público*, la DT1ª de la qual estableix el següent:

Expedientes iniciados y contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley.(...)

2. Los contratos administrativos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán, en cuanto a sus efectos, cumplimiento y extinción, incluida su duración y régimen de prórrogas, por la normativa anterior. (...).

- c) El text refós estatal de la *Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP)*, aprovat pel RDLegislatiu 2/2000, de 16 de juny, la DT1ª del qual estableix el següent:

Expedientes iniciados y contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 53/1999, de 28 de diciembre.

Los expedientes de contratación iniciados y los contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 53/1999, de 28 de diciembre, se regirán por la normativa anterior.(...).

I, amb anterioritat a aquestes normes, resulten d'aplicació l'article 4.3 i la disposició transitòria segona de Codi civil, conforme amb la qual, *los actos y contratos celebrados bajo el régimen de la legislación anterior, y que sean válidos con arreglo a ella, surtirán todos sus efectos según la misma (...)*, tal com va determinar el Tribunal Suprem a la seva Interlocutòria de 22 de novembre de 1989 (ECLI: ES:TS: 1989: 904A).

3.2. Tramitació

Com ha quedat dit amb anterioritat, la tramitació d'aquest Decret Llei s'ha de subjectar al que determina l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern que estableix els següents tràmits essencials:

a) Inici del procediment i elaboració de la proposta a càrrec del departament o departaments competents per raó de la matèria.

En aquest cas, essent l'objecte del projecte de Decret Llei adoptar mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera, cal determinar que la iniciativa de la proposta correspon al departament que té atribuïda aquesta matèria, en aquest cas el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, d'acord amb l'art. 3.5.14 del Decret 133/2024, d'11 d'agost, de creació, denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments en què s'organitza el Govern i l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

b) Comunicació formal al Secretari del Govern.

Consta a l'expedient la tramesa de la comunicació formal per part del secretari general del departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica al secretari del Govern per a l'inici de la tramitació.

c) Sotmetre el projecte de Decret Llei a l'aprovació del Govern per part de la Consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

D'acord amb el que estableix l'article 8.1.b) del Reglament del Consell Tècnic del Govern, aprovat pel Decret 413/2011, de 13 de desembre, els projectes de decret Llei no són objecte d'examen i deliberació del Consell Tècnic.

d) Finalment, el Decret Llei, un cop aprovat pel Govern i publicat al DOGC, s'ha de comunicar al Parlament perquè n'acordi la seva validació expressa en el termini dels trenta dies subsegüent a la seva promulgació. Altrament restaria derogat. El Parlament pot tramitar els decrets Llei com a projectes de llei pel procediment d'urgència.

e) Comunicació a la Comissió Europea

De conformitat amb la Instrucció 1/2024, de la Direcció del Gabinet Jurídic, relativa als informes jurídics sobre iniciatives normatives que se sotmeten a l'aprovació del Govern, en el marc de l'avaluació jurídica del procediment cal verificar si és preceptiva la comunicació del projecte a la Comissió Europea en aplicació de la Directiva (UE)

2015/1535, per la qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de regles relatives als serveis de la societat de la informació (transposada mitjançant el Reial decret 1337/1999), o bé de la Directiva 2006/123/CE, relativa als serveis en el mercat interior (transposada en els aspectes generals per la Llei estatal 17/2009).

La Directiva (UE) 2015/1535 s'aplica a tots els projectes normatius que introdueixin reglamentacions tècniques, incloent-hi especificacions tècniques, altres requisits, regles relatives als serveis o normes que restringeixin la fabricació, importació, comercialització o utilització de productes, així com el subministrament o utilització de serveis o l'establiment de prestadors de serveis. S'entén per "producte" qualsevol producte industrial o agrícola, inclosos els productes pesquers. Pel que fa als serveis, la Directiva s'aplica únicament als serveis de la societat de la informació, definits com aquells prestats a distància, per via electrònica, a petició individual i a canvi de remuneració.

En aquest context, es considera "especificació tècnica" qualsevol document que defineixi les característiques requerides d'un producte, com ara dimensions, etiquetatge o procediments de producció. Així mateix, es poden considerar "altres requisits" aquells relacionats amb la protecció dels consumidors o del medi ambient.

Pel que fa a la Directiva 2006/123/CE, la normativa de transposició estableix com a objectiu facilitar la llibertat d'establiment dels prestadors i la lliure prestació de serveis, simplificant els procediments administratius i promovent un nivell elevat de qualitat dels serveis, tot evitant restriccions injustificades o desproporcionades al funcionament dels mercats. Aquesta Directiva, en el seu article 15.7, preveu la notificació prèvia a la Comissió Europea en cas d'aprovació d'una norma amb rang legal o reglamentari, com seria el cas d'un decret llei.

D'acord amb l'anterior, en principi, no caldria la notificació a la Comissió Europea atès que el present decret llei no té per objecte matèria de reglamentacions tècniques, ni serveis de la societat de la informació, ni del mercat interior, si bé, de conformitat amb l'article 6.2 del Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera i per la qual es deroguen els Reglaments (CEE) núm. 1191/69 i (CEE) núm. 1107/70 del Consell (en endavant, Reglament 1370/2007 o Reglament), la Comissió Europea pot requerir totes les dades que consideri necessàries per tal de determinar la compatibilitat de les compensacions de servei públic atorgades amb el Reglament.

3.3. Documentació

En relació amb la documentació, l'article 38 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, disposa que els projectes de decret llei han d'anar acompanyats d'un informe que justifiqui la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa.

En compliment d'aquest requeriment, s'ha tramès a aquesta Assessoria Jurídica, juntament amb el text del projecte de Decret llei, informe justificatiu de la seva extraordinària i urgent necessitat, emès pel titular de la Secretaria de Mobilitat i Infraestructures.

En concret, justifica la urgència de la iniciativa, en el seu apartat 3.2, en: *...la necessitat que Catalunya disposi d'un nou instrument normatiu que permeti en el necessari, i breu, període de temps, 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 el preàmbul del projecte de disposició.*

Cal incidir en el fet que la urgència es vincula a la impossibilitat d'utilitzar el procediment parlamentari ordinari, de manera que el Govern està legitimat per recórrer al Decret llei quan per la via de la tramitació parlamentària de naturalesa més urgent no fos raonablement viable o possible d'assolir els objectius perseguits per l'acció normativa.

En concret, el punt 3.2.1 aborda la necessitat de procedir a la descarbonització de les flotes, de la forma següent:

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 dur a terme al seu càrrec 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 el Decret llei.

La flota de vehicles destinats als serveis interurbans per carretera presenta, en termes generals, un grau molt baix d'electrificació o d'ús d'energies alternatives ja que les condicions actuals establertes en les concessions no fixen unes obligacions concretes per a la descarbonització de la flota i 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 el subministrament energètic de les flotes netes i també la necessitat de formació addicional

del personal de tallers i manteniment. Es a dir, actualment la flota interurbana és majoritàriament de combustió.

D'altra banda, pel que fa a la necessitat extraordinària, en el seu apartat 3.2.8, s'exposa que: *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, precisa d'aquesta intervenció normativa del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquesta situació requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar 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, fer possible que l'esmentat dret a la mobilitat es pugui continuar garantint en un futur immediat.

Aquest informe justificatiu del Decret llei també concreta la referència a dades que reflecteixen en l'actualitat la problemàtica de l'increment de l'augment de desplaçaments, i preferències pel transport interurbà per diverses causes, com són l'augment de la població de Catalunya que determina l'increment de la demanda d'aquest transport, 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. I justifica la mesura de compensació a reconèixer a les empreses concessionàries per les despeses que han de suportar, consistent en l'ampliació d'un termini ajustat i proporcional, sobre la base que s'alinea amb la normativa aplicable i resulta raonable amb els terminis d'amortització del vehicles i mesures requerides.

D'altra banda, el preàmbul punt I del Decret llei també justifica la urgència atès el caràcter de les actuacions: *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 al seu càrrec.*

Aquesta immediatesa queda reflectida en el punt VI del preàmbul respecte de l'impacte que ha ocasionat el servei de rodalies: *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 d'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.*

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

En el punt X es justifica que: *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 dur a terme al seu càrrec, 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 el nivell d'informació als usuaris, d'acord amb les prescripcions establertes en aquest Decret llei.*

Per tot això, el punt XII motiva la concurrència de la necessitat urgent i extraordinària sobre la base que:

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 major disponibilitat 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 major nombre de vehicles per a atendre la demanda creixent.

Aquest increment de la flota de vehicles que cal dur a terme de forma urgent, necessàriament ha de ser duta a terme 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.

(.../...)

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.

D'acord amb això aquest punt del preàmbul exposa que: 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.

Per aturar i redirigir la situació límit descrita, se'n justifiquen les actuacions a dur a terme que s'articulen mitjançant la figura 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", de caràcter puntual, excepcional i que permeten avançar de manera progressiva la descarbonització, mitjançant la compensació en temps limitat com a màxim de 6 anys, les inversions i despeses que comporten aquestes actuacions.

Respecte a l'opció de la compensació mitjançant l'ampliació del termini de les concessions es justifica en el punt IX sobre la base que la compensació del termini de les concessions: *es considera l'única opció realitzable i còngrua, per tal com no són viables la compensació econòmica directa per l'Administració de la Generalitat, ni la modificació de les tarifes a abonar pels usuaris.* I l'apartat XI abunda en la qüestió, de la forma següent:

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 de 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 de 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.

Aquestes actuacions objecte dels plans de descarbonització proposades pel decret Llei s'acomoden al principi de proporcionalitat, atès que, tal i com assenyalen tant el preàmbul del Decret Llei com l'informe justificatiu de la Secretaria General de Mobilitat i Infraestructures, les mesures que es contenen responen a les estrictament necessàries per salvaguardar els drets dels usuaris i garantir l'efectiva i directa aplicació de les mesures legislatives previstes.

Per tal de donar efectivitat a les mesures proposades és necessari que aquestes no es puguin demorar en el temps i, per tant, necessiten una acció normativa immediata. Per tant, es dona compliment al requisit exigint pel Tribunal Constitucional i el Consell de Garanties Estatutàries en relació a la procedència de la urgència si no es pot utilitzar un altre procediment legislatiu.

4.- ESTRUCTURA I CONTINGUT

En relació amb l'estructura i el contingut del projecte de decret llei, s'observa que aquest consta d'un preàmbul i una part dispositiva amb un total de 8 articles. Així mateix, el projecte de decret llei també conté dues disposicions finals.

El Preàmbul recull el marc normatiu i justifica la necessitat extraordinària i urgent d'aprovar aquesta normativa que reguli els plans de descarbonització amb la finalitat de posar fi, redirigir i afrontar la situació límit que resulta inajornable i vetllar i procurar una correcta prestació del servei públic del transport que actualment es troba en una situació crítica i que ocasiona importants afectacions a diferents drets de la ciutadania, en concret respecte a la mobilitat, l'habitatge, la salut i el medi ambient.

Així, exposa la situació límit inajornable en què es troba la mobilitat del transport a Catalunya propiciada per diferents factors (apartat XII) que han desencadenat un rellevant creixement de la demanda dels serveis de transport interurbà, com a conseqüència pel transvasament dels usuaris a causa dels problemes i les incidències en els serveis de transport de Rodalies de Catalunya:

- a) El sistema ferroviari de Rodalies de Catalunya es troba en una situació de deteriorament significatiu de la qualitat del servei,

- b) Les incidències en la prestació del servei han estat freqüents i han afectat de forma greu la fiabilitat de la xarxa.
- c) En un futur immediat el servei de Rodalies de Catalunya es veurà afectat per les obres de millora que s'han d'efectuar els propers anys que obliguen a oferir una alternativa.
- d) Manca actual de confiança de les persones, que comporta un temps per recuperar-la.

S'exposa que aquesta situació comporta alhora la necessitat d'afrontar aquesta descarbonització urgent per part de l'Administració, que suposaria un important esforç econòmic que no es pot dur a terme actualment amb càrrec al pressupost públic i que pels motius de necessitat urgent de disposar d'un major nombre de vehicles per a atendre de forma urgent l'increment en la oferta de serveis. Per això, el Decret Llei preveu que aquesta inversió en descarbonització sigui executada per part de les empreses operadores en el benentès que disposin d'un termini d'amortització suficient, que només pot garantir-se mitjançant una ampliació del termini concessional.

L'article 1 regula l'objecte i àmbit d'aplicació del Decret Llei. En concret, determina les actuacions de millora de la qualitat dels serveis interurbans de transport de viatgers per carretera per a impulsar la descarbonització de la flota de vehicles destinades al servei, possibilitar la finalització del procés d'integració tarifaria del conjunt del territori de Catalunya i dur a terme la millora de la informació als usuaris sobre les condicions de prestació dels serveis.

Aquest precepte, delimita que l'àmbit d'aplicació, des del punt de vista territorial, comprèn la xarxa de transport de tota 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 la Generalitat vigents.

Per a dur a terme aquestes actuacions, el Decret Llei estableix la figura dels plans de descarbonització de les flotes de vehicles i millora en les condicions de prestació dels serveis als usuaris, que determinen les actuacions a dur a terme a la xarxa de serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera, per la descarbonització de la flota de vehicles i el nivell d'informació als usuaris.

L'article 2 delimita la finalitat dels Plans de descarbonització de les flotes de vehicles i adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei, la forma de compensació de les inversions i despeses que haurà d'assumir el concessionari mitjançant l'ajustament del termini de vigència de la concessió, el qual no podrà ser superior als 6 anys, en funció de les inversions i despeses compromeses en els plans presentats i efectivament realitzades. Aquest precepte també preveu la licitació dels

contractes en el cas que les empreses concessionàries no s'acullin al pla o en el cas que no quedin aprovats.

L'article 3 defineix el contingut dels plans que hauran de presentar les empreses concessionàries que actualment estan prestant el servei, que es concreta en un determinat nombre de vehicles que reuneixin condicions ambientals, punts de recàrrega de bateries, personal i una sèrie de compromisos tècnics i jurídics. També especifica la forma en què s'han de fer efectives aquestes mesures, el percentatge de la flota que ha de complir amb les obligacions imposades pel Pla (un 75%) i la data màxima en què han d'estar implementades (abans de l'1 de gener de 2029).

L'article 4 preveu que les empreses concessionàries interessades en acollir-se a les mesures previstes en el Decret llei, hauran de presentar un projecte individualitzat per a cada concessió i la resta del contingut exigint, davant la direcció general competent en matèria de transports, en el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquest.

L'article 5 regula la valoració de les propostes presentades per part de la direcció general competent en matèria de transports, termini, contingut i efectes de l'informe de valoració.

L'article 6 regula la competència i el contingut de la resolució d'aprovació del pla que presenti cada concessionària; preveu que, a proposta de la secretaria competent en matèria de transports, la resolució d'aprovació del pla serà adoptada per la persona titular del departament; estableix que 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 que corresponguin en funció de les inversions i les despeses compromeses en el pla aprovat; preceptua que ha d'incloure la referència expressa a l'obligació de la subrogació del material mòbil a la finalització del termini concessional a favor de l'empresa que pugui ser adjudicatària de la nova licitació quan aquesta es produeixi a futur; especifica que la resolució constitueix la formalització de la modificació del contracte i que s'ha de publicar en el perfil del contractant.

L'article 7 contempla el seguiment i control dels plans mitjançant un informe mensual de seguiment del compliment del conjunt d'obligacions compromeses en el format digital que determini la direcció general competent en matèria de transports. Ultra això, preveu les conseqüències en cas d'obtenció d'ajuts o subvencions posteriors a l'aprovació del pla respecte el termini d'ampliació del termini i l'obligació de comunicar-les a aquest òrgan.

L'article 8, fa referència als efectes de l'incompliment del pla, que prèvia tramitació del procediment contradictori corresponent, poden comportar la reducció de forma proporcional de la durada del període concessional fixat o la resolució de la concessió, d'acord amb la normativa d'aplicació.

5.- ANÀLISI DE LES MESURES QUE CONTÉ EL PROJECTE DE DECRET LLEI

De conformitat amb l'article 1, l'objecte d'aquest Decret Llei és fixar un nou instrument normatiu que permeti de manera immediata i urgent afrontar el conjunt d'actuacions previst, i donar una resposta adequada a les necessitats de mobilitat del conjunt de ciutadans.

El Decret Llei delimita que aquestes mesures es ceneixen a la descarbonització de la flota de vehicles destinats al servei i amb la necessària adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació dels serveis.

Amb aquesta finalitat, el Decret Llei estableix l'obligació que les empreses concessionàries que actualment estan prestant aquests serveis, presentin un Pla de descarbonització de la flota de vehicles i de l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei. Es tracta doncs d'unes actuacions per a una situació puntual i concreta, imposades per una administració pública motivades per una situació límit que precisament el Decret Llei vol afrontar i donar una resposta adequada a les necessitats de mobilitat.

Tanmateix, aquestes mesures s'incardinen a un àmbit temporal limitat, atesa la seva naturalesa excepcional, i aplicació individualitzada atenent les particularitat i regulació de cada contracte de concessió.

L'article 2 delimita l'objecte dels Plans de descarbonització de les flotes de vehicles i adequació dels sistemes d'informació als usuaris sobre les condicions de prestació del servei de conformitat amb les finalitats que justifiquen el Decret Llei.

El segon apartat de l'article 2 fa referència que la compensació de les inversions i despeses compromeses per part del concessionaris per a dur a terme els plans, comportarà l'ampliació de la durada inicial com a màxim de 6 anys.

D'acord amb la legislació aplicable, l'Administració de la Generalitat, en tant que titular del servei públic, ha de restaurar l'equilibri econòmic, d'acord amb la legislació que li resulta d'aplicació. A aquest efecte, tenint en compte la data de la convalidació dels contractes de concessió de transport interurbà ex Llei 12/1987 (LTCat), que és quan s'han d'entendre substituïts a tots els efectes, el règim jurídic aplicable vindrà determinat per la normativa de contractació aplicable en aquell moment, això és, la LCE de 1965 i el TRLCAP de 2000, i la resta de normativa sectorial. En concret, respecte al reequilibri econòmic, s'ha d'estar als articles 18 de la LTCat i 75.3 de la LOTT. L'aplicació d'aquesta legislació, els pronunciaments jurisprudencials al respecte 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 següents:

1r. El *factum principis* o el fet del príncep, que tradicionalment ha fet referència a l'obligació de l'administració de compensar al contractista quan, per actuacions pròpies generals i obligatòries que es mouen en un pla superior a la relació contractual, es provoqui de forma indirecta un desequilibri de les prestacions en perjudici del contractista. I l'obligació de l'Administració de compensar per mantenir l'equilibri econòmic es consigna tant a l'article 74 de la LCE, com al 163.2 del TRLCAP.

D'acord amb aquesta configuració, cal entendre que les actuacions de la Generalitat de Catalunya per instar el compliment de la descarbonització i l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris s'emmarquen en aquest supòsit.

2n. En darrer terme, el "*ius variandi*", que és la prerrogativa que té l'administració per alterar determinats aspectes del contracte, sempre que no siguin essencials, també resulta d'aplicació. Al respecte, el Tribunal Suprem, en la sentència de 16 de novembre de 2023, ha reconegut que en els casos de modificació unilateral d'un contracte de concessió per *ius variandi*, no és necessari acudir a la teoria de la ruptura de l'equilibri financer per l'aplicació de la doctrina de la imprevisió o risc imprevisible, sinó que en aquests supòsits el contractista està obligat a suportar la modificació del contracte imposada per l'administració per interès públic pel que ha de vetllar, amb la contrapartida del dret del concessionari a ser indemnitzat pel desequilibri econòmic que aquesta modificació li ocasioni (rec 1339/2021, FD 3r).

En concret, en seu dels contractes de concessió de transport interurbà, l'article 75.3 de la LOTT preveu la possibilitat de modificar el contracte -a més dels supòsits previstos en el plec-, com a conseqüència de canvis sobrevinguts en les circumstàncies que es van tenir en compte en el moment de l'adjudicació, i es refereix específicament a la demanda potencial dels serveis o la necessitat de cobrir altres trànsits. Mentre que l'article 18 de la LTCat estableix en general la possibilitat de modificar l'atorgament de la concessió per tal de respectar l'equilibri econòmic.

D'acord amb l'anterior, les actuacions d'obligat compliment als actuals concessionaris per tal de procedir a la descarbonització i a l'adequació dels sistemes d'informació als usuaris, s'incardinen dins del supòsit tradicional del *factum principis* o el fet del príncep.

A nivell regulatori, pel joc de remissions a la normativa aplicable en el moment de l'adjudicació dels contractes¹ respecte als contractes de concessió convalidats ex Llei

¹ El règim normatiu aplicable en els supòsits de modificació ve determinat pel règim jurídic aplicable al moment de l'adjudicació del contracte tal i com estableixen les diferents normatives fins a la Llei de contractes de 1965: disposició transitòria primera de la Ley 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les Directives del

12/1987 (LTCat) -data en què s'entenen substituïts a tots els efectes-, aquesta situació és conforme a la normativa de contractació aplicable en aquell moment, això és, la Llei de contractes de l'Estat -LCE- de 1965. En concret, la compensació venia establerta a l'article 74 de la LCE i també estava reconegut en l'article 163 del Reial decret legislatiu 2/200, de 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la llei de contractes del sector públic de les administracions públiques.

Per tant, les actuacions de la Generalitat de Catalunya per instar de manera immediata el compliment de descarbonització i d'informació s'emmarquen en el supòsit de *factum principis* previst en la normativa aplicable al moment de naixement de les concessions.

Des del punt de vista de la fixació de l'ampliació del termini, val a dir que la ni LCE, ni la normativa de l'any 2000 no preveïen mesures per dur a terme aquesta compensació per tal de procedir al reequilibri financer per les noves inversions assumits pels concessionaris. Així les coses, el mecanisme i el seu càlcul s'efectua de conformitat amb l'actual article 290.5 de la Llei de contractes del sector públic (LCSP), text normatiu vigent i que transposa les Directives de quarta generació i positivitza la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea -TJUE-.

Atès això, el 15% que preveu aquest article, aplicat a la durada inicial dels contractes de concessió, dona el resultat de 6 anys corresponent al període que ha de comportar com a màxim aquesta ampliació de la durada de produir-se un desequilibri ocasionat al concessionari per dur a terme les actuacions instades per la Generalitat de Catalunya. Aquest termini es considera coherent amb l'actual LCSP i també al propi Reglament 1370/2007, garantint que la compensació sigui adequada, raonable, no excessiva i procurar el manteniment suficient de l'equilibri del contracte i qualitat del servei.

La fixació d'aquest termini es completa amb les referències previstes als articles 4.2, 5.1, 6.2 i 7.2 del Decret llei per tal de garantir que la compensació sigui adequada, raonable, no excessiva i permeti el manteniment suficient de l'equilibri del contracte i qualitat del servei.

L'apartat tercer preveu que en els casos de no-presentació de plans o quan no siguin aprovats, s'ha de procedir a la licitació dels corresponents contractes de concessió com a molt tard a partir del 31 de desembre de 2028. Aquesta previsió s'incardina dins de l'obligació vetllar per la competència en aquest sector de manera que s'haurà de procedir a licitar de nou els contractes de concessió.

Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014. disposició transitòria primera de la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic, i disposició transitòria primera, de la llei 53/1999, de 28 de desembre.

L'article 3 relatiu al contingut dels plans de descarbonització de la flota de vehicles i d'adequació en les condicions de prestació dels serveis als usuaris enumera tota la documentació adient per tal de valorar els plans. Les exigències sol·licitades són de tipus mediambientals alineades amb el principal objecte del Decret Llei, de caràcter tècnic i econòmic financer. En aquest sentit, i de conformitat amb el caràcter proporcional de les mesures i l'ajustament del termini d'ampliació, l'apartat j) exigeix la necessitat de reflectir la 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.

L'apartat 2 preveu l'obligació del compliment amb les condicions d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

L'apartat 3.3 *in fine* contempla que la implementació es farà de manera progressiva. Aquesta previsió enllaça amb el caràcter urgent i finalitat del plans, ateses la situació límit descrita al preàmbul. Sobre aquest extrem, es troba a faltar una major concreció de la manera com s'articularà aquesta implementació per tal d'assegurar la màxima eficiència i efectivitat.

Des del punt de vista del percentatge de l'exigència que el 75 per cent de la flota total a data 1 de gener de 2029 compleixi amb els requeriments ambientals de descarbonització establerts en el Decret Llei, aquesta mesura s'alinea a la principal finalitat inajornable del Decret Llei de 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.

L'article 4 fa esment als terminis, la competència i resta de documentació a presentar de les propostes de plans de descarbonització de la flota de vehicles i adequació dels sistemes d'informació als usuaris en les condicions de prestació del servei. En relació a la fixació d'un termini de 3 mesos per a la preparació de les propostes, es considera raonable ateses totes les circumstàncies que concorren a l'excepcionalitat i complexitat de la situació.

Resulta cabdal la previsió de l'apartat segon relatiu a l'exigència de la determinació de 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, i el rebuig de qualsevol element que excedeixi del necessari per al restabliment de l'equilibri econòmic, per tal que el termini de compensació reconegut sigui raonable, proporcional i adequat de conformitat amb els articles 4.4 i 6 del Reglament 1370/2007.

L'article 5 regula la valoració de les propostes presentades, que correspondrà a la direcció general competent en matèria de transport, prèvia elaboració d'un informe en el que es determini la procedència o no de la seva acceptació. Aquest precepte reflecteix la necessitat que el termini concessional amb ocasió de la compensació sigui congruent i proporcional

dels períodes de temps proposats per amortitzar les inversions i els costos previstos i assumits per l'empresa operadora, la qual cosa s'ajusta a les disposicions de la normativa reguladora de la contractació del sector públic i les disposicions i principis previstos al Reglament 1370/2007.

D'acord amb l'anterior, preveu que en el supòsit que la valoració sigui positiva, la proposta haurà de fixar l'ampliació del termini concessional per a cada contracte en funció de les necessitats d'amortització de les inversions previstes, amb el límit previst a l'article 2. Per tant, la fixació del termini d'ampliació del contracte de concessió, en els termes de l'article 2.2 i 4.2, serà ajustada a cada contracte, per tal que no sigui excessiu d'acord amb el Reglament 1370/2007.

Es preveu també que la direcció general competent en matèria de transport podrà introduir les modificacions que estimi necessàries sobre la proposta formulada, que hauran de ser sotmeses per un termini de quinze dies hàbils a la conformitat de l'empresa concessionària, amb caràcter previ a la seva aprovació definitiva. I, en cas que l'empresa no manifesti la seva conformitat en el termini fixat, la sol·licitud s'ha d'entendre desestimada, operant, per tant, el silenci administratiu negatiu. Així les coses, s'estableix un termini d'al·legacions per tal que l'empresa concessionària pugui manifestar allò que consideri per a la defensa dels seus drets i interessos.

El article 6 regula que 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 direcció general corresponent. Aquesta resolució ha d'ajustar, el termini d'adequació del termini de vigència de cada concessió de manera estrictament proporcional i limitada per fer front a l'amortització de les inversions previstes. En concret, l'apartat segon contempla que el termini de vigència de la concessió ha de ser estrictament proporcional i limitat al període necessari per fer front a les amortitzacions corresponents, en funció de les inversions i les despeses compromeses en el pla aprovat. A tals efectes, aquest apartat ja preveu que haurà de justificar-se la concurrència dels pressupòsits del restabliment de l'equilibri econòmic-financer, la quantificació del desequilibri, les mesures adoptades, el nou termini de vigència i les obligacions assumides pel concessionari. Per tant, aquesta previsió s'emmarca en la línia de la proporcionalitat i de la suficiència del termini reconegut per la compensació de les despeses del concessionari. I com a fórmula de tancament, s'estableix que el càlcul o reajustament d'aquest termini, estarà condicionat al compliment estricte de les obligacions per part de l'empresa concessionària derivades de la resolució.

Aquest precepte estableix també que 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 condicions que garanteixin l'accés en igualtat de condicions dels potencials operadors a la futura licitació i la neutralitat competitiva del procediment, la qual cosa incideix positivament en la futura

prestació del servei públic i abunda en la justificació dels motius d'urgent i extraordinària necessitat del projecte de Decret Llei.

En darrer terme, s'indica que la resolució constitueix la formalització de la modificació del contracte i s'ha de publicar al perfil del contractant. Per tant, es garanteix la transparència i publicitat de l'ampliació del termini com a mesura de compensació per les despeses i inversions a realitzar pels concessionaris.

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 de seguiment del compliment del conjunt d'obligacions compromeses en el format que determini la direcció general competent en matèria de transport. I es preveu que en cas de l'obtenció d'ajuts o subvencions públics posteriorment a l'aprovació dels plans, l'obligació de comunicació a la direcció general competent als efectes dels reajustaments proporcionals del període de compensació establert. Aquesta darrera previsió resulta cabdal i alineada amb la necessitat de garantir l'ajustament del termini de compensació, de manera que en aquestes concessions el termini atorgat com a mesura per compensar el desequilibri ocasionat sigui el suficient i correcte. D'aquesta manera, es té en compte aquests ajuts alhora del reajustament i fixació del termini concessional, en la línia fixada pel propi Tribunal de Justícia de la Unió Europea - TJUE- en la sentència de 10 de novembre de 2022 *Sharengo* (C-486/21) en el sentit que les aportacions públiques redueixen els costos i inversions que ha d'assumir el concessionari.

L'article 8 del Decret Llei regula les conseqüències de l'incompliment del pla en el sentit que, prèvia tramitació del procediment contradictori corresponent, es podrà reduir de manera proporcional la durada del període concessional fixat, fins i tot, la resolució del contracte. D'aquesta manera es garanteix l'audiència al concessionari i l'ajustament del termini d'ampliació reconegut.

D'acord amb l'anterior, el Decret Llei incorpora tot un seguit de previsions per garantir que el període concessional fixat i reconegut fruit de la compensació ocasionada per les actuacions que han de dur a terme els concessionaris, sigui ajustat i proporcional.

La disposició final primera fa referència al desplegament del Decret Llei i la disposició addicional segona, preveu l'entrada en vigor l'endemà de la seva publicació al DOGC, la qual cosa és totalment coherent amb la naturalesa jurídica de l'instrument del decret Llei, que es dicta per motius i urgent i extraordinària necessitat.

6.- CONCLUSIÓ

Analtzada la proposta de projecte de Decret llei pel qual s'adopten mesures urgents en matèria de transport públic de viatgers per carretera, s'informa favorablement d'acord amb l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern pel que fa als aspectes formals i procedimentals, per tal que es continuï la seva tramitació.

Barcelona, 27 d'abril de 2026

Vist-i-plau

Maria Eugenia
López Mora -
DN [REDACTED]
(TCAI)

Signat digitalment per
Maria Eugenia López
Mora - DN
[REDACTED]
1740:55-402007

M^a Eugenia López Mora
Lletrada de l'Assessoria Jurídica

2026.04.27
17:52:12 +02'00'

Montserrat Polidura Navío
Advocada de la Generalitat (e.f)

9032/170396/2026 30/04/2026 - 13:39

9032/166967/2026 30/04/2026 - 13:39

Justificant de lliurament e-Valisa

Objecte del lliurament

Assumpte Comunicació tramesa Decret llei

De Jordi Terrades Santacreu
(SECRETARI/A GENERAL)

Per a Javier Villamayor Caamaño
(SECRETARI/A SECTORIAL)

Visualitzadors Montserrat Polidura Navio
(SUBDIRECCIO GENERAL)

Marc Sitjes Codina
(TÈCNIC/A DE GESTIÓ)

Llegit per

Opcions de l'enviament

Documents annexos

Signatura

Signant Serveis Administracio Electronica

Ens DEPARTAMENT DE TERRITORI, HABITATGE I TRANSICIÓ
ECOLÒGICA - SECRETARIA GENERAL

Data 30/04/2026 - 13:39

Entitat de certificació Consorci Administració Oberta de Catalunya

Contingut

Benvolgut secretari del Govern,

Us comunico que es procedirà a fer la tramesa al Parlament de l'expedient del Decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera.

Cordialment,

Jordi Terrades Santacreu
Secretari general
Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

De: [REDACTED]
A: [REDACTED]
Cc: [DTER Assessoria SIGOV; ECO Oficina de Tramitació i Seguiment de Disposicions](#)
Asunto: RV: Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera
Fecha: dilluns, 27 d'abril de 2026 20:44:16
Archivos adjuntos: [REDACTED]

Benvolgudes,
Us traslladem el correu de la directora general de Pressupostos, que conclou que no informarà en no haver impacte pressupostari en aquesta fase.
Cordialment,

Olga Garcia Iñiguez
Responsable de relacions amb l'Oficina del Govern
Assessoria Jurídica
Departament d'Economia i Finances

Carrer Foc, 57 | 08038 Barcelona | Telèfon 93 316 2157
[REDACTED] <http://economia.gencat.cat>

-



Aquest missatge s'adreça exclusivament a la persona destinatària i pot contenir informació privilegiada o confidencial. Si no sou la persona destinatària indicada, us recordem que la utilització, divulgació i/o còpia sense autorització està prohibida en virtut de la legislació vigent. Si heu rebut aquest missatge per error, us demanem que ens ho feu saber immediatament per aquesta via i que el destruïu. Abans d'imprimir aquest missatge, assegureu-vos que és realment necessari.

De: Pallarols Llinàs, Esther [REDACTED]
Enviat: dilluns, 27 d'abril de 2026 20:40
Per a: Garcia Iñiguez, Olga [REDACTED]
A/c: ECO Direcció General de Pressupostos <dgpressupostos.eco@gencat.cat>; Cristobal Jornet, Oscar [REDACTED]; Noguera Piquer, Marc [REDACTED]
Tema: Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera


Bona tarda Olga,

En relació amb la proposta de Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera, no emetrem informe atès que no es detalla cap impacte addicional en aquesta fase.

Pel que fa a les fases successives no es disposa d'informació suficient per poder valorar la iniciativa en aquest moments, però atès que tindrà un desplegament jurídic posterior, serà en aquell moment que es valorarà l'encaix en els escenaris pressupostaris de la Generalitat cada una de les propostes que es tramitin.

Ben cordialment,

Esther Pallarols i Llinàs
Directora general de Pressupostos
Departament d'Economia i Finances

Carrer del Foc, 57 | 08038 Barcelona | 93 316 20 94
 <http://economia.gencat.cat>



Aquest missatge s'adreça exclusivament a la persona destinatària i pot contenir informació privilegiada o confidencial. Si no sou la persona destinatària indicada, us recordem que la utilització, divulgació i/o còpia sense autorització està prohibida en virtut de la legislació vigent. Si heu rebut aquest missatge per error, us demanem que ens ho feu saber immediatament per aquesta via i que el destruïu. Abans d'imprimir aquest missatge, assegureu-vos que és realment necessari.