

I. DISPOSICIONES GENERALES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

15682 *Decreto-ley 5/2026, de 28 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte público interurbano de viajeros por carretera.*

EL PRESIDENTE DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

El artículo 67.6.a) del Estatuto de autonomía de Cataluña establece que los decretos-ley los promulga, en nombre del rey, el presidente o presidenta de la Generalitat.

De acuerdo con eso, promulgo el siguiente decreto-ley.

PREÁMBULO

I

El artículo 169 del Estatuto de autonomía atribuye a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña.

La red de servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera es uno de los elementos principales del sistema de movilidad en transporte público en Cataluña.

Los servicios de transporte público interurbano por carretera son el principal modo de transporte con respecto a los viajeros transportados en la movilidad interurbana en Cataluña, por encima de los servicios ferroviarios y los que ofrecen una mayor cobertura en el territorio; también constituyen una herramienta fundamental en el reequilibrio territorial y para garantizar que el conjunto de ciudadanos tengan atendidas sus necesidades de movilidad obligada por motivos laborales o por estudios, como también para acceder a los servicios sanitarios y asistenciales.

Los servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera, de acuerdo con la normativa estatal, han sido calificados de servicio público. Cuiéndose a los que discurren íntegramente por Cataluña, estos servicios están explotándose mediante contratos de concesión, adjudicados en fechas diferentes, y la gran mayoría finalizan su vigencia en el último trimestre de 2028.

El Gobierno de la Generalitat considera que se deben llevar a cabo, con carácter indispensable e inaplazable, unas actuaciones consistentes en la descarbonización de la flota de vehículos destinados al servicio y la adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de su prestación, que la ejecución de estas actuaciones corresponde a las empresas concesionarias de los servicios interurbanos de transporte de viajeros por carretera y que tiene que ir a cargo suyo.

II

El marco jurídico de las concesiones del servicio de transporte interurbano de viajeros por carretera en Cataluña está conformado, teniendo en cuenta el Reglamento comunitario 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, por la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor (LTCat) y la disposición adicional vigésima novena de la Ley 2/2014, del 27 de enero, de medidas fiscales, administrativas, financieras y del sector público, y la normativa reglamentaria de desarrollo: el Reglamento de la Ley 12/1987 aprobado por el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, y el Decreto 128/2003, de 13 de mayo, sobre medidas de innovación y fomento de la calidad de la red de servicios regulares de transporte de viajeros de Cataluña.

Asimismo, tratándose de contratos de concesión, debe hacerse referencia a la legislación de contratos aplicable en el momento de su adjudicación, de acuerdo con la disposición transitoria primera de la Ley estatal 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, por la que se trasponen 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, y las previsiones transitorias de las anteriores normas legales en materia de contratación: Ley 30/2007, de 30 de octubre, y texto refundido aprobado por el Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, así como, con anterioridad a estas normas, el artículo 4.3 y la disposición transitoria segunda del Código civil, tal como señaló el Tribunal Supremo en su Auto de 22 de noviembre de 1989 (ECLI:ES:TS:1989:904A).

III

En las anteriores circunstancias, se añade la situación actual de la red de servicios ferroviarios, en especial de los servicios de Rodalies de Catalunya, donde las graves incidencias en la prestación del servicio que se produjeron los pasados meses de enero y febrero afectaron críticamente a los usuarios, que diariamente llegan a centenares de miles de personas, y las obras que es necesario llevar a cabo para conseguir resolver y revertir esta situación, que deben ser ejecutadas sobre la infraestructura en los próximos años, dificultan poder disponer de una red estable y fiable en cuanto a la prestación de los servicios ferroviarios.

Este escenario adverso genera inevitablemente un importante trasvase diario de usuarios hacia los servicios de transporte interurbano de viajeros en autobús, que se traduce en fuertes tensiones en los servicios por problemas de capacidad y que obligan a un dimensionado urgente de la oferta de servicios, que no es la que realmente correspondería si se dispusiera de un servicio ferroviario sin afectaciones y mucho más eficiente, y, por lo tanto, resulta palmario que su reversión requiere una disponibilidad más alta de vehículos y de personal de conducción por parte de las empresas operadoras.

IV

Nos encontramos en un momento de crecimiento claro de la movilidad interurbana atendiendo al crecimiento de la población en el conjunto del país y también, y muy especialmente, a las nuevas necesidades de movilidad generadas por la mayor redistribución territorial de los domicilios de residencia fuera de los grandes ámbitos urbanos a causa de la mayor disponibilidad de vivienda a unos precios más asequibles.

Este cambio de la estructura social y territorial genera unas nuevas demandas y un incremento de la movilidad obligada y de los desplazamientos interurbanos, que deben poder ser atendidos por un transporte sostenible y eficiente adecuado a estas nuevas necesidades a fin y efecto que estas no sean cubiertas por un desplazamiento más elevado con el vehículo privado.

V

La necesaria potenciación de los sistemas de transporte público, y en especial del transporte de viajeros por carretera, debe ser llevada a cabo de forma urgente a fin de que, con una flota descarbonizada, la oferta de los servicios se realice de forma sostenible y evitando que la solución aplicada al problema descrito en el apartado III repercuta de manera agresiva en la calidad del aire.

Así, el proceso de descarbonización global de la movilidad se convierte en un mecanismo esencial de lucha contra la emergencia climática, y requiere, para poder cumplir sus objetivos, empezar cuanto antes mejor y de forma urgente la indispensable descarbonización de las flotas de transporte público de combustión, para incorporar opciones de motorización libres de emisiones, para dar cumplimiento a lo que determina el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio

de 2021, que establece el marco para la neutralidad climática; la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, o el Decreto 132/2024, de 30 de julio, del Plan de calidad del aire, todo eso en el marco del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, que prevé que las emisiones del transporte se deban reducir en un 90 % en el 2050.

En definitiva, esta intervención debe jugar un papel puntero en el conjunto de la movilidad, que exige una actuación inmediata para impulsar la mejora medioambiental de la flota de vehículos destinados a la prestación de los servicios de transporte por carretera que facilite la descarbonización con carácter urgente.

VI

Asimismo, los acontecimientos ocurridos en enero y febrero como consecuencia de la crisis de las infraestructuras de Rodalies de Catalunya evidencian la urgencia y extraordinaria necesidad de acelerar el acceso a la información de la red de transporte público por carretera al conjunto de la ciudadanía para completar los trabajos de configuración del Centro de Gestión e Información de la Movilidad (CGIM), con la finalidad de que el conjunto de ciudadanos pueda acceder en tiempo real a la información sobre los servicios de transporte público y decidir de forma ágil y eficiente qué medio de transporte o qué líneas debe utilizar en caso de incidencias. De esta manera, también se consigue dar cumplimiento adecuado, en el menor tiempo posible, en las medidas de mejora de la información y los compromisos contenidos en la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de movilidad sostenible, donde se prevé la obligación de que los datos de los servicios de transporte se encuentren en soporte digital y que se garantice la disponibilidad de datos abiertos al alcance del conjunto de ciudadanos.

VII

Para poder afrontar este conjunto de actuaciones y dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad del conjunto de ciudadanos, urge establecer un marco jurídico que permita que se puedan afrontar con la máxima celeridad, teniendo presente que no se puede esperar a la finalización de los actuales contratos en el 2028. Solucionar o, cuando menos, apaciguar la situación actual del sistema de transporte interurbano de Cataluña requiere actuar con urgencia y dentro de un plazo más inmediato, en el que se pueda hacer efectivo tanto el impulso en la descarbonización del material móvil como la implementación de las medidas de mejora en los instrumentos de la información y de la calidad ofrecida a los ciudadanos.

Resulta imprescindible, por lo tanto, llevar a cabo las actuaciones adecuadas para afrontar estos retos de forma inmediata mediante el presente decreto-ley, donde se determinan los procedimientos que permiten adecuar el sistema de transporte interurbano por carretera de Cataluña y encarar los desafíos mencionados y, muy especialmente, agilizar la descarbonización de la flota de vehículos, a fin de que el 1 de enero del 2029 Cataluña disponga de una red con mayoría de vehículos sostenibles desde el punto de vista medioambiental.

VIII

Visto el carácter indispensable e inaplazable de la descarbonización de las flotas y la adecuación de los sistemas de información a los usuarios y que su ejecución corresponde a las empresas concesionarias y a su cargo, el cumplimiento de estas obligaciones impuestas a los concesionarios exige unas inversiones que comportan la ruptura del equilibrio económico de las concesiones actualmente vigentes.

La Administración de la Generalitat, en tanto que titular del servicio público, debe restaurar el equilibrio económico del contrato, de acuerdo con la legislación que le resulta de aplicación.

La aplicación de esta legislación, los pronunciamientos jurisprudenciales y las aportaciones de la doctrina sitúan, para el caso de las concesiones de los servicios interurbanos de transporte de viajeros por carretera, la virtualidad de los dos institutos jurídicos del *factum principios* y del *ius variandi*.

IX

Al amparo de los argumentos jurídicos expresados, se plantea la modificación contractual descrita, y, para hacerlo, opta por establecer una compensación con tiempo con el límite máximo de seis años, a contar desde la fecha de finalización de los contratos respectivos. Esta se considera la única opción realizable y congrua, ya que no son viables la compensación económica directa por la Administración de la Generalitat ni la modificación de las tarifas a abonar por los usuarios.

X

El decreto-ley determina las condiciones para implementar planes de descarbonización de la flota y la garantía de la calidad del servicio de atención e información a los usuarios, de forma que las empresas asumen la obligación de presentar un plan de descarbonización y mejora de la información a los usuarios para llevar a cabo un conjunto de actuaciones antes del 1 de enero del 2029.

Vista la urgencia y necesidad de llevar a cabo actuaciones en la red actual de servicios regulares en los términos expuestos, y con la finalidad de atender las necesidades inaplazables de incrementar la oferta de transporte regular de transporte de viajeros en autobús y de descarbonización de la flota de vehículos, las empresas concesionarias deben presentar unos planes de actuación para realizar a cargo suyo, y antes del 1 de enero del 2029, actuaciones de descarbonización de los vehículos utilizados en la explotación de cada concesión de servicio regular de transporte de viajeros por carretera, y también para la asunción de nuevos compromisos de actuación con respecto al nivel de información a los usuarios, de acuerdo con las prescripciones establecidas en este Decreto-ley.

Esta se considera la única alternativa viable y proporcionada en el momento actual, ya que tener que esperar a la extinción de los contratos a finales de 2028 haría inviable alcanzar los objetivos de descarbonización e información a los usuarios con las necesidades y la urgencia requeridas.

El procedimiento para la implementación de los planes de descarbonización y de la mejora de la calidad y de la atención e información a los usuarios deberá llevarse a cabo con carácter individualizado para cada contrato concesional atendiendo a sus circunstancias y requerirá una manifestación voluntaria por parte de la empresa operadora para acogerse a estas medidas.

El período de ampliación del plazo contractual se establecerá en cada caso en función de las necesidades de amortización por las inversiones a realizar, respetando, en todo caso, siempre los límites y condiciones que establece la normativa de contratación aplicable y hasta un máximo de seis años.

En caso de que algunas empresas no presenten los planes, se activaría el procedimiento de licitación correspondiente para dar continuidad a los servicios una vez finalizada la vigencia de los contratos actuales.

XI

Con respecto a la estructura y contenido, este Decreto-ley se estructura en 8 artículos y 2 disposiciones finales.

El artículo 1 del decreto-ley establece que su objeto es determinar las actuaciones indispensables que deben llevar a cabo las empresas concesionarias de los servicios interurbanos de transporte de viajeros por carretera, consistentes en la descarbonización

de la flota de vehículos destinados al servicio y la adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.

En cuanto a su ámbito de aplicación, desde el punto de vista territorial, comprende la red de transporte de toda Cataluña, y desde el punto de vista material, el de las concesiones administrativas de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia de la Administración de la Generalitat vigentes.

El artículo 2 del decreto-ley crea la figura de los planes de descarbonización de las flotas de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.

Es importante destacar que el artículo 2.2 establece que, como medida de compensación y para hacer frente a las amortizaciones correspondientes, en función de las inversiones y gastos comprometidos en los planes presentados y efectivamente realizados, se debe ajustar el plazo de vigencia de cada concesión, de forma que en ningún caso este plazo sea superior a seis años.

Asimismo, el artículo 2.3 prevé dos supuestos en que habría que impulsar el proceso de licitación para garantizar la continuidad de los servicios regulares a partir de la finalización de sus plazos concesionales: se trata, en primer término, del caso en que los concesionarios no presenten el plan de descarbonización y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio y, en segundo término, cuando estos no sean aprobados por no reunir los requisitos exigidos al decreto-ley.

El contenido de los planes mencionados se detalla en el artículo 3, que establece un escenario temporal, del que se deriva la obligación que todas las actuaciones previstas, y las inversiones correspondientes, con la incorporación efectiva de vehículos y personas trabajadoras al servicio, se deban materializar antes del 1 de enero de 2029.

De conformidad con el artículo 5, las empresas concesionarias deben presentar, en el plazo de tres meses, desde la entrada en vigor de este Decreto-ley, ante la Dirección General competente en materia de transporte, un proyecto individualizado para cada concesión, con el contenido que establece este precepto. Asimismo, se determina que las propuestas de plan deben ir acompañadas de la documentación necesaria descriptiva de las actuaciones previstas, de su calendario detallado y de una cuantificación y valoración económica de los elementos indicados en el artículo 3, con un estudio económico financiero que especifique las fórmulas de financiación adoptadas y justifique los periodos de tiempos necesarios para amortizar las inversiones a efectuar. El estudio económico-financiero debe acreditar, de manera objetiva, verificable e individualizada para cada contrato:

a) La ruptura efectiva del equilibrio económico-financiero de la concesión como consecuencia directa de las obligaciones sobrevenidas de carácter general, con la cuantificación del desequilibrio y distinción con respecto al riesgo propio del contrato.

b) La imposibilidad de amortizar las inversiones dentro de la duración del contrato y los parámetros de rentabilidad razonable aplicados.

c) La correlación estricta entre el esfuerzo inversor acreditado y el periodo de ampliación solicitado, con la exclusión de cualquier elemento que exceda del necesario para el restablecimiento del equilibrio económico.

Las propuestas presentadas en los términos descritos deben ser valoradas por la dirección general competente en materia de transporte en los términos que fija el artículo 5, elaborando un informe en que se determine la procedencia o no de su aprobación.

En caso de que la valoración sea positiva, debe determinar la propuesta de ampliación del plazo concesional para cada contrato en función de las necesidades de amortización de las inversiones y los costes asumidos, en los términos de los artículos 2.2 y 4.2.

Una vez emitido el informe de la dirección general, la persona titular de la secretaría competente en materia de transporte debe formular la propuesta de resolución. Esta

propuesta se debe notificar a la empresa concesionaria para que en el plazo máximo de quince días hábiles manifieste su conformidad. En caso de que la empresa no manifieste la conformidad, se considera que desiste de la solicitud.

De acuerdo con el artículo 6, el procedimiento finaliza con la resolución de la persona titular del Departamento competente en materia de transporte, una vez formulada la propuesta pertinente por parte de la secretaría competente en esta materia. La resolución debe ajustar el plazo de vigencia de la concesión de manera estrictamente proporcional y limitada al periodo necesario para hacer frente a las amortizaciones correspondientes, en función de las inversiones y los gastos comprometidos en el plan aprobado.

La motivación de la resolución debe contener, en todo caso, la justificación de la concurrencia de los presupuestos del restablecimiento del equilibrio económico-financiero, la cuantificación del desequilibrio, las medidas adoptadas, el nuevo plazo de vigencia y las obligaciones asumidas por el concesionario.

El ajuste del plazo de la concesión queda condicionado al cumplimiento estricto de las obligaciones por parte de la empresa concesionaria, derivadas de la resolución.

La resolución debe hacer referencia expresa a la obligación de la subrogación del material móvil, a la fecha de finalización del plazo concesional, a favor de la empresa que pueda ser adjudicataria de la nueva licitación a realizar, en unas condiciones que garanticen el acceso en igualdad de condiciones de los potenciales operadores en la futura licitación y la neutralidad competitiva del procedimiento.

La resolución constituye la formalización de la modificación del contrato y se debe publicar en el perfil de contratante.

El artículo 7 establece los mecanismos de seguimiento y control necesarios para garantizar el cumplimiento de las prescripciones del decreto-ley. En concreto, se exige que las empresas concesionarias presenten un informe mensual sobre el cumplimiento del conjunto de obligaciones comprometidas en el formato que determine la dirección general competente en materia de transporte. También prescribe que la eventual obtención de ayudas o subvenciones públicas con posterioridad a la aprobación de los planes debe ser comunicada a la dirección general competente en materia de transporte a efectos del reajuste proporcional del periodo de compensación establecido.

El artículo 8 dispone que, en caso de que se constate el incumplimiento del plan, y previa tramitación del procedimiento contradictorio correspondiente, el departamento competente en materia de transporte puede resolver motivadamente reducir de forma proporcional a la entidad del incumplimiento la duración del periodo concesional fijado o bien resolver la concesión, de acuerdo con la normativa de contratación que le es de aplicación.

De acuerdo con la disposición final primera, se autoriza a la persona titular del departamento competente en materia de transporte para que dicte los actos y las disposiciones reglamentarias que se consideren necesarias para el desarrollo de este decreto-ley, el cual entra en vigor al día siguiente de su publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya», según establece la disposición final segunda.

XII

El artículo 38.3 de la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la presidencia de la Generalitat y del Gobierno, dispone que los proyectos de decreto-ley deben incluir una exposición de motivos en que se razone expresamente la necesidad extraordinaria y urgente de la iniciativa.

La urgencia de la regulación contenida en este decreto-ley se fundamenta en la necesidad de que Cataluña disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, con la urgencia inherente a la situación que se describe a continuación, poder afrontar el conjunto de actuaciones previsto, y dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad del conjunto de ciudadanos en los términos expuestos en este preámbulo.

En primer lugar, la iniciativa resulta extraordinaria y urgente porque es imprescindible adoptar las medidas para garantizar una disponibilidad mayor de vehículos en los servicios interurbanos de transporte por carretera, ya que resulta inaplazable, por los motivos que se enumeran en este preámbulo, disponer de un mayor número de vehículos para atender la demanda creciente.

Este incremento de la flota de vehículos que hay que llevar a cabo de forma urgente, necesariamente se debe hacer con vehículos sostenibles desde el punto de vista medioambiental, de forma que hay que adoptar las medidas a fin de que se pueda afrontar, en el menor tiempo posible, este proceso de descarbonización imprescindible con el fin de dar cumplimiento a la normativa medioambiental.

Hay que tener en cuenta que el crecimiento de la demanda de los servicios de transporte interurbano, que se ha mantenido de forma permanente en los últimos años como modo de transporte con el porcentaje de crecimiento más alto, se ha visto acentuado por el trasvase de los usuarios a causa de los problemas y las incidencias en los servicios de transporte de Rodalies de Catalunya, de forma que una gran parte de los ciudadanos ha decidido optar por las líneas de servicios de transporte interurbano para atender tanto sus necesidades de movilidad obligada para acceder a los centros de trabajo, estudios y servicios sanitarios y asistenciales como los desplazamientos no obligados por ocio.

El sistema ferroviario de Rodalies de Catalunya encuentra en una situación de deterioro significativo de la calidad del servicio, a causa de la combinación de una infraestructura con un déficit histórico de inversión, la vejez del material móvil y la necesidad de llevar a cabo obras de mejora y renovación de gran importancia. Las incidencias en la prestación del servicio han sido frecuentes y han afectado de forma grave a la fiabilidad de la red.

La actualización del Plan de Rodalies de Catalunya para el quinquenio 2026-2030 prevé una inversión con el fin de revertir el déficit estructural de la red.

Este incremento previsto de la inversión en la mejora de la red irá acompañado de numerosas actuaciones de mantenimiento identificadas durante la crisis de Rodalies de enero y febrero de 2026.

Se prevé que durante este periodo temporal, el servicio de Rodalies de Catalunya se verá afectado por todas estas actuaciones, dado que a menudo estas provocan reducciones de capacidad o incluso cortes del servicio.

Las obras de renovación de la infraestructura ferroviaria, necesarias para modernizar la red, y previstas dentro del Plan de Rodalies, tendrán un impacto relevante sobre la capacidad de Rodalies durante los próximos años, en un sector donde los plazos de ejecución de las obras civiles acostumbran a ser de varios años. La normalización estructural de los servicios de Rodalies y de media distancia es un proceso que, en el mundo ferroviario, requiere plazos largos. Las obras civiles, la renovación del material móvil, la mejora de los sistemas de señalización y gestión del tráfico y la reorganización de los servicios son actuaciones que requieren años de ejecución. Hasta que el sistema ferroviario no recupere unos niveles adecuados de fiabilidad y capacidad, la presión sobre los servicios interurbanos por carretera seguirá siendo extraordinaria.

Por lo tanto, el hecho de que las actuaciones que se deben llevar a cabo para mejorar los servicios ferroviarios de Rodalies de Catalunya deben ejecutarse mediante un conjunto de obras de forma imprescindible en los próximos años, obliga a poder ofrecer una alternativa de transporte al conjunto de los ciudadanos que implica potenciar los servicios de transporte por carretera.

Además, ante la falta actual de confianza de las personas, será necesario que se vuelva a revertir la tendencia y, por lo tanto, una vez restablecidos los niveles de calidad de oferta, se necesitará que haya un tiempo para recuperarla.

En este contexto, el autobús interurbano ha demostrado ser un sistema de gran eficacia como alternativa y complemento al ferrocarril, especialmente en corredores donde la infraestructura ferroviaria está saturada o en obras. Los datos de incremento de las flotas regulares, desplegadas para paliar las consecuencias de las deficiencias de

Rodalies, muestran una rápida adaptación de la demanda y una absorción significativa de pasajeros que han abandonado el tren.

A pesar de eso, la capacidad de los servicios de autobús interurbano ya está próxima al límite en muchas líneas y se han generado problemas de capacidad y saturación en las líneas de transporte interurbano de viajeros, que ha requerido la disposición de un mayor número de vehículos para reforzar los servicios de transporte, de forma que se ha tenido que incrementar de forma extraordinaria la oferta de vehículos destinados a la prestación de los servicios para absorber los incrementos de la demanda. Eso ha derivado en la implementación de un plan de choque de mejora de la oferta de servicios en el 2025, que se prevé que tenga que ser también incrementado con un segundo plan de choque durante el ejercicio del 2026.

El estrés que sufre en estos momentos el sistema es de tal dimensión que no permite esperar a los nuevos contratos que deberían regir a partir del 2029, dado que eso alejaría la aplicación de soluciones necesarias y se incrementaría el riesgo de desbordamiento de las incidencias que diariamente sufren los usuarios del transporte interurbano, así como los índices de contaminación del aire como consecuencia del incremento de desplazamientos en vehículos no descarbonizados.

Por otra parte, la situación financiera actual de la Generalitat de Catalunya, sin presupuestos aprobados en los últimos tres años, tampoco permite optar por compensar económicamente a los concesionarios ni hacer nuevas licitaciones de concesiones que se sumen a las actuales, motivo por la opción de compensar el desequilibrio que se les ocasiona con las obligaciones que impone este Plan mediante la ampliación del plazo de vigencia de las concesiones actuales resulta lo más conveniente para salvaguardar el interés público, y el menos oneroso desde el punto de vista económico y financiero, tanto para la Generalitat de Catalunya como para los usuarios, que ya están directamente perjudicados por las incidencias. Además, es una fórmula prevista por la normativa de contratación del sector público interno y de la Unión Europea.

En este marco, la descarbonización del transporte público por carretera ante la necesidad de disponer de un mayor número de vehículos para atender la demanda creciente no es solo una oportunidad de mejora ambiental, sino una exigencia que hay que impulsar con la máxima celeridad.

El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo establece el marco para la neutralidad climática con un plan de acción para conseguir reducir un 90 % las emisiones del transporte el año 2050. En el marco del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, la Generalitat tiene la obligación de promover de forma urgente la mejora medioambiental de la flota de vehículos destinados al transporte por carretera.

Asimismo, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y el Decreto 132/2024, de 30 de julio, por el que se aprueba el Plan de calidad del aire, establecen obligaciones específicas para los operadores de transporte y para la Administración en materia de descarbonización, de forma que la descarbonización urgente de la flota de los servicios de transporte de viajeros por carretera es también una necesidad para poder garantizar el cumplimiento de los plazos establecidos a fin de que los vehículos de transporte de viajeros por carretera puedan acceder a los municipios que tienen implantadas zonas de bajas emisiones (ZBE). Un transporte interurbano por carretera con flotas descarbonizadas se convierte, asimismo, en un elemento imprescindible para la viable implementación de las ZBE.

Si no se llevan a cabo actuaciones de forma urgente, el ritmo actual de descarbonización de la flota de vehículos destinados a los servicios interurbanos por carretera se mantendrá en un nivel bajo, ya que las actuales condiciones de prestación establecidas en las concesiones no establecen unas obligaciones contraídas para la descarbonización de la flota. Además, el sobre coste que genera la adquisición de vehículos limpios, como también los gastos asociados a la preparación de las bases operativas para la gestión y suministro energético de las flotas limpias, y también la

necesidad de formación adicional del personal de talleres y mantenimiento, no puede ser atendido en el marco contractual actual, que finalizaría el año 2028.

Afrontar esta descarbonización urgente por parte de la Administración supondría un importante esfuerzo económico que no se puede llevar a cabo actualmente con cargo al presupuesto público y que, por los motivos expuestos de necesidad urgente de disponer de un mayor número de vehículos para atender de forma urgente el incremento en la oferta de servicios para absorber la demanda derivada del trasvase de usuarios desde el modo ferroviario, requiere la modificación de las obligaciones contenidas en los contratos actuales para que esta inversión en descarbonización sea ejecutada por parte de las empresas operadoras, con la condición de que dispongan de un plazo de amortización suficiente, que solo puede garantizarse mediante una ampliación del plazo concesional.

Así, el decreto-ley establece como exigencia central que, a 1 de enero de 2029, todas las actuaciones previstas en los planes de descarbonización y las inversiones asociadas hayan sido materializadas, y que se garantice que el 75 % de la flota total de vehículos destinada al servicio cumpla los requerimientos medioambientales.

La descarbonización de las flotas actuales debe ir acompañada, simultáneamente, de un incremento del número de vehículos disponibles para satisfacer las necesidades crecientes de la demanda. Eso exige inversiones adicionales en material móvil, en infraestructura de recarga eléctrica y en sistemas de gestión de flotas, que deben quedar recogidas en los planes individuales de cada concesionario donde se deben detallar las inversiones, a realizar y el plazo necesario para su amortización.

Por otra parte, esta exigencia de los servicios de transporte por carretera como un elemento primordial para garantizar las necesidades de movilidad de los ciudadanos ante la compleja situación de los servicios ferroviarios de Rodalies de Catalunya requiere también la adopción urgente de una serie de medidas que permitan garantizar un mejor acceso a los usuarios de los servicios en cuanto a la oferta de transporte disponible en cada momento y en cuanto a la información sobre posibles incidencias para que los ciudadanos puedan planificar de forma adecuada sus desplazamientos.

Hay que afrontar, por lo tanto, de manera inmediata, la adecuación de los instrumentos que se ponen al alcance de los usuarios para acceder a la información de los servicios, de forma que el conjunto de empresas operadoras dispongan de los equipamientos adecuados para ofrecer la información en tiempo real sobre la prestación de los servicios de transporte que gestionan. En consecuencia, procede de forma urgente imponer esta nueva obligación contractual de forma que las inversiones a realizar por los operadores pueda ser compensada con una ampliación del plazo contractual para garantizar su amortización.

Desde el punto de vista normativo, la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de movilidad sostenible, establece la obligación de que los datos de los servicios de transporte se encuentren en soporte digital y que se garantice la disponibilidad de datos abiertos para el conjunto de ciudadanos, de forma que hay que falta dar cumplimiento a este mandamiento legal y acelerar e impulsar los trabajos a ejecutar por el Centro de Gestión e Información de la Movilidad (CGIM), que debe ser el punto de acceso unificado a la información sobre los servicios de transporte público en tiempo real.

La situación descrita justifica que el Gobierno haga uso de la facultad legislativa excepcional del decreto-ley prevista en el artículo 64 del Estatuto de autonomía de Cataluña, ya que se da el supuesto de hecho que la habilita, es decir, la necesidad extraordinaria y urgente de llevar a cabo una intervención legislativa de manera inmediata.

La ordenación del sistema de transporte público interurbano en autobús por carretera en términos de una adecuada cobertura del territorio, de forma que la ciudadanía vea cubiertas sus necesidades de movilidad, requiere esta intervención normativa del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en esta situación requieren este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio, las

modificaciones legislativas necesarias para reaccionar de forma inmediata delante del nuevo escenario descrito.

En este aspecto, las medidas legislativas previstas en este decreto-ley tienen una relación directa y congruente con la situación enunciada y los términos en que se quiere afrontar desde el Gobierno, es decir, asegurar que el mencionado derecho a la movilidad se pueda seguir garantizando en un futuro inmediato.

XIII

El decreto-ley es un recurso extraordinario al que se debe recurrir para abordar situaciones que realmente merecen la consideración de urgentes y convenientes; la presente disposición contiene aquellos aspectos estrictamente necesarios para poder proyectar sobre el sistema concesional de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera las medidas extraordinarias y urgentes que se necesitan.

La aprobación de este decreto-ley no resulta incompatible con una futura regulación completa de la actividad del transporte público de viajeros por carretera, que desarrolle de forma integral todos los aspectos normativos que deben definir este servicio público.

En virtud de lo que prevé el artículo 38 de la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la presidencia de la Generalitat y del Gobierno (DOGC núm. 5256, de 12 de noviembre de 2008);

Por todo lo expuesto, en uso de la autorización que concede el artículo 64 del Estatuto de autonomía de Cataluña, a propuesta de la consejera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica y de acuerdo con el Gobierno, decreto:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación*

1.1 El objeto de este decreto-ley es determinar las actuaciones indispensables que deben llevar a cabo las empresas concesionarias de los servicios interurbanos de transporte de viajeros por carretera, consistentes en la descarbonización de la flota de vehículos destinados al servicio y la adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.

1.2 Las empresas titulares de concesiones administrativas de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, de competencia de la Administración de la Generalitat de Catalunya, vigentes en el momento de entrada en vigor de este decreto-ley, deben presentar un plan de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.

1.3 Las medidas previstas en este decreto-ley tienen carácter excepcional, temporal y de aplicación individualizada a cada concesión.

Artículo 2. *Planes de descarbonización de las flotas de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.*

2.1 Los planes de descarbonización de las flotas de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio, con el contenido establecido en el artículo 3, determinan las actuaciones a llevar a cabo en la red de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, para la descarbonización de la flota de vehículos y para garantizar el nivel indispensable de información a los usuarios.

2.2 Como medida de compensación para hacer frente a las amortizaciones correspondientes, en función de las inversiones y gastos comprometidos en los planes presentados y efectivamente realizados, se debe ajustar el plazo de vigencia de cada concesión de acuerdo con la normativa de contratación que les es de aplicación. Este plazo no puede ser superior en ningún caso a seis años.

2.3 En caso de que los concesionarios no presenten los planes de descarbonización y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio o cuando estos planes no sean aprobados por la Administración de la Generalitat de Catalunya, se deben llevar a cabo los procesos de licitación correspondientes a partir de la finalización de los plazos concesionales respectivos.

Artículo 3. Contenido de los planes de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio.

3.1 Los planes de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio deben tener el contenido siguiente:

a) Número de vehículos que reúnan las condiciones ambientales previstas para procesos de descarbonización de flotas que deben ser adquiridos. Se consideran a estos efectos los vehículos que cumplan las condiciones ambientales cuando pertenezcan a alguna de las tipologías siguientes:

- Vehículos 100 % eléctricos (BEV).
- Vehículos híbridos eléctricos (HEV) e híbridos-eléctricos enchufables (PHEV).
- Vehículos con motorización de gas y reconocimiento no contaminante.
- Vehículos EURO VI o EURO VII, exclusivamente para aquellos itinerarios en que no resulte eficiente o no existan tipologías de vehículos que sean de características adecuadas.
- Otras motorizaciones que decida homologar la Generalitat.

b) Compromiso para la adquisición de nuevos vehículos con el fin de hacer frente al incremento de la demanda que fije el departamento competente en materia de transporte.

c) Número de vehículos adscritos al servicio que hay que sustituir por otros que cumplan las condiciones ambientales previstas anteriormente.

d) Número de puntos de recarga de baterías de energía eléctrica u otras fuentes de energía sostenible que hace falta adquirir e instalar.

e) Descripción de la necesidad de adaptación de las bases y las cocheras a los nuevos requerimientos derivados del incremento de oferta y la incorporación de vehículos descarbonizados.

f) Concreción del personal necesario a incorporar con las condiciones formativas adecuadas para hacer frente a las tareas de conducción y otras relacionadas con la renovación de la flota y el incremento de la oferta de servicios.

g) Descripción de la adaptación tecnológica necesaria para la gestión digital del seguimiento de operaciones y de comunicaciones con los usuarios del servicio.

h) Compromiso de disponer, en un plazo máximo de ocho meses, de un sistema de ayuda a la explotación e información (SAE) para dar respuesta a las crecientes necesidades de información de los usuarios de transporte público con respecto a las previsiones de llegadas, y posicionamiento de los vehículos.

Este sistema debe permitir proveer de información a los usuarios antes del viaje, mediante web, apps o paneles, incluyendo la información sobre incidencias. También debe ser accesible por parte de la dirección general competente en materia de transporte para el control sobre la explotación de los servicios.

i) Compromiso de disponer en el plazo máximo de ocho meses de un sistema que permita la comunicación de información estática, dinámica y de alteraciones en el servicio a la dirección general competente en materia de transporte y al Centro de Gestión e Información de la Movilidad y con procesos automáticos, vía servicio web o canales de datos abiertos, siguiendo los estándares de integración de datos del

transporte público GTFS o Transmodel, Netex y Siri. En todo caso, el sistema debe asegurar que la información está completa, actualizada y es precisa.

La información se debe disponer para que sea integrada de forma automática en el Sistema de Información de Transportes u otro sistema que pueda evolucionar la dirección general competente en materia de transporte.

Esta información formará parte de los datos abiertos de la T-Mobilitat y del Observatorio de Movilidad de Cataluña, con la finalidad de que cualquier persona las pueda reutilizar y volver a publicar en los términos previstos en la normativa vigente.

j) Identificación individualizada y cuantificada de las inversiones, gastos y obligaciones que el concesionario debe asumir en ejecución del plan, con distinción de las imputables a obligaciones de carácter general sobrevenidas y las que corresponden al riesgo propio del contrato originario.

k) Presentación de un informe específico, emitido por un experto independiente, que acredite la situación de capacidad financiera de la empresa para hacer frente a su propuesta de inversiones.

l) Compromiso de aplicar el protocolo unitario e integral de prevención y abordaje de las violencias sexuales al transporte público y de dar cumplimiento a la normativa de igualdad y género, y en especial a disponer del plan de igualdad cuando resulte exigible de acuerdo con la normativa vigente.

m) Compromiso de disponer y mantener actualizado en todo momento el plan de implantación de la accesibilidad en los servicios y de dar en todo momento cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad.

3.2 Todos los vehículos adscritos al servicio deben cumplir las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida (PMR) exigibles de acuerdo con las determinaciones de la normativa aplicable en la materia.

3.3 En la determinación del material móvil se deben detallar sus características técnicas y el número de plazas disponibles para valorar que se ajusta a las necesidades de cada servicio.

En todo caso, la implementación de las medidas previstas en las letras a, b y c del apartado 1 se debe hacer de forma progresiva en los términos que se concrete en cada plan, en función de las características de cada concesión, y se debe garantizar que el 75 % de la flota total en fecha 1 de enero de 2029 cumple los requerimientos ambientales de descarbonización establecidos en este decreto-ley.

3.4 Todas las actuaciones y las inversiones correspondientes previstas en los planes de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio se deben hacer efectivas antes del 1 de enero de 2029.

Artículo 4. Presentación de las propuestas de planes de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios en las condiciones de prestación del servicio

4.1 Las empresas concesionarias interesadas deben presentar una propuesta de plan en el plazo de tres meses, desde la entrada en vigor de este decreto-ley, ante la dirección general competente en materia de transporte, con el contenido previsto en el artículo 3.

4.2 Las propuestas de planes ir acompañadas de la documentación descriptiva de las actuaciones previstas, del calendario detallado y de una cuantificación y valoración económica de los elementos indicados en el artículo 3, con un estudio económico-financiero que especifique las fórmulas de financiación adoptadas y la justificación de los periodos de tiempo que se consideran necesarios para amortizar las inversiones a

efectuar y los costes previstos. El estudio económico-financiero debe acreditar de manera objetiva, verificable e individualizada para cada contrato:

- a) La ruptura efectiva del equilibrio económico-financiero de la concesión como consecuencia directa de las obligaciones sobrevenidas de carácter general, con cuantificación del desequilibrio y distinción con respecto al riesgo propio del contrato.
- b) La imposibilidad de amortizar las inversiones dentro de la duración del contrato y los parámetros de rentabilidad razonable aplicados.
- c) La correlación estricta entre el esfuerzo inversor acreditado y el periodo de ampliación solicitado, con exclusión de cualquier elemento que exceda del necesario para el restablecimiento del equilibrio económico.

Artículo 5. *Valoración de las propuestas de plan.*

5.1 La dirección general competente en materia de transporte debe valorar las propuestas presentadas, en el plazo máximo de tres meses, y elaborar un informe en que se determine si el plan incorpora las medidas, las previsiones y la documentación establecidas en los artículos 3 y 4.

Asimismo, el informe se debe pronunciar sobre la procedencia de la cuantificación y valoración económica de los elementos del artículo 3 y el estudio económico-financiero, y sobre la congruencia y la proporcionalidad de los periodos de tiempos propuestos para amortizar las inversiones y los costes previstos y asumidos por la empresa operadora.

En caso de que la valoración sea positiva, el informe debe determinar cuál es la propuesta de ampliación del plazo concesional para cada contrato, en función de las necesidades de amortización de las inversiones y los costes asumidos, en los términos de los artículos 2.2 y 4.2.

5.2 Una vez emitido el informe de la dirección general, la persona titular de la secretaría competente en materia de transporte debe formular la propuesta de resolución. Esta propuesta se debe notificar a la empresa concesionaria para que en el plazo máximo de quince días hábiles manifieste su conformidad.

En caso de que la empresa no manifieste su conformidad, se considera que desiste de la solicitud.

Artículo 6. *Resolución.*

6.1 La secretaría competente en materia de transporte debe elevar la propuesta de resolución a la persona titular del departamento para la aprobación del plan de descarbonización de la flota de vehículos y de adecuación de los sistemas de información a los usuarios sobre las condiciones de prestación del servicio, si procede.

6.2 La resolución debe ajustar el plazo de vigencia de la concesión de manera estrictamente proporcional y limitada al periodo necesario para hacer frente a las amortizaciones correspondientes, en función de las inversiones y los gastos comprometidos en el plan aprobado.

La motivación de la resolución debe contener, en todo caso, la justificación de la concurrencia de los presupuestos del restablecimiento del equilibrio económico-financiero, la cuantificación del desequilibrio, las medidas adoptadas, el nuevo plazo de vigencia y las obligaciones asumidas por el concesionario.

El ajuste del plazo de la concesión queda condicionado al cumplimiento estricto de las obligaciones por parte de la empresa concesionaria, derivadas de la resolución.

6.3 La resolución debe hacer referencia expresa a la obligación de la subrogación del material móvil, en la fecha de finalización del plazo concesional, a favor de la empresa que pueda ser adjudicataria de la nueva licitación a realizar, en unas condiciones que garanticen el acceso en igualdad de condiciones de los potenciales operadores a la futura licitación y la neutralidad competitiva del procedimiento.

6.4 La resolución constituye la formalización de la modificación del contrato y debe publicarse en el perfil del contratante.

Artículo 7. *Seguimiento y control.*

7.1 Las empresas concesionarias deben presentar ante la dirección general competente en materia de transporte un informe mensual sobre el cumplimiento del conjunto de obligaciones comprometidas en el formato digital que determine esta dirección general.

7.2 La eventual obtención de ayudas o subvenciones públicas con posterioridad a la aprobación de los planes ser comunicada a la dirección general competente en materia de transporte a los efectos del reajuste proporcional del periodo de compensación establecido.

Artículo 8. *Incumplimiento del plan.*

En caso de que se constate el incumplimiento del plan, y previa tramitación del procedimiento contradictorio correspondiente, el departamento competente en materia de transporte puede resolver motivadamente reducir de forma proporcional a la entidad del incumplimiento la duración del periodo concesional fijado o bien resolver la concesión, de acuerdo con la normativa de contratación que le es de aplicación.

Disposición final primera. *Desarrollo.*

Se autoriza a la persona titular del departamento competente en materia de transporte para que dicte los actos y las disposiciones reglamentarias que se consideren necesarias para el desarrollo de este decreto-ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este decreto-ley entra en vigor al día siguiente de la publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya».

Por lo tanto, ordeno que todos los ciudadanos y ciudadanas a los que sea aplicable este decreto-ley cooperen para que se cumpla y que los tribunales y las autoridades a las que corresponda lo hagan cumplir.

Barcelona, 28 de abril de 2026.—El Presidente de la Generalitat de Catalunya Salvador Illa i Roca.—La Consejera de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica, Sílvia Paneque i Sureda.

(Publicado en el «Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya» número 9656, de 30 de abril de 2026. Convalidado por Resolución 770/XV del Parlamento de Cataluña, publicada en el «Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya» número 9673, de 27 de mayo de 2026. Corrección de erratas publicada en el «Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya» número 9698, de 2 de julio de 2026)