
Projecte de llei ferroviària de Catalunya

Tram. 200-00036/07

Text presentat

Reg. 29159 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 25.10.2005

A LA MESA DEL PARLAMENT

Ernest Maragall i Mira, Secretari del Govern de la Generalitat de Catalunya,

CERTIFICO:

Que en la sessió del Govern de la Generalitat de Catalunya, celebrada el dia 11 d'octubre de 2005, es va prendre, entre d'altres, l'acord que es reproduïx a continuació:

«A proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques s'aprova l'Avantprojecte de Llei Ferroviària i s'autoritza l'esmentat Conseller perquè el presenti al Parlament.»

I perquè consti i als efectes oportuns, lliuro el present Certificat a Barcelona, el tretze d'octubre de dos mil cinc.

Ernest Maragall i Mira

PROJECTE DE LLEI FERROVIÀRIA

I

De ben segur una fita emblemàtica en la història recent de Catalunya és la inauguració de la primera línia ferroviària, entre Barcelona i Mataró, l'any 1848. Aquesta data marca l'inici del transport ferroviari al nostre país, una autèntica revolució des del punt de vista del que avui anomenem mobilitat: naixia un nou mode de transport que havia de permetre escurçar notablement les distàncies.

D'una banda, les que havien de recórrer les mercaderies en un context d'intercanvi cada vegada més intens propiciat pel procés de la revolució industrial que té la seva manifestació més significativa en el sector tèxtil, base d'un nou model econòmic.

I d'altra, les que separaven a les persones, distàncies que des de la perspectiva del món actual poden semblar fàcilment assumibles però que s'havien de valorar amb una altra dimensió si havien de ser recorregudes mitjançant la única, i inestimable, ajuda, de la tracció de sang.

D'aleshores ençà la història del ferrocarril transcorre de forma paral·lela, però discontinua, a l'evolució de la societat moderna. Èpoques de gran esplendor donen pas a temps de decadència, grans i petits projectes ferroviaris acaben sent abandonats, en alguns casos fins i tot abans de veure passar una màquina per sobre de les seves vies. A Catalunya tenim alguns exemples de línies ferroviàries que amb el temps van acabar tancant, senyals d'una decadència que té un punt d'inflexió en el moment actual, quan son utilitzades ara, en alguns casos, com a vies verdes, reivindicades en d'altres, bé des de la nostàlgia, bé des de la necessitat de comptar amb un mitjà de transport que respongui a les exigències mediambientals i de sostenibilitat tant en boga.

El segle XXI pot iniciar, sense dubte, una nova era del ferrocarril. El concepte de l'alta velocitat ha permès al transport ferroviari recuperar distància respecte altres modes de transport i instal·lar-se

en una posició molt avantatjosa, entre el transport per carretera i el transport aeri, de forma que en unes determinades distàncies pot ser considerat fortament competitiu. Aquesta evolució de la tècnica coincideix en el temps amb una tendència, que s'anuncia irreversible, de potenciació dels mitjans de transport més sostenibles. En aquest camp d'acció el ferrocarril també compta amb una situació de partida francament positiva respecte el seu rival més fort, el transport per carretera. Malgrat la limitació que suposa haver de comptar amb una infraestructura pròpia i exclusiva, la via, sembla que cada cop més la tendència dels poders públics és favorable a escometre les fortes inversions que requereix avui dia la implantació d'una infraestructura ferroviària, per la compensació que es rep pels beneficis socials i ambientals que es generen.

II

En aquest context neix la Llei ferroviària de Catalunya, la primera iniciativa legislativa completa endegada per la Generalitat de Catalunya en matèria ferroviària. Amb ella és pot dir que es pot completar un cert «corpus jurídic català» en matèria de transports, ja que en els darrers anys s'han promulgat sengles lleis reguladores del transport per carretera, per cable, marítim i de les infraestructures del transport aeri (aeroports i heliports).

La Generalitat de Catalunya té competències en matèria ferroviària a dos nivells: en primer lloc, competències exclusives sobre ferrocarrils que transcorren íntegrament pel territori de Catalunya, d'acord amb l'art. 9.15 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. Un exemple d'aquesta competència són els ferrocarrils actualment explotats per les empreses públiques Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA i també, els tramvies metropolitans.

I, en segon lloc, en el marc de l'article 11.9 de l'Estatut, les competències executives sobre ferrocarrils amb origen i destinació en el territori de Catalunya malgrat que circulin sobre les infraestructures de titularitat estatal. L'exemple són els serveis ferroviaris que integren l'anomenada xarxa de rodalies de Barcelona i els serveis regionals, tot i que aquesta competència no s'ha arribat a materialitzar fins el moment.

En síntesi, el sistema ferroviari de Catalunya està constituït per un conjunt de línies i xarxes de característiques tècniques i funcionals molt diverses:

La xarxa de metro de Barcelona que consta en l'actualitat de sis línies amb un grau baix d'interoperabilitat entre elles, de manera que cadascuna té assignat el seu propi material mòbil. Els serveis oferts esgoten pràcticament la capacitat de les línies. Característiques semblants, quant a capacitat i interoperabilitat, són les pròpies de les línies gestionades per l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb dues xarxes totalment independents, les del Vallès i Baix Llobregat, a les que cal afegir les urbanes). A més, FGC gestiona els cremalleres de Montserrat i de Núria i la línia ferroviària de Lleida a La Pobla de Segur.

En ambdós casos es tracta d'empreses públiques, que gestionen línies i xarxes ferroviàries de transport metropolità o regional altament deficitàries.

Recentment han estat posades en servei les Xarxes de tramvia del Baix Llobregat i del Besòs, de moment no connectades. També és tracta de transport metropolità altament subvencionat.

En un altre àmbit se situa la xarxa qualificada d'interès general per part de l'Administració General de l'Estat, gestionada per l'Adif i

operada en la seva pràctica totalitat per l'empresa Renfe Operadora. Es tracta de la totalitat de la xarxa d'ample ibèric de Catalunya excepte la línia de Lleida a La Pobla, transferida recentment a la Generalitat.

III

La Llei ferroviària de Catalunya ha de comptar necessàriament amb el referent normatiu de les Directives de la Unió Europea que integren els anomenats «paquets ferroviaris» i que tenen com a objectiu fixar les bases per a un nou sistema d'organització, basat en el principi de la separació entre infraestructura i servei, que hauria de permetre introduir la competència en el mercat ferroviari, de mercaderies, en un primer moment, i de viatgers quan es culmini el procés.

Es tracta de les Directives 91/440/CEE, sobre el desenvolupament dels ferrocarrils comunitaris, la Directiva 95/18/CE, sobre concessió de llicències a empreses ferroviàries, la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de capacitat infraestructures ferroviàries, aplicació de cànon per a la seva utilització i certificació de la seguretat i la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, amb les seves respectives modificacions.

A aquest respecte amb la Llei ferroviària de Catalunya es pretén trobar un equilibri entre el context liberalitzador europeu, establert per les normes enunciades, i la realitat del ferrocarril a Catalunya, és a dir, sense perdre la perspectiva que bona part de la nostra xarxa actual, estaria exclosa de l'aplicació d'aquestes Directives per la seva configuració com línies urbanes, suburbanes o regionals.

L'altre referent normatiu el constitueix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els principis i objectius de la qual inspiren, sempre, i es materialitzen, quan així resulta necessari, en els preceptes de la Llei ferroviària, de forma que, sense caure en repeticions innecessàries, no es pot entendre aquesta segona norma sense l'existència prèvia de la primera.

IV

L'estructura d'aquesta Llei és plenament coherent amb el que s'ha exposat fins aquest punt. Al llarg dels seus deu Títols el text legal aborda, de forma ordenada i sistemàtica, l'objecte de la seva regulació, les infraestructures i els serveis de transport ferroviari de Catalunya.

El Sistema Ferroviari de Catalunya esdevé la clau de volta d'aquesta construcció jurídica. Definit en el Títol I, en base a les infraestructures i els serveis que el configuren, es completa amb un títol específic, el segon, dedicat fonamentalment als aspectes vinculats amb la planificació, en base a una figura essencial, la del Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya. La resta de títols de la Llei venen a completar els diferents aspectes vinculats amb aquest sistema ferroviari.

Del Títol I cal destacar també dos elements essencials: un, el de les definicions, absolutament necessàries per a una millor comprensió de l'àmbit objecte de regulació. I l'altre, el de les competències, no menys important per delimitar el camp d'acció de les administracions i ens amb competències i facultats a exercir en aquesta matèria.

Un sistema ferroviari no pot funcionar sense infraestructures que el sustentin. El Títol III aporta llum sobre com s'han de projectar i construir, com s'han de configurar amb les seves zones de servei i la forma en què s'incardinen en el territori, tant des del punt de vista urbanístic com de protecció del domini públic que els hi és inherent.

Com s'ha assenyalat en paràgrafs anteriors les tendències més avançades a nivell europeu apunten, i cada vegada més es consoliden, d'acord amb un principi de separació de la infraestructura i el servei ferroviaris, que tradicionalment s'havien integrat de forma indissoluble en el marc de les empreses públiques estatals. En aquest sentit la Llei recull en el seu articulat, i concretament en el seu Títol quart, bona part del contingut de la Llei que constitueix el seu precedent en aquest aspecte, la Llei 19/2001, que va crear l'ens Infraestructures ferroviàries de Catalunya, que veu confirmat el seu paper capdal en l'articulació del sistema ferroviari de Catalunya.

L'administració de les infraestructures ferroviàries, entesa com un servei que ha de garantir el manteniment, l'explotació i la gestió d'aquestes, requereix una regulació molt detallada, inspirada, com no podia ser d'altra manera, en les Directives europees que són objecte de transposició, d'aspectes com la regulació de l'accés a la xarxa, l'adjudicació de capacitat i l'ús d'aquesta capacitat, processos que necessàriament s'han de sotmetre al control de la Comissió de regulació ferroviària que també es creada en aquest àmbit de la Llei.

Fixades les regles del joc en aquests termes, el Títol V aborda el tractament del servei de transport ferroviari, des d'una doble perspectiva, la pròpia del sistema de separació, que fa que les empreses ferroviàries hagin d'obtenir una habilitació administrativa per poder concórrer al mercat, però també la relativa als serveis públics de transport ferroviari, el pes específic dels quals en l'àmbit de Catalunya i especialment de l'àrea metropolitana de Barcelona, demanda aquest tractament específic.

Avançant en l'enumeració sintètica del contingut de la Llei ens trobem amb un dels seus aspectes sense dubte més novedosos: la determinació, en el seu Títol VI, de les normes específiques dels sistemes tramviaris. Si hem assenyalat que el ferrocarril viu un període de renaixença en el cas dels tramvies es pot afirmar que és un ressorgiment el que s'està produint en les nostres ciutats, de les que van ser expulsats no fa gaires anys. La seva integració harmònica en el viari, la renovació espectacular del seu material mòbil i la seva capacitat per transportar persones en un àmbit de continuïtat urbana el configuren com una peça clau en el sistema de transports. Aquesta realitat, i especialment, la seva potencialitat futura, han merescut un tractament específic per part d'aquesta Llei.

El Títol següent, el de la seguretat del transport ferroviari, complementa els aspectes anteriors des d'una perspectiva essencial per la nostra societat actual: la d'assegurar que els transports es desenvolupen en condicions òptimes que no posin en perill els seus usuaris o, els d'altres vies, i en aquest cas és fonamental la regulació dels passos a nivell.

Hem fet referència a les persones usuàries que esdevenen les protagonistes del Títol VIII de la Llei, que constitueix un veritable catàleg dels seus drets i deures. No s'ha d'oblidar mai que la raó de ser d'aquestes magnífiques infraestructures, d'aquests serveis cada cop més ràpids i eficients, és l'existència de les persones que els precisem per satisfer les nostres necessitats de mobilitat, o les dels béns que ens són imprescindibles per afrontar la nostra quotidianitat. D'aquí que revesteixi tanta importància la fixació dels drets que ens assisteixen en la utilització d'aquests serveis ferroviaris dels que ens dotem com a societat, però també dels deures que la pròpia societat en conjunt ens assenyala per fer, també del transport ferroviari, un àmbit de convivència.

Reprement els aspectes més vinculats amb l'estructura del sistema ferroviari aquesta es completa amb la regulació del seu règim econòmic

i tributari, prevista en el Títol IX, tant des de la perspectiva de les taxes i els cànon que son propis d'un sistema que s'articula en base a la separació d'infraestructura i servei com des de la de les tarifes que s'apliquen en la relació entre prestador i usuari del servei.

Per últim la part dispositiva de la Llei es tanca amb el Títol X, dedicat a la inspecció i el règim sancionador, en el qual es recullen el règim de responsabilitat, el catàleg d'infraccions i les sancions que porten aparellades, en els termes que son habituals en les normes de rang legal.

TÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

ARTICLE 1. OBJECTE DE LA LLEI

L'objecte d'aquesta Llei és regular les infraestructures i els serveis de transport ferroviari de Catalunya.

ARTICLE 2. ÀMBIT D'APLICACIÓ

1. Aquesta Llei s'aplica als serveis de transport ferroviari i les infraestructures que integren el Sistema Ferroviari de Catalunya, sense perjudici de les competències que corresponguin a l'Administració General de l'Estat.

2. Es consideren compresos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei totes les infraestructures i els serveis de transport ferroviaris, amb independència que, d'acord amb la seva configuració tècnica o àmbit territorial, es denominin ferrocarrils, ferrocarrils metropolitans, tramvies o cremalleres.

3. No es consideren inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei els telefèrics o altres mitjans anàlegs de transport que utilitzen cable o cables, tractor i portador encara que tinguin camí terrestre de rodadura.

ARTICLE 3. DEFINICIONS

Als efectes d'aquesta Llei s'entén per:

a) Acord marc: l'acord general jurídicament vinculant, basat en el dret públic o privat que especifica els drets i obligacions d'un candidat i de l'administrador d'infraestructures o l'organisme adjudicador en relació amb la capacitat d'infraestructures que va ser adjudicada i els cànon que es percebran durant un període superior a un període de vigència d'un horari de servei.

b) Adjudicació: l'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària per un administrador d'infraestructura.

c) Candidat: una empresa ferroviària, una agrupació nacional o internacional d'empreses ferroviàries i altres persones físiques o jurídiques interessades comercialment o per raons de servei públic en adquirir la capacitat d'infraestructura.

d) Capacitat d'infraestructura: el potencial per a programar les franges ferroviàries sol·licitades per a un segment de la infraestructura durant un determinat període.

e) Coordinació: el procediment mitjançant el qual l'organisme adjudicador i els candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds de capacitat d'infraestructura.

f) Cremallera: ferrocarril que utilitza un tercer carril dentat on engranen les corresponents rodes dentades de la locomotora per tal d'obtenir esforços de tracció que permeten superar grans pendents.

g) Declaració sobre la xarxa: la declaració que detalla les normes generals, terminis, procediments i criteris relatius als sistemes de cànons i adjudicació de capacitat. Conté així mateix qualsevol altre informació que pugui ésser necessària per a cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

h) Empresa ferroviària: Qualsevol empresa pública o privada, titular d'una llicència o autorització, d'acord amb la legislació aplicable, l'activitat principal de la qual consisteixi en la prestació de serveis de transport de mercaderies o viatgers per ferrocarril, i havent de ser aquesta empresa en tot cas qui aportí la tracció; s'inclouen també en la definició les empreses que aportin exclusivament tracció.

i) Estudi informatiu: és el document que analitza i defineix el traçat, en els aspectes geogràfics, geomètrics i funcionals, amb descripció de les opcions de traçat estudiades, l'anàlisi de les avantatges i inconvenients, dels costos de cadascuna de les opcions i la seva repercussió en els diversos aspectes de la mobilitat, del medi ambient i en l'ordenació territorial i urbanística.

j) Ferrocarril: el mitjà de transport que es desenvolupa mitjançant vehicles que circulen per un camí de rodadura fixa, que els hi serveix de sustentació i guia.

k) Ferrocarril metropolità: ferrocarril, generalment subterrani, destinat al transport de viatgers per l'interior d'una ciutat o àrea metropolitana.

l) Franja: la capacitat d'infraestructura necessària per a que un tren circuli entre dos punts en un moment donat.

m) Horari de servei: les dades que defineixen tots els moviments planificats de trens i material rodant que tindran lloc en una determinada infraestructura en el període en què aquest horari estigui vigent.

n) Infraestructura congestionada: el tram d'infraestructura en què la demanda de capacitat d'infraestructura no pot ser plenament atesa durant determinats períodes, ni tan sols amb la coordinació de les diferents sol·licituds de capacitat.

o) Infraestructura ferroviària: tots els elements que formin part de les vies principals i de les de servei i els ramals de desviació. Entre aquests elements hi ha els terrenys, l'electrificació, les instal·lacions vinculades a la seguretat, a les telecomunicacions, a la senyalització de les línies, a l'enllumenat i a la transformació, la distribució i, si s'escau, el transport de l'energia elèctrica, els passos a nivell, les estacions i les terminals de càrrega, i els seus edificis i equipaments annexos a l'explotació i qualsevol altra que reglamentàriament es determini.

p) Infraestructura tramviària: és la infraestructura ferroviària d'un sistema tramviari implantada sobre la via pública i que compren els elements que formin part de les vies principals i de les de servei i els ramals de desviació. Entre aquests elements hi ha l'electrificació, les instal·lacions vinculades a la seguretat, a les telecomunicacions, a la senyalització de les línies, a l'enllumenat i a la transformació, la distribució i, si s'escau, el transport de l'energia elèctrica, les parades, els edificis i els equipaments annexos a l'explotació i qualsevol altra que reglamentàriament es determini.

q) Pla d'augment de la capacitat: la mesura o conjunt de mesures, acompanyades d'un calendari d'aplicació, proposades per a mitigar les limitacions de capacitat que hagin motivat la qualificació d'un tram

com a infraestructura congestionada.

r) Plataforma de via segregada: espai reservat a la circulació ferroviària per on discorre la via i que està comprès entre elements físics longitudinals (tanques, vorades o altres) que el separen dels vials d'ús públic paral·lels a la traça del ferrocarril.

Quan els esmentats elements físics de separació quedin interromputs per l'existència d'un encreuament o per qualsevol altra circumstància constructiva, el terreny de domini públic inclòs en la plataforma de via quedarà limitat per dues línies imaginàries que uneixin per cada costat de la plataforma els punts en què s'acabin els esmentats elements de separació, seguint un traçat paral·lel als eixos de via.

s) Plataforma de via no segregada: banda per on discorre la circulació ferroviària de manera no privativa que està delimitada per la projecció vertical sobre el terreny de qualsevol element aeri, superficial o subterrani afecte a la via.

t) Projecte bàsic: part del projecte constructiu que consisteix en la determinació dels aspectes geomètrics de l'actuació a executar i en la definició completa dels béns i els drets afectats.

u) Projecte constructiu: és el document que estableix el desenvolupament complet de la solució adoptada en relació amb la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari i suficient per fer factible la seva construcció i posterior explotació.

v) Punt d'accés per a salvament: espai connectat amb la xarxa ferroviària que permet accedir als serveis d'emergències a la zona de domini públic ferroviari.

w) Transport ferroviari: és el que duen a terme empreses ferroviàries fent servir vehicles adequats.

x) Tramvia: ferrocarril afecte al servei públic de transport de viatgers que discorre principalment per superfície i per la via pública amb carrils fixos encaixats en una plataforma de via segregada o no.

y) Xarxa: Tota la infraestructura ferroviària propietat d'un administrador d'infraestructures o gestionada per aquest.

z) Zona de servei ferroviària: superfície de terrenys que es pot delimitar a l'entorn de les infraestructures ferroviàries.

ARTICLE 4. EL SISTEMA FERROVIARI DE CATALUNYA

1. El Sistema Ferroviari de Catalunya està configurat per les infraestructures i serveis de transport ferroviari que es descriuen en aquest article.

2. Els serveis del Sistema Ferroviari de Catalunya són els següents:

a) Els que es desenvolupen per les infraestructures ferroviàries de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

b) Els que es desenvolupen per les infraestructures ferroviàries de titularitat de l'Administració General de l'Estat o les seves entitats públiques adscrites, quan els serveis tinguin el seu origen i destinació dins del territori de Catalunya, encara que aquests circulin per vies que puguin formar part o estiguin connectades a la xarxa general de l'Estat.

c) Els que es desenvolupen per infraestructures de titularitat privada que es trobin situades íntegrament dins el territori de Catalunya.

3. Les infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya són aquelles damunt les quals circulen els serveis de transport a que fan referència els punts a) i c) de l'apartat anterior d'aquest article.

ARTICLE 5. COMPETÈNCIES

1. El Govern exerceix les seves competències sobre el Sistema Ferroviari de Catalunya de conformitat amb el que preveu aquesta Llei i les seves normes de desenvolupament.

2. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport exerceix les competències següents:

a) La planificació estratègica del Sistema Ferroviari de Catalunya.

b) El desenvolupament del Sistema Ferroviari de Catalunya i la construcció de les seves infraestructures.

c) L'exercici de la potestat expropiatòria, quan es requereixi en matèria ferroviària.

d) L'ordenació general i la regulació del sistema, que inclou l'establiment de les regles bàsiques del mercat ferroviari i l'elaboració de la normativa que calgui per al seu correcte desplegament.

e) Proposar l'establiment dels règims jurídic i financer de l'administrador d'infraestructures ferroviàries en desenvolupament del que preveu aquesta Llei.

f) L'atorgament de llicències i autoritzacions a les empreses ferroviàries, amb l'informe previ de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, de la manera que estableixen la Llei i la seva normativa de desplegament.

g) L'atorgament de les autoritzacions per a la prestació de serveis ferroviaris declarats de servei públic, i l'establiment, quan s'escaigui, del règim de compensacions per les obligacions de servei públic assumides per l'empresa operadora.

h) L'atorgament dels certificats de seguretat, llevat que se li atribueixi a l'administrador d'infraestructures ferroviàries o a un altre ens diferent.

i) L'atorgament dels certificats d'obertura de línies, trams i terminals de la infraestructura ferroviària al trànsit públic, amb caràcter previ a l'inici de l'explotació d'aquesta. Respecte de l'obertura al trànsit ferroviari de la resta dels elements que integren la infraestructura, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de complir les regles que determini el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

j) La definició del règim tarifari i la seva supervisió.

k) L'establiment, o si s'escau, la modificació de la quantia dels cànon per la utilització de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb els elements o paràmetres que fixa aquesta Llei.

l) La defensa del domini públic ferroviari, sense perjudici de les competències que corresponen a l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

m) L'establiment de les condicions tècniques sobre la projecció, construcció i administració de les infraestructures i respecte del material rodant que hi circuli.

n) L'aplicació del règim sancionador.

o) L'homologació de centres habilitats per certificar la idoneïtat del material rodant i la formació del personal, sense perjudici de la

possibilitat de delegar-la en l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

p) La inspecció dels serveis ferroviaris i dels mitjans tècnics i de material mòbil amb els quals es realitzen, sens perjudici de la possibilitat de delegar-la, en tot o en part, en l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries o en les empreses que presten serveis ferroviaris.

q) Les altres que li confereixi aquesta Llei o les normes que la despleguin.

3. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya i la Comissió de Regulació Ferroviària exerceixen les competències i funcions que es determinen en aquesta Llei.

4. L'Entitat Metropolitana del Transport exerceix les competències previstes en aquesta Llei d'acord amb la seva legislació específica i la normativa sobre règim local.

TÍTOL II. EL SISTEMA FERROVIARI DE CATALUNYA

ARTICLE 6. LA PLANIFICACIÓ DEL SISTEMA

1. El Govern planifica les infraestructures i els serveis que integren el Sistema Ferroviari de Catalunya, mitjançant el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, i sense perjudici de la capacitat de planificació, d'ordenació i de regulació del servei dels ens locals en l'àmbit dels serveis que tenen atribuïts.

2. En la planificació del sistema s'han de tenir en compte els principis i objectius establerts pel planejament territorial i per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en matèria de transport de viatgers i de transport de mercaderies.

ARTICLE 7. EL PLA D'INFRAESTRUCTURES

1. El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya és l'instrument mitjançant el qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures per les que transcorren els serveis del Sistema Ferroviari de Catalunya, per a garantir la mobilitat sostenible amb aquest mitjà de transport en el marc de les directrius establertes pel planejament territorial general i parcial.

2. El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya té caràcter de Pla territorial sectorial, conformement a la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de Pla específic als efectes del que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i la seva tramitació i aprovació s'ha d'ajustar al que disposen aquestes lleis i les disposicions reglamentaries que les desenvolupen.

3. El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya ha de ser sotmès al tràmit d'avaluació ambiental d'acord amb el que estableix la legislació sectorial d'aplicació.

4. L'avaluació del desplegament i també l'actualització, si escau, del Pla, es fa cada cinc anys.

ARTICLE 8. LA PLANIFICACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT FERROVIARI

1. La planificació dels serveis del Sistema ferroviari de Catalunya, d'acord amb els objectius de la mobilitat sostenible i en el marc de les directrius establertes pel planejament territorial, s'ha de dur a terme mitjançant el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya

establert per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

2. El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya té caràcter de Pla territorial sectorial, de conformitat amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de Pla específic als efectes del que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i la seva tramitació i aprovació s'ha d'ajustar al que disposen aquestes Lleis i les disposicions reglamentàries que les desenvolupen.

3. El Pla de Transport de Viatgers de Catalunya ha de ser sotmès al tràmit d'avaluació ambiental d'acord amb el que estableix la legislació sectorial d'aplicació.

ARTICLE 9. ELS FERROCARRILS DE TITULARITAT PRIVADA

1. Són infraestructures ferroviàries de titularitat privada les que pertanyen a particulars, individualment o col·lectivament, per desenvolupar transport ferroviari exclusivament per compte propi, com a complement d'altres activitats principals realitzades pel seu titular.

2. Per establir o explotar una infraestructura ferroviària de titularitat privada cal obtenir, prèviament, l'autorització administrativa del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, d'acord amb el procediment que s'estableixi reglamentàriament.

3. Quan l'establiment d'una infraestructura ferroviària de titularitat privada sigui, d'acord amb la legislació expropiatòria, d'utilitat pública o interès social, el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot habilitar el seu titular per ocupar els terrenys de domini públic que calguin i, si s'escau, per adquirir els de propietat privada per mitjà del procediment d'expropiació forçosa en què aquell té la condició de beneficiari.

4. La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat privada, especialment dels apartadors, amb la resta de les infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya, solament es pot fer si l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ho autoritza expressament en els termes que s'estableixin reglamentàriament. En tot cas, el titular de la infraestructura ferroviària de titularitat privada ha de facilitar la connexió en els termes que determini l'autorització.

TÍTOL III. LA INFRAESTRUCTURA FERROVIÀRIA

CAPÍTOL I. PROJECCIÓ I CONSTRUCCIÓ D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

ARTICLE 10. PROJECTES I CONSTRUCCIÓ

1. Per a construir una nova infraestructura ferroviària o modificar-ne una d'existent, s'ha de redactar un estudi informatiu i un projecte constructiu.

2. L'estudi informatiu i els projectes bàsics que comportin la modificació rellevant d'un estudi informatiu aprovat, s'han de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental en els supòsits que ho exigeixi la legislació ambiental i d'acord amb aquesta.

3. La redacció d'un estudi informatiu no és necessària quan es tracti d'obres que no suposin una modificació substancial de les

infraestructures existents, com és el cas de les obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'accessibilitat a les estacions, de supressió de passos a nivell i d'altres d'anàlogues.

4. L'estudi informatiu es compon dels següents documents, amb el contingut que es defineixi per reglament: memòria, annexos tècnics, plànols i pressupost. També ha d'incorporar un estudi d'alternatives, un estudi d'impacte ambiental de les diferents opcions plantejades amb el contingut que determina la legislació vigent d'avaluació d'impacte ambiental, la previsió de punts d'accés per a salvament, l'inventari de serveis afectats a reposar i la identificació gràfica dels terrenys afectats corresponents a l'alternativa seleccionada.

5. L'estudi informatiu s'ha d'elaborar i aprovar d'acord amb el que s'estableixi per reglament. En aquest procés s'ha de preveure l'audiència de les entitats locals afectades, per un termini que no podrà ser inferior a 30 dies, un tràmit d'informació institucional a les administracions i Departaments de la Generalitat, les competències de les quals tinguin incidència en l'objecte de l'estudi, i un tràmit d'informació pública per tal que les persones interessades puguin formular al·legacions que han de versar sobre l'interès general de la infraestructura, la concepció global del seu traçat i la seva compatibilitat mediambiental. Aquesta informació pública és independent de la que procedeixi en cas d'expropiació forçosa.

6. El projecte constructiu es compon dels següents documents, el contingut dels quals es determinarà per reglament: memòria, annexos tècnics, plànols, plec de prescripcions i pressupost. També ha d'incorporar l'inventari de serveis afectats a reposar i la relació de béns i drets afectats i, en els casos en que es determini reglamentàriament, un estudi de seguretat.

7. En el cas que en el procés d'elaboració del projecte constructiu es detecti la necessitat d'incorporar en aquest, per raons d'interès públic, modificacions rellevants respecte de l'estudi informatiu aprovat, s'ha d'aprovar un projecte bàsic que incorpori aquestes modificacions i la relació de béns i drets afectats.. Prèviament a la seva aprovació, el projecte bàsic s'ha de sotmetre a audiència, en particular de les entitats locals afectades, i, en el seu cas, a informació pública, tràmit en el qual les al·legacions tan sols poden versar sobre les referides modificacions.

Una vegada aprovat el projecte bàsic, el seu contingut s'ha d'incorporar en el corresponent projecte constructiu i es continuarà l'elaboració d'aquest fins a la seva aprovació definitiva.

8. Si, per raons d'interès públic, s'han d'introduir modificacions en el projecte constructiu aprovat i en execució, es requereix la prèvia tramitació i aprovació d'un nou estudi informatiu o projecte constructiu, en funció de l'entitat de les modificacions i en els termes i condicions que s'estableixin reglamentàriament.

9. Els estudis i projectes d'infraestructures ferroviàries han d'ésser aprovats pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

10. L'aprovació dels projectes bàsics i dels constructius o l'aprovació de projectes modificats d'aquests, comporta la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i els drets afectats, als efectes de l'expropiació forçosa, l'ocupació temporal i la imposició o modificació de servituds. Així mateix, implica l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix aquesta llei.

11. Els estudis i projectes a que es refereix aquest article han de

complir les normes aplicables en matèria d'accessibilitat integral a les infraestructures i serveis de transport ferroviari.

ARTICLE 11. ZONES DE SERVEI FERROVIARI

1. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot delimitar zones de servei ferroviari, mitjançant el Pla de delimitació i utilització de les zones de servei, en les que es poden dur a terme les activitats vinculades o complementàries del servei ferroviari. També poden acollir el desenvolupament d'altres activitats de caràcter industrial, comercial o de serveis relacionades amb aquest servei.

2. Les obres que es realitzin en les zones de servei ferroviari s'han d'ajustar al que estableixi el Pla de delimitació i utilització de les zones de servei.

3. Reglamentàriament s'han d'establir el contingut, la documentació i el procediment per a la tramitació i aprovació del Pla de delimitació i utilització de les zones de servei. En tot cas, el reglament ha de preveure l'informe de les administracions locals respecte dels aspectes que afectin a les seves competències urbanístiques.

4. L'aprovació del Pla de delimitació i utilització de les zones de servei comporta la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i els drets afectats, als efectes de l'expropiació forçosa, l'ocupació temporal i la imposició o modificació de servituds. Així mateix, implica l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix aquesta llei.

ARTICLE 12. CONSIDERACIÓ URBANÍSTICA DE LES INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES I DE LES ZONES DE SERVEI FERROVIARI I INCIDÈNCIA D'AQUESTES EN EL PLANEJAMENT

1. Els plans d'ordenació urbanística municipal o els altres instruments de planejament general han de qualificar els terrenys reservats pels estudis informatius o projectes constructius aprovats pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, per a la construcció de les infraestructures ferroviàries que serveixen de suport a la xarxa de transport ferroviari de Catalunya, les seves àrees de protecció i les àrees destinades a zona de servei ferroviari com a sistema urbanístic general de comunicacions i no inclouran determinacions que impedeixin o pertorbin l'execució de les obres ferroviàries i la seva explotació posterior.

2. En la tramitació dels instruments de planejament general o derivats o de les seves modificacions, si s'afecten elements de les infraestructures ferroviàries o zones de servei existents, una vegada aprovats inicialment s'ha de demanar informe al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. L'informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes i té caràcter vinculant pel que fa als aspectes de naturalesa ferroviària.

3. Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures i les superestructures ferroviàries i dels elements auxiliars o complementaris d'aquestes, promogudes per la Generalitat, les seves entitats autònomes i les entitats de dret públic que hi són adscrites no estan subjectes a llicència urbanística municipal ni a cap altre control urbanístic municipal previ, sense perjudici de l'informe que hagin d'emetre els ajuntaments afectats sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. S'entén que l'informe és favorable si transcorre un mes des de la recepció de la documentació sense que s'hagi emès de manera expressa. Així mateix, tampoc estan subjectes a autorització, permisos o llicències administratives de primera instal·lació, funcionament o apertura les activitats que aquestes empreses duguin a terme, sempre que estiguin

directament vinculades a l'explotació ferroviària.

4. El sistema general de comunicacions, pel que fa a les àrees destinades a zona de servei ferroviari, s'ha de desenvolupar mitjançant un pla especial, que s'ha d'elaborar i tramitar d'acord amb el que disposa la legislació urbanística. En tot cas, en la tramitació d'aquest pla especial, d'acord amb el que disposa la legislació urbanística, s'ha de donar audiència a l'ajuntament afectat.

CAPÍTOL II. DOMINI PÚBLIC FERROVIARI, ZONES DE PROTECCIÓ I LÍNIA D'EDIFICACIÓ.

ARTICLE 13. DELIMITACIÓ

1. Amb la finalitat de garantir la funcionalitat de les infraestructures ferroviàries i assegurar-ne la protecció, s'estableixen a les infraestructures ferroviàries la zona de domini públic, la zona de protecció i la línia d'edificació.

2. La zona de domini públic ferroviari comprèn els terrenys ocupats per les línies ferroviàries i una franja de terreny de vuit metres a cada costat de la plataforma, mesurada en horitzontal i perpendicularment al seu eix, des de l'aresta exterior de l'explanació.

En els casos especials de ponts, viaductes, estructures o obres similars, es poden fixar com a arestes exteriors de l'explanació les línies de projecció vertical de la vora de les obres sobre el terreny, i, en tot cas, és de domini públic el terreny comprès entre les línies esmentades.

3. En els túnels, la determinació de la zona de domini públic s'ha d'estendre a la superfície dels terrenys necessària per assegurar la conservació i el manteniment de l'obra, d'acord amb les característiques geotècniques del terreny, la seva alçada sobre els túnels, i la disposició dels seus elements, tenint en compte la ventilació, els accessos o d'altres.

4. La zona de protecció de les línies ferroviàries consisteix en una franja de terreny a cada costat de les línies delimitada, interiorment, per la zona de domini públic ferroviari definida a l'article anterior i, exteriorment, per dues línies paral·leles situades a 70 metres de les arestes exteriors de l'explanació.

5. En sòl classificat com a urbà consolidat pel planejament urbanístic corresponent, les distàncies establertes per a la protecció de la infraestructura ferroviària són de cinc metres per a la zona de domini públic ferroviari i de vuit metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'explanació. En sòl urbà no consolidat, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, amb informe de la direcció general d'Urbanisme, ha d'establir les distàncies en funció de les determinacions del planejament urbanístic.

Aquestes distàncies poden ser reduïdes pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, sempre que s'acrediti la necessitat de la reducció i no s'ocasioni perjudici a la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril sense que, en cap cas, la corresponent a la zona de domini públic ferroviari pugui ser inferior a dos metres, comptats en la forma prevista en aquest article.

6. Per reglament es poden determinar unes distàncies inferiors a les que s'estableixen en aquest article per delimitar la zona de domini públic ferroviari i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària de què es tracti i de les

característiques del sòl pel qual discorri la línia esmentada.

ARTICLE 14. LÍNIA D'EDIFICACIÓ

1. La línia límit d'edificació s'estableix a banda i banda de les línies ferroviàries de forma que des d'aquesta línia i fins a la línia ferroviària queda prohibit qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les edificacions existents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei. Igualment, queda prohibit l'establiment de noves línies elèctriques d'alta tensió aèries no vinculades a la prestació del servei ferroviari dins la superfície afectada per la línia límit d'edificació.

En el cas de les línies elèctriques d'alta tensió soterrades el seu establiment requereix l'autorització prèvia de l'ens titular de la infraestructura ferroviària.

2. La línia límit d'edificació se situa a 50 metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir de l'aresta esmentada. Per reglament, es pot determinar una distància inferior en funció de les característiques de les línies.

3. Així mateix, el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, amb l'informe previ de les entitats locals afectades, i sempre que el planejament urbanístic ho permeti, pot fixar, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, una línia límit d'edificació diferent de la que s'estableix amb caràcter general, aplicable a determinades línies ferroviàries en zones o àrees delimitades.

ARTICLE 15. NORMES D'APLICACIÓ EN LES ZONES DE DOMINI PÚBLIC I DE PROTECCIÓ

1. Correspon al titular de les infraestructures ferroviàries o, en el seu cas, a l'ens que tingui atribuïda la seva administració l'atorgament de l'autorització prèvia necessària per executar qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, canviar la destinació d'aquestes o el tipus d'activitat que s'hi pot dur a terme i plantar o talar arbres en les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària.

Amb caràcter general, només es poden realitzar obres o instal·lacions a les zones de domini públic i de protecció quan, sent compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari, siguin necessàries per prestar el servei ferroviari o bé quan la prestació d'un servei d'interès general així ho requereixi, i d'acord amb el procediment i les condicions que s'estableixin reglamentàriament.

Excepcionalment i per causes degudament justificades, es pot autoritzar l'encreuament de la zona de domini públic, tant aeri com subterrani, per obres i instal·lacions d'interès privat.

L'autorització pot ser denegada per raons de seguretat. Aquesta autorització serà preceptiva per a l'atorgament de la llicència municipal corresponent.

No obstant això, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, podrà prohibir o condicionar l'exercici de les obres o activitats que es pretenguin encara que hi hagi conformitat de l'administrador de la infraestructura, quan aquestes puguin pertorbar l'adequada prestació del servei o resultin contràries a l'interès públic.

2. L'atorgament de l'autorització prevista en l'apartat anterior no eximeix de l'atorgament de la resta d'autoritzacions o llicències preceptives d'altres administracions o d'altres departaments de la Generalitat.

3. Per causes de necessitat del servei ferroviari, temporalment es podran fer ocupacions de superfícies dins la zona de protecció, i s'haurà d'indemnitzar aquesta ocupació així com també per l'import dels danys i perjudicis que efectivament s'hagin produït.

4. A la zona de protecció poden realitzar-se conreus agrícoles, sense necessitat d'autorització prèvia, sempre que resti garantida l'evacuació correcta de les aigües de rec i no es causin perjudicis a l'explanació, restant en tot cas prohibida la crema de rostolls.

5. La producció de danys en una infraestructura ferroviària origina la incoació i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent al presumpte responsable, en els termes que s'estableixin reglamentàriament, per tal de determinar la indemnització dels danys i els perjudicis causats, que és exigible per via de constreyniment.

En el supòsit que la reparació d'un dany sigui urgent per al servei ferroviari el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de portar-la immediatament a terme, a càrrec del causant.

TÍTOL IV. L'ADMINISTRACIÓ I REGULACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

CAPÍTOL I. L'ENS INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES DE CATALUNYA -IFERCAT-

ARTICLE 16. NATURALESA JURÍDICA

1. Infraestructures Ferroviàries de Catalunya és un ens públic dels que estableix l'article 1.b.1 del Decret Legislatiu 2/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei 4/1985, de 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana, que sotmet la seva activitat al dret privat, sens perjudici de les excepcions que assenyala aquesta Llei, i que és adscrit al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

2. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya gaudeix de personalitat jurídica pròpia, d'autonomia administrativa, econòmica i financera, d'un patrimoni propi i de plena capacitat d'obrar per a complir les seves finalitats. En conseqüència, pot adquirir, posseir, reivindicar, permutar, gravar o alienar tota mena de béns i drets, concertar crèdits, fer contractes i convenis, obligar-se, interposar recursos i executar les accions establertes per les lleis.

ARTICLE 17. OBJECTE

1. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, com a empresa administradora de les infraestructures ferroviàries, té com a objecte construir les infraestructures de transport ferroviari que li encomani el Govern, i també conservar, gestionar i administrar les infraestructures, noves o ja construïdes, que li adscriu el Govern.

2. Així mateix, l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya pot, per encàrrec del Govern, construir, conservar i explotar qualsevol altres infraestructures de transport i complir qualsevol altra funció que li encomani el Govern i que directament o indirectament estigui relacionada amb la construcció, conservació i l'administració d'infraestructures de transport. D'una manera especial, pot complir les funcions relatives a la redacció d'estudis i projectes i a la gestió, per mitjà de qualsevol negoci jurídic admès en dret, de les infraestructures que indirectament estiguin vinculades a la política de transport, als serveis de telecomunicacions i a l'ús d'espais públics.

3. Per a complir amb el seu objecte, l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya pot actuar directament o per mitjà de la

constitució de societats, empreses, o altres tipus d'entitats, o participant-hi directament o indirectament, o en qualsevol altra forma de col·laboració empresarial.

4. Les actuacions de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya s'han d'ajustar als criteris establerts per l'Administració i són supervisades pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

5. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya no pot assumir en cap cas la prestació del servei de transport de mercaderies o de viatgers per ferrocarril.

ARTICLE 18. COMPETÈNCIES I FACULTATS

Per al compliment de les finalitats que li atribueix aquesta Llei, corresponen a l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya les competències i les facultats següents:

a) La contractació de les obres de construcció i conservació de les infraestructures i les instal·lacions i dels subministraments i els serveis que resultin necessaris, d'acord amb la normativa vigent aplicable i sota la direcció del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

b) La contractació de la conservació de les infraestructures i de les instal·lacions i subministraments corresponents, sens perjudici de les competències en matèria d'ordenació i control del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

c) L'adopció dels actes i la subscripció dels contractes necessaris per a la utilització, directament o per mitjà de tercers, de les infraestructures i de les instal·lacions i dependències corresponents per a activitats directament o indirectament relacionades amb el seu objecte, atenent el que disposen els articles 17.1 i 17.2 d'aquesta Llei.

d) La percepció de les taxes, els cànon i els preus públics i privats derivats dels actes i els negocis jurídics que concerta en els termes d'aquesta Llei.

e) Les de protecció i de policia amb relació a les infraestructures de transport, sens perjudici de les competències del Departament competent en matèria de transports i de les corresponents a les administracions locals.

f) La signatura de convenis i la constitució de societats mixtes o consorcis que tinguin relació directa o indirecta amb el seu objecte.

g) La constitució o participació en entitats mercantils i la formalització d'acords o negocis jurídics amb subjectes de dret privat per al compliment millor de les seves finalitats.

h) L'exercici, en els termes de la normativa d'expropiació forçosa, del caràcter de beneficiari, en el qual cas correspon la potestat expropiatòria al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

i) L'elaboració d'estudis i projectes previs al plantejament o al replantejament, i la modificació dels existents, sens perjudici de la facultat per a aprovar-los que correspon al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

j) Emetre els informes que resulten preceptius d'acord amb el que estableix aquesta Llei i les seves disposicions de desenvolupament.

ARTICLE 19. ORGANITZACIÓ

1. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya s'ha de regir pels òrgans següents:

a) El Consell d'Administració, òrgan de direcció i control de l'ens, integrat per un president o presidenta i el nombre de vocals que es determini per reglament. El Consell és assistit per un secretari o secretària, amb veu però sense vot.

b) El director o directora general, que ha d'executar les directrius aprovades pel Consell d'Administració.

2. Les funcions que han de correspondre a cada òrgan han de ser determinades reglamentàriament.

ARTICLE 20. RECURSOS ECONÒMICS

Els recursos econòmics d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya són els següents:

a) Els derivats del rendiment del seu propi patrimoni o del que li sigui adscrit.

b) Les dotacions que es consignin en els pressupostos de la Generalitat.

c) Els ingressos que obtingui com a conseqüència de la gestió i l'administració de les infraestructures i de les instal·lacions i dependències corresponents.

d) Les subvencions, les aportacions i les donacions que pugui percebre d'acord amb les lleis.

e) Les operacions de crèdit, de préstec o d'emissió de deute públic, i qualsevol altre tipus d'endeutament o emprèstit que pugui concertar, amb l'autorització prèvia del Govern, a proposta del conseller o consellera competent en matèria de finances.

f) Qualsevol altra aportació que li sigui atribuïda.

ARTICLE 21. RÈGIM DE FISCALITZACIÓ I COMPTABILITAT

1. El control financer de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya és sotmès al que determinen els articles 71 i concordants del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya.

2. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya és sotmès al règim de comptabilitat pública, d'acord amb el que determinen els articles 72 i concordants del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya.

CAPÍTOL II. L'ADMINISTRACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

ARTICLE 22. CONCEPTE

L'administració de les infraestructures ferroviàries és un servei d'interès general i essencial que té per objecte el manteniment, l'explotació i la gestió del sistema de control, de circulació i de seguretat d'aquestes infraestructures.

ARTICLE 23. CÀNON

L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ha d'establir un cànon per la utilització de les infraestructures que serà satisfet per les empreses operadores de la xarxa ferroviària, de conformitat amb el que es preveu en el Títol IX d'aquesta Llei.

ARTICLE 24. REGULACIÓ DE L'ACCÉS A LA XARXA

1. El Govern ha de determinar reglamentàriament els mecanismes que han

de facilitar l'establiment de la competència entre operadors del seu sistema ferroviari, per tal de donar compliment a allò que s'estableix a l'article 31.2.

2. Aquesta disposició reglamentària ha d'establir el procediment de declaració sobre la xarxa i l'adjudicació de capacitat.

ARTICLE 25. DECLARACIÓ SOBRE LA XARXA

1. La declaració sobre la xarxa exposa les característiques de la infraestructura posada a disposició de les empreses ferroviàries, informa sobre la capacitat de cada tram de la xarxa i sobre les condicions d'accés a aquesta i detalla les normes generals, terminis, procediments, criteris relatius als sistemes de cànons i adjudicació de capacitat i, en general, qualsevol informació que sigui necessària per cursar una sol·licitud de capacitat.

2. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha d'especificar reglamentàriament el contingut de la declaració sobre la xarxa en els termes que preveu la normativa comunitària.

3. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, un cop consultades les parts interessades, està obligat a elaborar i publicar la declaració sobre la xarxa amb anterioritat a l'obertura del termini de sol·licituds de capacitat d'infraestructura.

4. La declaració sobre la xarxa s'ha d'actualitzar i modificar quan així resulti procedent.

ARTICLE 26. ADJUDICACIÓ DE CAPACITAT

1. L'adjudicació de capacitat d'infraestructura és l'assignació, per part de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, de les franges horàries, definides en la declaració sobre la xarxa, als candidats corresponents a fi que un tren pugui circular, entre dos punts, durant un període de temps determinat.

2. L'adjudicació de capacitat s'efectua per la prestació d'uns serveis de transport de característiques tècniques concretes, i no té, per tant, caràcter genèric.

3. Les sol·licituds de capacitat d'infraestructura les poden presentar les empreses ferroviàries que, prèviament, hagin obtingut una llicència o autorització d'empresa ferroviària i, així mateix, les agrupacions empresarials nacionals o internacionals que constitueixen aquestes empreses.

4. També poden sol·licitar capacitat d'infraestructura, de la manera i complint els requisits que per reglament es prevegin, d'altres ens com són els agents de transport, els carregadors i els operadors de transport combinat que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, estiguin interessats en l'explotació d'un servei ferroviari.

5. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, de conformitat amb el que per reglament es disposa i a fi de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i futura utilització de la infraestructura que gestiona, pot imposar requisits als candidats, sempre que aquests siguin adequats, transparents i no discriminatoris i estiguin referits a la seva capacitat tècnica i econòmica.

6. Els requisits imposats als candidats s'han de notificar a la Comissió europea i publicar en el capítol dedicat als principis d'adjudicació de la declaració sobre la xarxa.

7. L'adjudicació de capacitat s'ha de dur a terme d'acord amb el procediment que estableix aquesta Llei i de forma que resti degudament assegurada la coordinació entre el transport de viatgers i el transport de mercaderies en funció de les seves necessitats respectives.

8. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de fixar reglamentàriament els drets i les obligacions de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i dels candidats, pel que fa a l'adjudicació de capacitat.

ARTICLE 27. PROCEDIMENT D'ADJUDICACIÓ

L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries s'ha d'ajustar al procediment que es determini reglamentàriament pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport per a l'adjudicació de capacitat, tant pel que respecta a les sol·licituds com a la seva coordinació, el tractament de la infraestructura congestionada i el pla d'augment de capacitat.

ARTICLE 28. MESURES ESPECIALS EN CAS DE PERTORBACIONS DEL TRÀNSIT FERROVIARI

1. En cas de pertorbació del trànsit ferroviari ocasionada per un accident, una fallada tècnica o qualsevol altra incidència, l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restablir la situació de normalitat en la forma que resulti menys perjudicial pels interessos dels usuaris del servei. Amb aquesta finalitat, ha d'elaborar un pla de contingències, sense perjudici del que estableix la normativa aplicable en matèria de protecció civil.

2. Quan, per qualsevol causa, la infraestructura hagi quedat inutilitzable temporalment, l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries pot suspendre, sense avís previ, la prestació del servei ferroviari sobre aquestes infraestructures per dur a terme, amb caràcter urgent, les reparacions oportunes. En aquest cas, les empreses ferroviàries afectades no tenen dret a exigir cap compensació ni indemnització, llevat que la causa sigui imputable a l'ens administrador, en els termes que es determini reglamentàriament.

3. En els casos que preveu aquest article, les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries els recursos que aquell consideri apropiats i a prestar-li la col·laboració que els sigui requerida.

ARTICLE 29. DRETS D'ÚS DE CAPACITAT

1. La capacitat d'infraestructura l'adjudica l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries i, una vegada atribuït el dret d'ús corresponent a un candidat, no es pot cedir a una altra empresa.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, no es considera cessió la utilització de capacitat per part d'una empresa ferroviària, que actuï per compte d'un adjudicatari de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En aquest cas, la utilització de capacitat s'ha de portar a terme per complir les finalitats pròpies de l'activitat de l'adjudicatari, que ha de ser algun dels que preveu l'article 26.4.

3. En tot cas, queda prohibit qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura.

4. L'incompliment del que preveu l'apartat anterior d'aquest article comporta, segons el cas, l'exclusió del procediment d'adjudicació de capacitat o la revocació de l'adjudicació de la capacitat ja atorgada.

CAPÍTOL III. LA COMISSIÓ DE REGULACIÓ FERROVIÀRIA

ARTICLE 30. FUNCIONS I COMPOSICIÓ.

1. La Comissió de Regulació Ferroviària, organisme regulador adscrit al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, ha de tenir les funcions següents:

a) Vetllar perquè l'accés al mercat dels serveis del sistema ferroviari de Catalunya es dugui a terme en condicions d'objectivitat, transparència i no discriminació.

b) Resoldre els conflictes que es puguin plantejar en relació amb:

- La declaració sobre la xarxa i els criteris que s'hi contenen.
- El procediment d'adjudicació de capacitat i els seus resultats.
- El sistema de cànon, el seu nivell i estructura.
- El certificat de seguretat i l'execució i el seguiment de les normes i reglamentacions de seguretat.

c) Vetllar perquè els cànon ferroviaris compleixin el que disposa aquesta Llei i no siguin discriminatoris.

d) Qualsevol altres que se li atribueixin per la llei o per reglament.

2. La Comissió de Regulació Ferroviària pot requerir a les administracions, organismes i empreses que actuen en el sector ferroviari qualsevol informació que sigui necessària per a l'exercici de la seva activitat, la qual li ha de ser facilitada sense dilació.

3. La Comissió de Regulació Ferroviària actua d'ofici o a instància de qualsevol entitat que es consideri perjudicada per decisions o resolucions adoptades en virtut del que estableix aquesta Llei, i les seves decisions vinculen a totes les parts afectades.

4. La composició de la Comissió de Regulació Ferroviària i el procediment per a la seva actuació han de ser determinats reglamentàriament, de forma que es garanteixi la presència de representants de les administracions competents sobre les infraestructures i serveis ferroviaris regulats en aquesta Llei.

TÍTOL V. EL SERVEI DE TRANSPORT FERROVIARI

CAPÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

ARTICLE 31. EL SERVEI DE TRANSPORT FERROVIARI

1. El transport ferroviari és un servei d'interès general i essencial per a la comunitat.

2. El servei de transport ferroviari es presta en règim de lliure competència, d'acord amb el que preveu aquesta Llei, sense perjudici de les excepcions que s'estableixen.

3. El Govern pot declarar de servei públic determinats serveis de transport ferroviari en els supòsits previstos en l'article 36 d'aquesta Llei i pot atribuir la seva gestió directament a un ens o operador públic.

4. A efectes del que disposa aquesta Llei, s'entén per transport de viatgers el de persones, i per transport de mercaderies, el de qualsevol classe de béns.

CAPÍTOL II. EMPRESES FERROVIÀRIES

ARTICLE 32. L·LICÈNCIA I AUTORITZACIÓ D'EMPRESA FERROVIÀRIA

La prestació dels serveis de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies que formen part del sistema ferroviari de Catalunya no es pot fer sense obtenir, prèviament, la corresponent llicència d'empresa ferroviària atorgada per un Estat membre de la Unió Europea o l'autorització d'empresa ferroviària que expedeix la Generalitat de Catalunya en els termes que preveu aquesta Llei.

ARTICLE 33. AUTORITZACIÓ D'EMPRESA FERROVIÀRIA

1. L'entitat que sol·liciti una autorització d'empresa ferroviària ha de formular, en tot cas, una declaració d'activitat, que ha de comprendre els tipus de serveis que pretengui prestar.

Correspon al conseller o consellera del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, amb l'informe previ de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, dictar, de forma motivada, la resolució d'atorgament de l'autorització que habilita per prestar els serveis de transport ferroviari de viatgers o de mercaderies que es determinin en aquella.

La resolució corresponent s'ha d'emetre en el termini de tres mesos comptadors des de la data de presentació de la sol·licitud. Transcorregut aquest termini sense resolució expressa, s'ha d'entendre que la sol·licitud és desestimada.

2. L'autorització d'empresa ferroviària és única per a tot el sistema ferroviari de Catalunya.

3. Les llicències d'empresa ferroviària atorgades pels estats de la Unió Europea produeixen tots els seus efectes a Catalunya.

4. Les empreses ferroviàries no poden dur a terme activitats que no estiguin expressament emparades per l'autorització, sense perjudici que sol·licitin, si s'escau, l'ampliació o la modificació del seu contingut.

5. L'autorització d'empresa ferroviària és intransmissible.

6. Les empreses ferroviàries poden accedir a la infraestructura ferroviària en els termes i les condicions que estableix la Llei.

7. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de comptar amb un Registre d'empreses ferroviàries de caràcter públic en el que s'hi han d'inscriure, d'ofici, les dades relatives a les empreses ferroviàries, de la manera que es determini reglamentàriament.

ARTICLE 34. OBTENCIÓ DE L'AUTORITZACIÓ

1. Les autoritzacions s'atorguen amb l'acreditació prèvia del sol·licitant del compliment dels requisits següents:

a) Tenir la forma de societat anònima, d'acord amb la legislació espanyola, excepte en el cas que es tracti d'empreses públiques.

b) Tenir capacitat financera per afrontar les seves obligacions presents i futures.

c) Garantir la competència professional del seu personal directiu i tècnic i la seguretat en els serveis que vulgui prestar.

d) Subscriure les assegurances que cobreixin les responsabilitats civils que se li puguin exigir.

2. Les entitats que vulguin prestar serveis de transport ferroviari

han de tenir per objecte principal la realització de l'activitat esmentada.

3. El Govern ha de fixar reglamentàriament les condicions per a l'acreditació del compliment dels requisits de capacitat financera, competència professional i cobertura de la responsabilitat civil.

4. No poden ser titulars d'una autorització les entitats que no compleixin els requisits d'honorabilitat que s'estableixin reglamentàriament.

ARTICLE 35. VIGÈNCIA DE L'AUTORITZACIÓ

1. L'autorització és vigent mentre l'empresa ferroviària compleixi els requisits que preveu aquesta Llei per al seu atorgament.

2. El Departament competent en matèria de transport ha de verificar el compliment per l'empresa ferroviària dels requisits indicats amb la periodicitat i en les condicions que es determinin reglamentàriament.

3. Sense perjudici del que disposa l'apartat 1 d'aquest article, el conseller o consellera del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot suspendre, amb caràcter total o parcial, i per un termini màxim de 12 mesos, l'autorització concedida a una empresa ferroviària quan es doni algun dels casos següents:

a) Com a mesura cautelar en el marc d'un expedient sancionador per infracció molt greu.

b) Com a sanció, segons el que preveu el Títol X d'aquesta Llei.

c) Quan l'empresa ferroviària hagi interromput les seves operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que el Departament competent en matèria de transport acordi la revocació de l'autorització d'acord amb el que es determini reglamentàriament.

4. La suspensió només es pot acordar quan, si es dóna una de les causes assenyalades en l'apartat anterior, la mesura és convenient per garantir la seguretat i l'eficaç prestació del servei del transport ferroviari i s'ha de tramitar d'acord amb el procediment que s'estableixi reglamentàriament.

5. L'autorització concedida a una empresa ferroviària es pot revocar, d'acord amb el procediment que s'estableixi reglamentàriament, en els casos següents:

a) Per incompliment sobrevingut per l'empresa ferroviària dels requisits que estableix aquesta Llei per atorgar-la.

b) Per la concurrència de causes que posin en qüestió la viabilitat financera de l'empresa.

c) Per l'obtenció de l'autorització en virtut de declaracions falses o per un altre mitjà irregular.

e) Per la sanció imposada, segons el que preveu l'apartat segon de l'article 66 d'aquesta Llei.

f) Per no haver començat la prestació del servei en el termini establert a l'efecte.

g) Per la revocació d'una autorització per prestar serveis de transport ferroviari d'interès públic per incompliment de les obligacions inherents a l'autorització.

h) Per la interrupció de les operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport acordi la suspensió de l'autorització, en els termes que es determini reglamentàriament.

CAPÍTOL III. SERVEIS PÚBLICS DE TRANSPORT FERROVIARI

ARTICLE 36. SERVEIS PÚBLICS DE TRANSPORT FERROVIARI

1. El Govern pot declarar de servei públic la prestació de determinats serveis de transport ferroviari del sistema ferroviari de Catalunya quan siguin necessaris per garantir la comunicació entre diferents punts del territori català en unes condicions adequades de freqüència i qualitat de l'oferta.

2. El govern, quan existeixin motius socials que ho justifiquin pot imposar a les empreses titulars de serveis de transport ferroviari de viatgers altres obligacions de servei públic, en matèria de reduccions o bonificacions tarifàries, amb les compensacions que, si s'escau, corresponguin en cada cas.

ARTICLE 37. FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA

Correspon a l'Entitat Metropolitana del Transport, d'acord amb el que estableixen la normativa vigent en matèria de règim local i la Llei 7 /1987, de 4 d'abril, la competència per a la prestació del servei de transport públic subterrani de viatgers configurat per l'actual xarxa del ferrocarril metropolità de Barcelona, que inclou les línies actuals i els seus perllongaments, i per les noves línies que li atribueixi el Govern.

CAPÍTOL IV. EL PERSONAL FERROVIARI

ARTICLE 38. RÈGIM APLICABLE

1. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha d'establir reglamentàriament, amb l'audiència prèvia de les empreses a les quals pertanyi el personal ferroviari i dels sindicats més representatius del sector, les condicions i els requisits per a l'obtenció dels títols i les habilitacions del personal ferroviari que garanteixin la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les adequades garanties de seguretat i d'eficiència i quan aquesta formació no sigui assumida per una empresa ferroviària, haurà d'establir el règim d'autorització i funcionament dels centres de formació corresponents.

2. Correspon al titular de la infraestructura, o, si escau, a l'empresa operadora del servei, a través del seu personal, l'exercici de la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat del tràfic i la conservació de la infraestructura i les instal·lacions de qualsevol classe necessàries per l'explotació, controlarà el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar tota mena de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones i les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril.

3. Els seus empleats tindran en els seus actes de servei o motivats pels mateixos la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de les seves funcions, entre d'altres, les de vigilància immediata de l'observança, pels usuaris i per tercers en general, de les regles establertes en les lleis i reglaments, exercint les corresponents funcions inspectores i donant compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents, els quals realitzaran, en tot cas, la supervisió de l'esmentada inspecció, així com la tramitació de les denúncies presentades i la imposició de les corresponents sancions quan així procedeixi.

4. Aquesta consideració, la d'agents de l'autoritat, és a efectes de l'exigència, en el seu cas, de la responsabilitat corresponent als que

ofereixin resistència o cometin atemptat o desacatament contra ells, d'obra o paraula.

5. Els agents ferroviaris i el personal de l'empresa ferroviària, en l'exercici de les funcions a què es refereix aquest article, podran sol·licitar, mitjançant l'autoritat governativa corresponent, el recolzament necessari dels cossos i forces de seguretat.

TÍTOL VI. NORMES ESPECÍFIQUES PELS SISTEMES TRAMVIARIS

ARTICLE 39. NORMES GENERALS

1. Els tramvies que recorren per l'àmbit de diversos municipis formen part del Sistema Ferroviari de Catalunya que es regula per les normes d'aquesta Llei, amb les especificitats que s'estableixen en aquest capítol.

2. Amb caràcter previ a l'establiment d'aquests tramvies, el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport i els ajuntaments afectats han de determinar les condicions d'integració d'aquest mitjà de transport, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del viari, a través d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari, en els termes que es determinin reglamentàriament.

3. Les funcions que aquesta Llei atribueix en matèria de policia de ferrocarrils a l'Administració titular de la infraestructura poden ser objecte de delegació, en el cas dels sistemes tramviaris, en favor de l'empresa concessionària que gestiona el servei.

ARTICLE 40. DOMINI PÚBLIC I ZONES DE PROTECCIÓ

La delimitació de les zones de domini públic i de protecció s'ha d'ajustar, en el cas dels tramvies, a les especificacions següents:

a) Són de domini públic els terrenys ocupats per la infraestructura tramviària incloent-hi en qualsevol cas els ocupats per la plataforma de via, així com aquells on es situïn els elements funcionals o instal·lacions afectes a l'ús i l'explotació del tramvia. També formen part del domini públic afecte al servei tramviari el subsòl i la projecció vertical dels terrenys ocupats per la infraestructura tramviària, en la forma que es determini reglamentàriament.

En aquells supòsits en els quals el tramvia, en tot el seu recorregut o en algun dels seus trams, s'hagi d'integrar en el domini públic viari d'una població, l'Administració titular de la infraestructura tramviària i l'ens local corresponent han d'establir per Conveni, en funció de les seves respectives competències i d'acord amb el que és determini per reglament, les condicions que resultin necessàries per fer viable l'establiment i l'explotació del tramvia.

b) Només podran fer-se obres o instal·lacions a la zona de domini públic, prèvia autorització de l'Administració titular de la infraestructura tramviària, quan siguin necessàries per a la prestació del servei públic de transport de viatgers o bé quan la prestació d'un servei d'interès general ho requereixi. Excepcionalment, i per causes degudament justificades, l'Administració titular de la infraestructura tramviària podrà autoritzar el creuament de la zona de domini públic per obres o instal·lacions d'interès privat.

Les autoritzacions de l'Administració titular de la infraestructura tramviària fixaran les condicions tècniques i temporals d'execució de les obres o instal·lacions autoritzades a la zona de domini públic, sempre procurant la menor afectació al sistema de transport de viatgers. Amb anterioritat a l'atorgament de l'autorització

preceptiva, es concedirà audiència a l'operador del sistema tramviari per tal que informi sobre els condicionants tècnics de les obres previstes en la zona de domini públic.

En el supòsit que el tramvia s'integri en el domini públic viari d'una població, l'autorització a que fa referència aquest apartat l'ha d'atorgar l'ajuntament corresponent, amb l'informe previ de l'Administració titular de la infraestructura tramviària que té caràcter vinculant pel que fa als aspectes de naturalesa ferroviària, i de l'operador del sistema tramviari.

c) La zona de protecció és contigua al domini públic i consisteix en una franja de terreny de 8 metres comptats des de les arestes exteriors de la plataforma de via. Aquesta franja pot reduir-se fins a 5 metres en zones de sòl urbà consolidat, a proposta de l'Ajuntament afectat i previ informe favorable de l'Administració titular de la infraestructura tramviària.

En la zona de protecció, no podran realitzar-se obres ni es permetran més usos que aquells que siguin compatibles amb la seguretat del trànsit tramviari.

d) Quan un sistema tramviari hagi de discórrer per ponts, túnels i altres infraestructures d'obra civil de titularitat de terceres Administracions, el dret d'ús a concedir per aquestes Administracions a favor de l'Administració titular del sistema tramviari ha de ser acordat mitjançant la signatura dels Convenis oportuns entre les Administracions implicades.

ARTICLE 41. ASPECTES URBANÍSTICS DELS SISTEMES TRAMVIARIS SUPRAMUNICIPALS

1. Als efectes del previst al Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la implantació de sistemes tramviaris de caràcter supramunicipal es consideren obres corresponents a la infraestructura del territori d'interès general.

2. Per a la implantació d'un sistema tramviari d'àmbit supramunicipal s'escau l'aprovació d'un pla especial urbanístic que ha de formular l'òrgan administratiu que tingui al seu càrrec l'execució directa d'aquesta infraestructura.

3. Un cop aprovat inicialment el pla especial, es notificarà als Ajuntaments afectats, per tal que informin sobre l'adequació del planejament urbanístic municipal a les prescripcions del pla especial. Si el planejament municipal no estigués adaptat, l'Ajuntament afectat haurà de procedir a l'oportuna modificació.

4. En els supòsits en els que la implantació de sistemes tramviaris supramunicipals s'hagi de complementar amb la realització d'obres d'urbanització de vials públics de titularitat dels Ajuntaments afectats, les Administracions han d'acordar, mitjançant conveni, el seu règim de finançament, en el que ha de participar el municipi mitjançant la fórmula que resulti més adient d'acord amb el que preveu la normativa en matèria d'hisenda i règim local.

ARTICLE 42. LLICÈNCIES PER A OBRES D'IMPLANTACIÓ I EXPLOTACIÓ DE SISTEMES TRAMVIARIS DE CARÀCTER SUPRAMUNICIPAL.

Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures tramviàries promogudes per la Generalitat, les seves entitats autònomes i les entitats de dret públic que hi són adscrites no estan subjectes a llicència urbanística municipal ni a cap altre control urbanístic municipal previ, sense perjudici de l'informe que els ajuntaments afectats han d'emetre sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. S'entén que l'informe és

favorable si transcorre un mes des de la recepció de la documentació sense que s'hagi emès de manera expressa.

ARTICLE 43. MANTENIMENT I CONSERVACIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA TRAMVIÀRIA

1. La conservació de les infraestructures necessàries per a l'explotació d'un sistema tramviari correspon a l'Administració que n'és titular. El manteniment i la conservació dels elements instal·lats a la plataforma de via que no siguin essencials per a l'explotació del sistema tramviari, i que d'acord amb la normativa en matèria de règim local siguin de competència de l'Administració Local, tals com l'enllumenat públic, l'aigua de rec per gespa de la plataforma i d'altres, correspon als Ajuntaments afectats.

2. En les interseccions de la infraestructura tramviària amb un vial públic o qualsevol altra zona d'aprofitament públic de titularitat municipal, correspon a l'ajuntament el manteniment dels elements propis d'aquests vials o zones d'aprofitament.

ARTICLE 44. CIRCULACIÓ

1. En la circulació dels tramvies la velocitat s'ha d'adaptar en tot cas a les condicions del lloc i assegurant que es pot parar amb seguretat en el lloc previst, amb especial precaució quan es transiti per vies públiques i places i també quan les maniobres es realitzin de nit, amb mala visibilitat o en mode degradat.

2. En el cas dels encreuaments de línies de tramvies amb vies urbanes o carreteres s'han d'establir reglamentàriament les normes que regulin la coordinació entre els diferents modes de transport. En les interseccions no semaforitzades, d'acord amb l'establert a l'article 57.1.b) del Reial Decret 1428/2003, la prioritat de pas correspon als tramvies sobre els vehicles privats i els vehicles de rodadura destinats al transport públic. Igualment, a les interseccions semaforitzades, els tramvies han de tenir prioritat de pas sobre la resta de vehicles a motor.

ARTICLE 45. CONDUCCIÓ

La conducció de tramvies exigeix disposar del títol que habilita a fer-ho, d'acord amb la normativa aplicable.

TÍTOL VII. SEGURETAT EN EL TRANSPORT FERROVIARI

CAPÍTOL I. NORMES DE SEGURETAT

ARTICLE 46. NORMES DE SEGURETAT

1. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de vetllar perquè la realització de les activitats ferroviàries es subjecti a les normes de seguretat que preveuen aquesta Llei i la resta de normativa aplicable en aquesta matèria.

2. Amb caràcter previ a la prestació de serveis de transport sobre la xarxa d'infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya, les empreses ferroviàries han d'obtenir el certificat de seguretat que emet el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport d'acord amb el procediment que s'estableixi reglamentàriament.

3. El certificat de seguretat ha de garantir que l'empresa ferroviària presta serveis de transport conforme al pla d'autoprotecció de les infraestructures ferroviàries, a les condicions de seguretat establertes en matèria de gestió de la seguretat, de personal de conducció i acompanyament i de material rodant.

4. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha d'establir reglamentàriament les condicions i els requisits per a l'homologació i el registre del material rodant que presti serveis en la xarxa d'infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres d'homologació d'aquest material.

CAPÍTOL II. PASSOS A NIVELL

ARTICLE 47. NORMES GENERALS

1. Els encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb línies ferroviàries que es produeixin per l'establiment o la modificació de qualsevol d'aquestes s'han de realitzar a diferent nivell, excepte quan es tracti de tramvies, que resten exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest capítol. Únicament, amb caràcter excepcional i per causes justificades, es pot autoritzar l'establiment provisional de nous passos a nivell pel temps estrictament necessari i en la forma que s'estableixi per reglament.

2. L'aprovació administrativa dels projectes de construcció d'encreuaments a diferent nivell i els de les obres necessàries per a la reordenació, concentració i millora dels passos a nivell i dels seus accessos, inclosa la millora de la seva visibilitat, comporta la declaració d'utilitat pública i la urgència de l'ocupació a efectes de l'expropiació dels béns que puguin ser necessaris per a les dites actuacions. Per a l'aprovació dels projectes, no és necessària l'existència del tràmit d'informació pública quan les actuacions que s'han de dur a terme no suposin una modificació substancial en la funcionalitat de la línia afectada.

Les obres esmentades no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei reguladora de les bases del règim local i tenen el caràcter d'obres de conservació, manteniment i reposició d'instal·lacions ferroviàries. Això no obstant, els projectes de noves construccions s'han de sotmetre a l'informe del Departament competent en matèria d'urbanisme que s'entén emès favorablement si no s'ha evacuat, de forma expressa, en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

3. Els passos a nivell particulars existents, establerts per al servei de determinades finques o d'explotacions de qualsevol classe, es regeixen per les condicions que fixa l'autorització corresponent, i queda expressament prohibida la seva utilització per persones diferents o per a trànsits o finalitats diferents dels que aquella comprèn. El Departament, d'ofici o a proposta de les administracions públiques competents en matèria de carreteres, pot acordar la clausura dels passos a nivell establerts en camins privats quan els seus titulars no respectin les condicions de l'autorització o no atenguin degudament la seva conservació, protecció i senyalització, o quan l'encreuament de la via es pugui realitzar per altres passos propers, al mateix nivell o diferent o quan per altres accessos es pugui arribar a la finca que dona servei al pas a nivell particular. Es poden modificar les condicions de l'autorització atorgada per a l'establiment del pas a nivell o imposar noves exigències de seguretat o de pas quan les circumstàncies del camí, de l'encreuament o de la línia hagin variat des de la data d'atorgament d'aquella.

4. No tenen la consideració de passos a nivell als efectes d'aquesta Llei les interseccions de camins o vies de comunicació amb línies ferroviàries quan aquelles es produeixin dins de zones industrials o portuàries o als seus accessos, sempre que l'entitat explotadora de

les línies ferroviàries esmentades comparteixi amb la responsable de la carretera l'ordenació dels trànsits en els punts d'encreuament i que la preferència en aquests punts quedi fixada en cada moment d'acord amb un sistema d'ordenació dels trànsits que garanteixi la seguretat. En aquestes zones el trànsit viari pot compartir la plataforma ferroviària.

A les dites interseccions els trens han de limitar la seva velocitat màxima de circulació a 40 quilòmetres per hora.

5. En el cas dels ferrocarrils turístics, és d'aplicació el que disposa l'apartat anterior, amb les adaptacions que determini en cada cas el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

6. En els passos a nivell correspondrà al titular de l'accés la seva senyalització i la senyalització interior de la infraestructura ferroviària correspondrà al seu titular.

ARTICLE 48. SUPRESSIÓ I REORDENACIÓ DE PASSOS A NIVELL

1. La Generalitat de Catalunya i les altres administracions públiques amb competència en matèria de carreteres han de procedir a la supressió dels passos a nivell existents i, si s'escau, a substituir-los per encreuaments a diferent nivell.

2. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, directament o a través de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, i per tal de preservar i millorar la seguretat dels usuaris de les carreteres i camins i del ferrocarril, pot dur a terme la reordenació de passos a nivell, així com dels seus accessos, tant de titularitat pública com privada, que garanteixi en aquest últim cas l'accés a les propietats afectades, i supressió dels que no resultin imprescindibles.

3. Els passos a nivell que resultin subsistents conforme a l'aplicació d'allò preceptuat anteriorment, hauran de comptar amb els sistemes de seguretat i senyalització adequats per a garantir la seguretat, d'acord amb les regles que en funció de les seves diverses característiques estableixi l'Administració competent en matèria de transports terrestres, i hauran de regular les diferents classes de protecció per als passos a nivell. En les esmentades regles s'hauran de tenir en compte les característiques de la circulació i la visibilitat dels passos així com en el seu cas, qualsevol altra circumstància d'aquestos susceptible d'afectar a la seguretat de l'encreuament.

4. No es pot efectuar cap remodelació de carreteres o camins en el seu encreuament sobre vies fèrries, sense haver obtingut prèviament la corresponent autorització de l'ens o entitat que tingui al seu càrrec la infraestructura ferroviària.

5. La construcció de noves urbanitzacions i centres o establiments, com poden ser hospitals, centres esportius, docents, culturals, o altres equipaments equivalents, implicarà l'obligació de construir un encreuament a diferent nivell i el tancat de la zona adjacent i, en el seu cas, la supressió del pas a nivell preexistent, quan l'accés a aquells comporti la necessitat de creuar la línia fèrria o doni origen al risc de provocar la pràctica de l'esmentat encreuament. L'esmentada construcció i en el seu cas supressió, serà costejada pel promotor de la urbanització o establiment. En qualsevol cas, l'entitat promotora presentarà un projecte específic dels accessos a la mateixa inclosos els aspectes de parcel·lació, xarxa viària, i serveis urbans que incideixin sobre les zones de domini públic i de protecció.

6. Les obres motivades per l'esmentat en els paràgrafs anteriors no estaran subjectes als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'art. 84.1.b) de la Llei 7/1985 de 2 d'abril de Bases del Règim Local.

TÍTOL VIII. DRETS I DEURES DE LES PERSONES USUÀRIES

ARTICLE 49. DRETS DE LES PERSONES USUÀRIES

1. Les persones usuàries dels serveis de transport ferroviari de viatgers gaudeixen dels drets següents:

a) Utilitzar els serveis de transport ferroviari en les condicions establertes per la normativa vigent, amb els nivells de qualitat que es determinin reglamentàriament pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

b) Rebre informació de l'empresa ferroviària, amb la suficient antelació, de l'horari dels serveis, de les tarifes corresponents a aquests i, especialment de les incidències que puguin afectar la correcta prestació del servei i el compliment dels horaris previstos.

Reglamentàriament s'han de fixar els protocols d'actuació a complir per les empreses ferroviàries en cas d'incidències que afectin al servei d'acord amb el principi de la menor afectació a les persones usuàries.

c) Contractar la prestació del servei ferroviari amb l'empresa ferroviària en els termes que preveu la normativa vigent en matèria de defensa de les persones consumidores i usuàries.

d) Ser indemnitzats per l'empresa ferroviària, en cas que aquesta incompleixi les obligacions que hagi assumit en virtut del contracte de transport o li siguin imposades per la normativa aplicable, llevat dels supòsits de força major o de la concurrència de causes no imputables a l'empresa ferroviària, en els termes que es determini reglamentàriament.

e) Ser informats dels procediments establerts per resoldre les controvèrsies que puguin sorgir en relació amb el compliment del contracte de transport ferroviari davant les juntes arbitral de Transports o la jurisdicció ordinària.

f) Ésser atesos amb correcció pel personal de les empreses ferroviàries. Aquest personal ha de tenir especial cura d'atendre degudament aquelles persones que, per motius d'edat, salut, limitacions de mobilitat, o altres motius anàlegs, requereixin d'una atenció especial.

Reglamentàriament s'ha de determinar la forma d'atendre les necessitats d'aquestes persones i els mitjans que el personal de les empreses ferroviàries han de posar al seu abast per facilitar el seu accés als serveis ferroviaris.

g) Formular les reclamacions que estimin convenientes en relació amb la prestació del servei, en la forma que determinin les normes que desenvolupin aquesta Llei.

h) En el cas de les persones amb mobilitat reduïda, utilitzar els seients i espais reservats en compliment de la normativa aplicable en matèria d'accessibilitat.

i) Qualssevol altres que els reconeguin les normes vigents.

2. Els contractes tipus de transport que afectin les persones usuàries del servei han de ser aprovats prèviament pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

Així mateix aquest Departament ha de determinar les condicions generals de contractació tant del transport de viatgers com del de mercaderies.

3. Les empreses ferroviàries han de tenir, a disposició de les persones usuàries dels serveis, un llibre de reclamacions que s'ajusti al model que es determini per reglament.

ARTICLE 50. DEURES DE LES PERSONES USUÀRIES

1. Les persones usuàries dels serveis del sistema de transport ferroviari de Catalunya han de complir les obligacions següents:

a) Tota persona usuària ha d'anar proveïda del corresponent títol de transport vàlid per la utilització del servei de transport i degudament validat, que ha de conservar mentre es trobi a l'interior de les instal·lacions i posar-lo a disposició del personal de l'empresa prestatària del servei quan així els sigui sol·licitat.

b) Les persones usuàries han d'atendre les indicacions que formulin els empleats de l'empresa prestatària del servei en ordre a la correcta prestació del servei, així com també les indicacions que resultin de cartells i accessoris col·locats a la vista o emesos per megafonia, i també han d'advertir a aquesta empresa de les anomalies que puguin observar.

c) Les persones usuàries han de mantenir un comportament correcte i respectuós amb la resta d'usuaris i amb el personal de l'empresa explotadora del servei i han d'evitar qualsevol acció que pugui implicar deteriorament o maltractament dels trens o les instal·lacions.

d) Les persones usuàries han de respectar les obligacions establertes en els reglaments d'utilització i en els contractes-tipus de transport ferroviari que, en el seu cas, aprovi l'Administració.

2. D'acord amb les obligacions previstes a l'apartat anterior d'aquest article, resta prohibit a les persones usuàries del sistema de transport ferroviari de Catalunya:

a) Fumar als trens i a les instal·lacions, en els termes que estableixi la normativa sanitària d'aplicació, circular sobre patins o similars dins les instal·lacions i viatjar amb animals, amb excepció dels gossos pigall o els de seguretat de la mateixa empresa explotadora i d'aquells animals domèstics que puguin ser admesos en les condicions fixades reglamentàriament.

b) Introduir objectes o materials que puguin ser perillosos o molestos per les persones usuàries i en general qualsevol paquet o embalum de mides superiors a les fixades reglamentàriament excepte els cotxets o les cadires de nens. No obstant, l'empresa prestatària dels serveis de transport, per a determinats objectes d'ús comú la mida dels quals fos superior a la determinada per reglament podrà autoritzar-ne el transport i fixar les condicions específiques quant a la utilització dels serveis per als seus portadors.

c) Fer servir sense causa justificada els aparells d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i els ascensors així com la indeguda utilització d'aquests elements.

d) Viatjar en llocs diferents dels destinats per a les persones usuàries o en condicions inadequades. Es consideren inclosos en aquest apartat els supòsits següents:

- Romandre a les plataformes d'intercomunicació dels trens articulats.
- Abocar-se a l'exterior de les finestres del tren.
- Muntar sobre l'estrep o qualsevol altre element exterior del tren i

intentar sostenir-s'hi amb el tren parat o en marxa.

- Entrar a les cabines de conducció dels trens o a les dependències i instal·lacions reservades per a ús exclusiu dels empleats de l'empresa explotadora o de personal autoritzat.

- Baixar a les vies o introduir-se en els túnels.

e) Intentar entrar o sortir del tren després d'haver sonat el senyal acústic que avisa el tancament de les portes.

f) Impedir o forçar l'obertura o el tancament de les portes d'accés als trens o manipular-ne els mecanismes de funcionament previstos perquè els utilitzi en exclusiva el personal de l'empresa explotadora.

g) Utilitzar sense causa justificada els aparells d'alarma dels trens.

h) Mantenir activitats o efectuar accions que per la seva naturalesa puguin pertorbar a les persones usuàries, alterar l'ordre públic o pertorbar els serveis de la companyia explotadora i a més tot comportament que impliqui perill per a la seva integritat física o la dels altres usuaris que es pugui considerar molest per a aquells o per als agents i el personal de la companyia, així com aquelles accions que puguin implicar el deteriorament o causar brutícia en els trens o les instal·lacions.

i) Romandre a les instal·lacions fora de l'horari previst per a la utilització del públic usuari.

j) Distribuir publicitat, enganxar cartells, pidolar, organitzar rifes o jocs d'atzar i vendre béns o serveis en els trens, les instal·lacions i les dependències del servei sense autorització de l'empresa explotadora.

k) Manipular, destruir o deteriorar qualsevol element del servei directament relacionat amb la circulació normal i segura.

l) Manipular, destruir o deteriorar de forma directa o indirecta qualsevol obra o instal·lació fixa o mòbil o qualsevol element funcional del servei.

m) Llançar o dipositar objectes materials de qualsevol naturalesa o realitzar abocaments en qualsevol punt de la via i els seus voltants.

n) Dur a terme qualsevol altra actuació que pugui representar perill per la seguretat del ferrocarril, les persones usuàries, empleats, mitjans i instal·lacions de tot tipus.

o) Llevat d'autorització atorgada expressament, no podrà en cap cas realitzar-se l'entrada i/o trànsit de persones per les vies fèrries, i s'haurà de produir l'encreuament de les mateixes pels llocs determinats a tal efecte i amb les limitacions o condicions que en relació amb llur utilització s'estableixin.

TÍTOL IX. RÈGIM ECONÒMIC I TRIBUTARI

CAPÍTOL I. TAXES FERROVIÀRIES

SECCIÓ I. TAXES PER AUTORITZACIONS I CERTIFICATS DE SEGURETAT

ARTICLE 51. RÈGIM JURÍDIC

1. Constitueix el fet imposable de la taxa per atorgament de l'autorització d'empresa ferroviària l'expedició d'aquesta, la seva ampliació o la seva renovació.

2. Constitueix el fet imposable de la taxa per atorgament de certificats de seguretat, l'expedició, l'ampliació, la renovació i la revisió d'aquests, de la manera que preveu aquesta Llei.

3. És subjecte passiu de les taxes l'empresa ferroviària en favor de la qual s'atorgui, s'ampliï, es renovi o es revisi la corresponent autorització o el certificat de seguretat.

4. La quantia que s'ha de satisfer en concepte de cada una de les taxes és la següent:

a) Expedició de l'autorització o de certificat de seguretat: 10.000 euros.

b) Ampliació, renovació o revisió de l'autorització o de certificat de seguretat: 5.000 euros.

ARTICLE 52. MERITACIÓ

1. Les taxes es meriten en el moment de l'expedició, l'ampliació o la renovació de les autoritzacions o en el de l'expedició, l'ampliació o la revisió dels certificats de seguretat, amb independència de l'activitat que du a terme el subjecte passiu.

2. La taxa per renovació del certificat de seguretat es merita amb periodicitat quinquennal, en terminis comptats de data a data, a partir de l'atorgament del certificat.

3. La suspensió o revocació de l'autorització o la del certificat de seguretat no dóna dret a la devolució de l'import de la taxa.

ARTICLE 53. GESTIÓ I AFECTACIÓ

1. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'atorgament de les autoritzacions correspon, de conformitat amb el que estableix aquesta Llei, al Departament competent en matèria de transport.

2. La gestió, la liquidació i la recaptació de les taxes per l'expedició, l'ampliació i la renovació de certificats de seguretat corresponen a l'òrgan administratiu o entitat competent per a l'atorgament d'aquests.

3. L'import de la recaptació de les taxes esmentades s'ha d'ingressar en el patrimoni de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, tret que per llei s'estableixi una afectació diferent respecte de les taxes relatives a certificats de seguretat.

SECCIÓ II. TAXES PER ATORGAMENT DE TÍTOLS A PERSONAL FERROVIARI I PER HOMOLOGACIÓ DE MATERIAL RODANT.

ARTICLE 54. RÈGIM JURÍDIC

1. La gestió necessària per a l'atorgament de títols a personal ferroviari i per l'homologació de material rodant dóna dret a l'exacció de les taxes compensatòries del cost dels tràmits i actuacions necessàries, d'acord amb el que disposa aquest capítol.

2. Constitueix el fet imposable de les taxes la prestació per l'Administració dels serveis necessaris per a l'atorgament de les homologacions, dels títols i de les certificacions corresponents.

3. Són subjectes passius de les taxes, segons els casos, la persona natural o jurídica que sol·liciti l'homologació o el títol corresponent.

4. La quantia de les taxes és de:

a) Per l'expedició de títols, 100 euros.

b) Per la certificació de material rodant, la que es determini, respecte de cada tipus de material, en funció de les seves condicions tècniques o del seu valor econòmic.

ARTICLE 55. MERITACIÓ

Les taxes es meriten en el moment de la sol·licitud corresponent.

ARTICLE 56. GESTIÓ I AFECTACIÓ

La gestió i afectació de les taxes es regeix pel que disposa l'article 53 d'aquesta Llei, respecte de les taxes per a l'atorgament d'autoritzacions.

SECCIÓ III. CÀNON PER UTILITZACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

ARTICLE 57. PRINCIPIS GENERALS

1. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ha de percebre de les empreses ferroviàries que prestin els serveis de transport ferroviari l'abonament de les taxes corresponents, que reben el nom de cànon ferroviari.

2. Aquests cànon s'han de percebre, entre d'altres, pels conceptes següents:

a) per utilització de les infraestructures ferroviàries.

b) per utilització de les estacions i altres instal·lacions ferroviàries.

3. En la fixació de la quantia, terminis de pagament i altres condicions d'aquests cànon s'ha de tenir en compte que l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ha de poder cobrir els seus costos de construcció, els derivats del seu finançament i endeutament i la resta de costos de producció, tot això sense perjudici dels restants ingressos propis de la seva activitat.

CAPÍTOL II. TARIFES

ARTICLE 58. RÈGIM GENERAL

1. La prestació per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries de serveis addicionals, complementaris i auxiliars a tercers, en règim de concurrència i de dret privat, així com l'ús comercial de les seves instal·lacions i espais disponibles, estan subjectes al pagament de les tarifes corresponents en benefici del primer i a càrrec de les persones beneficiàries dels serveis i usos esmentats.

2. La prestació per tercers, amb habilitació atorgada per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, de serveis addicionals, complementaris i auxiliars, està subjecta al pagament de les corresponents tarifes en benefici d'aquest i a càrrec de les entitats prestadores dels serveis esmentats.

3. No es meriten tarifes per les activitats i els serveis subjectes al pagament dels cànon ferroviaris que regula aquest títol.

ARTICLE 59. FIXACIÓ, QUANTIA I EXIGIBILITAT

1. Les tarifes, que tenen el caràcter de preus privats, són aprovades anualment per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries i remeses al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot establir, per motius d'interès general, exempcions o bonificacions a les tarifes, i compensar l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries per la disminució d'ingressos que derivi de l'aplicació d'aquelles.

2. L'import de les tarifes es fixa atenent el tipus d'activitat, el seu interès ferroviari i la seva rellevància econòmica, així com el cost que suposi la prestació dels serveis.

3. Les tarifes són exigibles des que se sol·liciti la prestació del servei, la realització de l'activitat o la utilització de què es tracti, i s'han de fer efectives en les condicions que s'estableixin en el moment que es fixin o s'actualitzin.

4. Els certificats acreditatius de l'impagament de les factures girades per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, que han de ser notificats a l'obligat al pagament, tenen la consideració de títols executius, conforme al que disposa l'article 517 de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil.

5. L'acció per exigir el pagament de les tarifes per serveis prestats directament per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries prescriu al cap de cinc anys des de la prestació del servei.

6. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries pot suspendre la prestació del servei en el cas d'impagament de les tarifes corresponents, amb la comunicació prèvia expressa dirigida a l'obligat al pagament. La suspensió del servei es manté mentre no s'efectuï el pagament o no es garanteixi prou el deute.

7. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries també pot sol·licitar dipòsits, avals, pagaments a compte o qualsevol altra garantia suficient per al cobrament de l'import de les tarifes pels serveis que presti.

8. Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament de les tarifes a què es refereix aquest capítol.

TÍTOL X. INSPECCIÓ I RÈGIM SANCIONADOR

ARTICLE 60. FUNCIO INSPECTORA

1. La inspecció de les empreses ferroviàries, la del transport ferroviari i la de la forma de prestació dels serveis addicionals, auxiliars i complementaris correspon al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

2. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries exerceix la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat en el trànsit, la conservació de la infraestructura i les instal·lacions de qualsevol classe, necessàries per a la seva explotació. A més, ha de controlar el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar tota classe de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades per aquesta Llei en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril.

3. Els funcionaris del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport i dels ens locals titulars de la prestació de serveis ferroviaris, i el personal d'inspecció expressament facultat per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries tenen, en els seus actes de servei o amb motiu d'aquests, la consideració d'agents de l'autoritat i poden sol·licitar, quan així resulti necessari, el recolzament dels cossos i forces de seguretat.

Reglamentàriament s'ha de determinar el procediment d'actuació i les atribucions que corresponen a aquests agents d'inspecció així com

també les obligacions envers la inspecció de les persones físiques o jurídiques a les que resulta d'aplicació aquesta Llei.

ARTICLE 61. RESPONSABILITAT

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades en aquest títol s'ha d'exigir a les persones físiques o jurídiques que realitzin les activitats descrites en aquesta llei o resultin afectades pel seu contingut.

En el supòsit d'infraccions comeses per persones menors de 18 anys han de respondre de forma solidària, per la quantia econòmica derivada de la sanció imposada els seus pares o tutors.

2. Si un mateix comportament infractor fos susceptible de ser qualificat d'acord amb dos o més tipus infractors, s'ha d'imposar la sanció que correspongui al més greu d'ells.

ARTICLE 62. CLASSIFICACIÓ DE LES INFRACCIONS

Les infraccions administratives de les normes reguladores del sector ferroviari es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

La infracció o la prohibició de fumar establerta a l'article 50.2.a) d'aquesta Llei, es regeix pel que disposa la normativa sanitària d'aplicació.

ARTICLE 63. INFRACCIONS MOLT GREUS

Es consideren infraccions molt greus:

a) La realització d'activitats o la prestació de serveis regulats en aquesta llei sense disposar de l'autorització administrativa preceptiva o de qualsevol altre títol habilitant o sense estar expressament emparat per aquest títol.

b) L'incompliment de les condicions establertes a les autoritzacions administratives o altres títols habilitants, quan es posi en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

c) La prestació de serveis sense disposar del certificat de seguretat preceptiu o en condicions que puguin afectar a la seguretat de les persones o els béns incomplint greument les normes o prescripcions tècniques.

d) La prestació de serveis de transport ferroviari sense tenir adjudicada la capacitat d'infraestructura preceptiva.

e) L'obtenció de l'autorització d'empresa ferroviària o de la capacitat d'infraestructura mitjançant documents o declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular.

f) L'incompliment de les normes fixades per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries que provoqui pertorbacions en el trànsit ferroviari.

g) La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció dels transports ferroviaris que impedeixi l'exercici de les funcions que tinguin atribuïdes.

h) La celebració de qualsevol negoci jurídic sobre la capacitat d'infraestructura adjudicada, especialment la cessió del dret d'ús d'aquesta capacitat.

i) La realització d'obres o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries sense disposar de l'autorització preceptiva, quan afectin a la seguretat del trànsit ferroviari.

j) El deteriorament, la destrucció o la sostracció de qualsevol

element de la infraestructura ferroviària que afecti a la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la modificació intencionada de les seves característiques.

k) La manca dels contractes d'assegurança obligatoris en vigor o la seva cobertura insuficient, d'acord amb l'establert en aquesta llei.

l) La comissió d'una infracció greu si l'infractor ja ha estat sancionat, en el termini d'un any, per una altra infracció greu mitjançant resolució administrativa ferma.

ARTICLE 64. INFRACCIONS GREUS

Es consideren infraccions greus:

a) L'incompliment de les condicions establertes en les autoritzacions o en d'altres títols habilitants, quan no es donin les circumstàncies per ser considerat infracció molt greu.

b) La interrupció injustificada del servei autoritzat.

c) La no utilització, per causes imputables a l'empresa ferroviària, de la capacitat adjudicada, en cas d'infraestructura congestionada.

d) L'incompliment dels requisits establerts en adjudicar-se la capacitat.

e) L'incompliment de les instruccions operatives i de prestació del servei emanades de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, quan aquest incompliment no constitueixi infracció molt greu.

f) L'incompliment de l'obligació de facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclami d'acord amb el previst en aquesta llei.

g) La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció que no impedeixi l'exercici de les funcions que tinguin atribuïdes.

h) La utilització d'elements de transport que no compleixin les normes i requisits tècnics de seguretat, quan aquest comportament no sigui constitutiu d'infracció molt greu.

i) L'incompliment de les obligacions formals en matèria dels drets dels consumidors i usuaris.

j) La realització d'activitats que afectin a mercaderies perilloses o peribles objecte de transport, sense respectar la seva normativa específica reguladora i l'incompliment de les normes reglamentàries que garanteixin la sanitat de les persones o la incompatibilitat de productes transportables amb al salvaguarda de la seguretat del transport, tret que hagi de ser considerada com a infracció molt greu.

k) La manca o inhabilitat dels instruments o mitjans de control d'obligada instal·lació en les màquines i altre material rodant.

l) La realització d'obres o activitats no permeses en les zones de protecció o de seguretat de les infraestructures ferroviàries, sense disposar de l'autorització preceptiva, quan no afectin a la seguretat del trànsit ferroviari.

m) El deteriorament de qualsevol element de la infraestructura ferroviària directament relacionada amb l'ordenació, l'orientació i la seguretat de la circulació o la modificació intencionada de les seves característiques o situació, quan aquests comportaments no constitueixin infracció molt greu.

n) La destrucció, el deteriorament, l'alteració o la modificació de qualsevol obra o instal·lació de la via fèrria o dels seus elements funcionals, quan aquests comportaments no constitueixin infracció molt greu.

o) El llançament o dipòsit d'objectes en qualsevol punt de la via, els seus voltants o instal·lacions annexes, o al pas dels trens i, en general, qualsevol acte que pugui representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de tot tipus.

p) Realitzar plantacions d'arbrat en zona de domini públic o de protecció sense autorització, variar el curs natural de les aigües o dirigir-les a la via fèrria, no efectuar el manteniment o conservació de talussos confrontants amb la via fèrria, no evitar la seva inestabilitat o altres causes que puguin produir perjudicis al ferrocarril.

q) Aturar les escales mecàniques de les instal·lacions ferroviàries quan impliqui perill per les persones.

r) Talar arbrat sense autorització si es perjudica el servei de ferrocarril o no talar-lo quan hi hagi perill.

s) Realitzar accions que impliquin perill pels usuaris o el deteriorament o brutícia dels vehicles o les estacions.

t) Passar vehicles pels passos a nivell sense haver-se obtingut prèviament la descàrrega elèctrica dels elements corresponents, quan per les dimensions del transport sigui necessari.

u) Efectuar obres en la zona de domini públic o de protecció sense l'autorització de l'empresa titular de la línia ferroviària, o concedir llicència d'obres sense haver obtingut prèviament l'autorització abans esmentada.

v) La comissió d'una infracció tipificada en l'article 65 si l'infractor ja ha estat sancionat, en el termini d'un any, per una altra infracció lleu mitjançant resolució administrativa ferma.

w) Les infraccions recollides en l'article anterior quan per les seves circumstàncies no s'hagi posat en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

ARTICLE 65. INFRACCIONS LLEUS

Es consideren infraccions lleus:

a) Viatjar sense bitllet o amb un títol de transport no validat.

b) Viatjar amb un títol de transport que no és vàlid per a les característiques del trajecte o de la persona usuària.

c) Viatjar amb un títol de transport integrat validat a l'inici del desplaçament però no validat en el transbordament.

d) Viatjar utilitzant un bitllet o un títol de transport manipulat o falsificat quan el fet no sigui constitutiu d'infracció penal.

e) Accedir al tren o abandonar-lo fora de les parades establertes o quan el tren està en moviment.

f) Obstaculitzar o forçar els mecanismes d'obertura o tancament de les portes dels cotxes del tren.

g) Manipular els mecanismes d'ús exclusiu del personal de l'empresa ferroviària.

h) Fer ús sense causa justificada dels mecanismes d'aturada dels trens, de seguretat o d'auxili.

i) Entrar en les cabines de conducció dels trens, locomotores o d'altres llocs en els quals es trobi el material de tracció, o accedir a instal·lacions reservades per a l'ús exclusiu de les persones autoritzades sense estar-hi autoritzat.

- j) Viatjar en llocs diferents als habilitats per als usuaris.
- k) Romandre en les instal·lacions ferroviàries fora de l'horari en que estigui prevista llur utilització pels usuaris.
- l) Distribuir propaganda, enganxar cartells, pidolar, organitzar rifes o jocs d'atzar i vendre o oferir béns o serveis en els trens i instal·lacions ferroviàries sense autorització de l'empresa explotadora; i, en general, mantenir activitats o efectuar accions que per llur naturalesa puguin pertorbar als usuaris o alterar l'ordre públic.
- m) Aturar les escales mecàniques, si no hi ha hagut perill per a les persones.
- n) Realitzar obres o instal·lacions en la zona de domini públic o de protecció sense autorització, però complint els requisits per obtenir-ne.
- o) La tala d'arbrat o la seva plantació sense autorització en les zones de domini públic o de protecció, si no es perjudica al servei de ferrocarril.
- p) Les conductes recollides en els epígrafs a) a u) de l'article anterior quan per les seves circumstàncies no s'hagi posat en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

ARTICLE 66. SANCIONS

1. Les infraccions lleus tipificades en aquesta llei són sancionades amb apercibiment i/o multa de fins a 6.000 euros, les infraccions greus són sancionades amb multa de 6.001 fins a 30.000 euros, i les infraccions molt greus són sancionades amb multa de 30.001 fins a 300.000 euros.

2. La comissió d'una infracció molt greu pot portar aparellada la revocació o suspensió per un període màxim d'un any de l'autorització administrativa i la conseqüent inhabilitació temporal per a l'exercici de l'activitat, així com, en el seu cas, el precintat de la maquinària i del material rodant, amb el qual s'hagi realitzat l'activitat infractora.

3. La imposició d'una sanció per la comissió d'una infracció molt greu quan s'hagi imposat una altra sanció molt greu per resolució ferma en via administrativa en els dotze mesos anteriors, ha de portar annexa la revocació de l'autorització d'empresa ferroviària. En el còmput d'aquest termini, no es tindran en compte els períodes en què no hagi estat possible realitzar l'activitat per haver estat temporalment retirada l'autorització corresponent.

4. Correspon al Director general competent en la matèria la imposició de les sancions per infraccions molt greus i al cap del Servei Territorial corresponent la imposició de les sancions per infraccions greus i lleus.

En el cas dels ens locals aquestes atribucions corresponen al seu òrgan plenari o a la seva Presidència en la forma que determini el propi ens local.

5. La imposició de sancions s'ha de fer constar en el Registre d'Empreses Ferroviàries. Un cop transcorreguts cinc anys des del compliment de la sanció, aquesta inscripció s'ha de cancel·lar d'ofici.

6. La imposició de sancions és independent de l'obligació, exigible en qualsevol moment, de restituir el medi físic a l'estat anterior a la comissió de la infracció i de l'obligació d'indemnitzar els danys i

perjudicis ocasionats, d'acord amb el que estableix l'article 15.

L'administració titular de la infraestructura ha de fixar, mitjançant la resolució corresponent, el termini en què l'infractor ha de restituir els béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció i l'import de la indemnització del danys i perjudicis causats.

ARTICLE 67. INFRACCIONS I SANCIIONS ESPECÍFIQUES EN MATÈRIA DE CIRCULACIÓ I CONDUCCIÓ

1. L'incompliment, pel personal de circulació o de conducció, de la normativa reglamentària sobre qualificació professional i seguretat en el trànsit té el caràcter d'infracció administrativa.

2. Queda prohibida la ingesta, abans o durant la jornada de treball, de begudes alcohòliques que puguin donar nivells superiors a una taxa d'alcohol en sang a 0,2 gr./l, o d'alcohol en aire espirat superior a 0,10 mgr./l. Aquests límits podran ser modificats pel Govern.

L'incompliment d'aquesta prohibició és considerat com a infracció molt greu.

3. Així mateix queda prohibida la consumició de qualsevol altra substància que pugui pertorbar o disminuir les facultats psicofísiques o la capacitat de conducció durant la jornada de treball, en el desenvolupament d'aquelles funcions relacionades amb la circulació o directament o indirecta amb la seguretat del trànsit.

L'incompliment d'aquesta prohibició és considerat com a infracció molt greu.

4. El personal de circulació i tot aquell les funcions del qual estiguin relacionades directament o indirecta amb la seguretat del trànsit ferroviari, està obligat, si així són requerits per l'empresa, a sotmetre's a proves d'alcoholèmia o qualsevol altra prova que se'ls pugui realitzar, amb la finalitat de detectar si hi ha hagut ingesta dels productes esmentats anteriorment.

La negativa a sotmetre's a aquestes proves és considerada com a infracció molt greu.

5. Així mateix tenen la consideració d'infracció molt greu la conducció ferroviària sense disposar de la titulació reglamentàriament exigible, la conducció de màquines de forma negligent o temerària, l'omissió d'auxili en cas de necessitat o accident i la conducció i circulació de màquines que incompleixin les condicions tècniques i de seguretat establertes en aquesta llei i en les normes de desenvolupament o excedint els temps màxims de conducció que es fixin reglamentàriament.

6. El personal que per raons mèdiques prenguin productes que puguin alterar la seva capacitat de conducció, han de comunicar-ho a l'empresa.

La manca de comunicació serà considerada com a infracció greu.

7. Les infraccions molt greus tipificades en aquest article són sancionades amb multa de fins a 15.000 euros i les greus amb multa de fins a 6.000 euros. Així mateix, pot imposar-se a més, com a sanció, la revocació de l'autorització o del permís per a la conducció de vehicles de transport ferroviari.

8. Del pagament de les multes respon solidàriament l'empresa ferroviària en la qual presti els seus serveis el personal sancionat, sense perjudici de la possibilitat de repetir contra aquest personal.

ARTICLE 68. GRADUACIÓ DE LES SANCIIONS

1. La quantia de les sancions a imposar per infraccions tipificades en aquesta Llei s'ha de graduar d'acord amb:

- a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la seguretat i salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.
- b) El dany o deteriorament causat, en el seu cas.
- c) La intencionalitat.
- d) El grau de participació del sancionat i el benefici obtingut.
- e) La comissió, en el període dels dotze mesos anteriors al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma en via administrativa.
- f) La circumstància d'haver procedit l'infractor, per pròpia iniciativa, a esmenar els efectes de la infracció.

2. La imposició de sanció per realització d'obres sense haver-se observat el que es determina en aquesta Llei, comportarà la demolició d'allò indegudament construït, excepte que s'hagués obtingut la preceptiva autorització i en tot cas, la restitució dels elements i terrenys del ferrocarril a la situació anterior, essent les despeses ocasionades per compte de qui hagués comès la infracció.

ARTICLE 69. MULTES COERCITIVES

Amb independència de les sancions que corresponguin, l'autoritat competent pot imposar multes coercitives en cas d'incompliment dels requeriments de cessament en conductes infractores continuades. La imposició de multes coercitives es podrà reiterar cada lapsus de temps que sigui suficient per complir el requeriment en qüestió. Les multes coercitives no poden excedir, cada una d'elles, del 30 per cent de la sanció fixada per la infracció comesa.

ARTICLE 70. PROCEDIMENT SANCIONADOR

1. El procediment administratiu sancionador s'ha de tramitar d'acord amb el que disposen aquesta llei, les disposicions que la desenvolupin i la normativa sobre procediment sancionador aplicable als àmbits de competència de la Generalitat, i s'ha d'ajustar als principis establerts en la legislació vigent de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

2. El termini màxim per a tramitar i resoldre el procediment sancionador és d'un any des de la data d'inici. Transcorregut aquest termini sense haver notificat a l'interessat la seva resolució, es produirà la caducitat de l'expedient.

ARTICLE 71. PRESCRIPCIÓ

1. Les infraccions regulades en aquesta llei prescriuen, les molt greus als tres anys, les greus, als dos anys, i les lleus, a l'any.

El termini de prescripció de les infraccions comença a comptar-se des del dia en què s'hagin comès. Interromp la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment sancionador. El termini de prescripció tornarà a córrer si l'expedient sancionador està paralitzat durant més d'un mes, per causa no imputable al presumpte responsable.

2. Les sancions imposades per faltes molt greus prescriuen als tres anys, les imposades per faltes greus, als dos anys i les imposades per faltes lleus, a l'any.

El termini de prescripció de les sancions comença a comptar-se des de l'endemà al dia en què adquireixi fermesa la resolució per la qual s'imposa la sanció. Interromp la prescripció la iniciació, amb coneixement de l'interessat, del procediment d'execució, tornant a córrer el termini si aquest està paralitzat durant més d'un mes per

causa no imputable a l'infractor.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

PRIMERA. ADAPTACIÓ DE L'EMPRESA FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei el Govern ha de prendre les mesures oportunes per adaptar els estatuts de l'empresa pública FGC al que disposa aquesta Llei.

SEGONA. AUTORITZACIÓ DE SERVEI

1. Els serveis de transport ferroviari de viatgers que operen en el moment d'entrada en vigor d'aquesta Llei les empreses ferroviàries FGC i FMB es consideren serveis públics de transport ferroviari.

2. Als efectes del que estableix l'article 36 d'aquesta Llei les empreses ferroviàries FGC i FMB resten autoritzades per la gestió dels serveis ferroviaris esmentats a l'apartat anterior d'aquesta Disposició.

TERCERA. DE LA XARXA TRAMVIÀRIA DE BARCELONA

1. La xarxa tramviària de Barcelona és de titularitat de la Generalitat de Catalunya i es gestiona d'acord amb l'establert en el Decret 200/1998 de 30 de juliol, l'Acord de Govern de 9 d'octubre de 2001 i els contractes concessionals corresponents.

2. Als efectes del que estableix l'article 36 d'aquesta Llei les empreses ferroviàries que gestionen serveis d'aquesta xarxa tramviària resten autoritzades per la gestió dels serveis ferroviaris esmentats a l'apartat anterior d'aquesta Disposició.

QUARTA. ACTUALITZACIÓ DE LES QUANTIES DE LES SANCIONS

S'autoritza el govern per actualitzar la quantia de les sancions que estableix aquesta Llei, a proposta del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

CINQUENA. ADAPTACIÓ DEL RÈGIM JURÍDIC DEL FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA

El Govern ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir l'adequació del règim jurídic aplicable al ferrocarril metropolità de Barcelona d'acord amb el que estableix aquesta Llei, especialment pel que fa els títols concessionals actualment vigents.

SISENA. INTEROPERABILITAT DEL SISTEMA FERROVIARI

El desenvolupament del Sistema Ferroviari de Catalunya ha de tenir en compte els requisits establerts en la normativa comunitària respecte la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris tant pel que fa les infraestructures i el material rodant com els seus subsistemes i components.

SETENA. CONTROL DEL FRAU EN EL TRANSPORT FERROVIARI DE VIATGERS

1. Als serveis de transport ferroviari de viatgers objecte d'aquesta Llei els hi resulta d'aplicació el que estableixen els articles 52 a 54 de la Llei 7/2004, de 16 de juliol, de mesures fiscals i administratives en matèria d'ús indegut del servei de transport públic de viatgers.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, les empreses ferroviàries poden establir, condicions específiques per l'accés o la sortida a les seves instal·lacions, tant amb caràcter general com en

els supòsits en els que, en el cas de la sortida, no es disposi del títol de transport adient.

VUITENA. CATÀLEG DE LES INFRAESTRUCTURES I ELS SERVEIS DEL SISTEMA FERROVIARI

1.El Govern, mitjançant el Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports, ha d'elaborar un catàleg de les infraestructures i serveis que componen el Sistema Ferroviari de Catalunya.

2. Aquest catàleg ha de ser de lliure accés pels ciutadans, en els termes que s'estableixin reglamentàriament.

3. L'actualització d'aquest catàleg s'efectuarà cada cop que sigui necessària mitjançant Ordre del conseller competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

NOVENA. DETERMINACIONS SOBRE EL PLA D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA

1. El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya pot integrar les infraestructures ferroviàries, en la forma prevista en aquesta Llei, i les infraestructures viàries que són objecte del Pla de Carreteres de Catalunya, previst en la Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.

2. El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya es pot tramitar i aprovar amb caràcter previ a l'aprovació de les Directrius Nacionals de mobilitat previstes a l'article 6 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, sense perjudici de la seva necessària adaptació, si escau, quan aquestes siguin aprovades.

3. Els Departaments competents en les matèries respectives han de vetllar per la necessària coordinació entre el Pla infraestructures de Transport de Catalunya previst per aquesta Llei i el Pla de l'Energia de Catalunya, especialment pel que fa la previsió de la demanda d'energia elèctrica vinculada directament amb les infraestructures i els serveis ferroviaris.

DESENA. ELS TRAMVIES URBANS

Els tramvies urbans són de competència municipal, sense perjudici de les facultats d'inspecció i control tècnic que corresponen al Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports, en la forma que es determini reglamentàriament.

Als efectes d'aquesta Llei es consideren tramvies urbans els que transcorren íntegrament per un únic terme municipal.

ONZENA. INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES EN PORTS I AEROPORTS

1.El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot determinar la inclusió en el Sistema ferroviari de Catalunya de les infraestructures ferroviàries que existeixin en els àmbits dels ports i aeroports de Catalunya.

2. Als efectes previstos en el paràgraf anterior, la inclusió d'aquestes infraestructures ferroviàries ha d'estar regulada per un Conveni que determini les obligacions i els drets de cadascuna de les parts, en els termes que s'estableixin reglamentàriament.

DOTZENA. CONDICIONS GENERALS DE CONTRACTACIÓ DEL TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES

El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports pot determinar, mitjançant reglament, les condicions generals de contractació aplicables al transport de mercaderies que es desenvolupi pel Sistema ferroviari de Catalunya.

TRETZENA. PRESERVACIÓ DEL MATERIAL HISTÒRIC FERROVIARI

Les administracions públiques han de vetllar per la preservació del material històric ferroviari.

Reglamentàriament s'han de determinar les condicions per a la preservació i protecció d'aquest material, així com també, en el seu cas, les condicions tècniques i de seguretat exigibles, en el seu cas, per a la circulació.

CATORZENA. COORDINACIÓ EN MATÈRIA DE SEGURETAT FERROVIÀRIA

1. El Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport i el Departament competent en matèria de seguretat civil i emergències han de coordinar la seva actuació en relació amb l'establiment de les normes de seguretat ferroviària que desenvolupin les previsions d'aquesta Llei, amb la finalitat de preveure, prevenir i eliminar o disminuir el risc d'accidents associats a aquest tipus d'instal·lacions i serveis, i d'afavorir l'evacuació ràpida i segura de les persones afectades i facilitar l'actuació dels equips d'intervenció.

2. Als efectes del previst en aquesta Disposició addicional, el Departament competent en matèria de seguretat civil i emergències ha d'emetre un informe en el procés d'elaboració de la declaració sobre la xarxa prevista en l'article 25 d'aquesta Llei.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

PRIMERA. ADMINISTRACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

1. El Govern ha de determinar les infraestructures ferroviàries actualment en servei que han de ser administrades per l'Ifercat i el seu règim d'integració o adscripció patrimonial.

2. FGC manté la situació patrimonial de les infraestructures per les quals transcorren els serveis ferroviaris que explota actualment, llevat modificació per aplicació del que es disposa en l'apartat anterior.

3. En tant no es produeixi la determinació prevista en l'apartat primer, es mantenen vigents les condicions patrimonials de les infraestructures per les que transcorren els serveis ferroviaris que son explotats actualment per l'empresa FMB.

SEGONA. FUNCIONS DE LA COMISSIÓ DE REGULACIÓ FERROVIÀRIA

El Govern ha d'arbitrar les mesures necessàries per a la creació i posada en funcionament de la Comissió de Regulació Ferroviària prevista en l'article 30 d'aquesta Llei. Mentre no sigui constituïda, les funcions que aquesta Llei atribueix a la Comissió de Regulació Ferroviària són exercides pel Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports.

TERCERA. RECONeixEMENT DE LES ACTUALS HABILITACIONS PER LES TASQUES FERROVIÀRIES

S'entendrà que el personal ferroviari qualificat que, a l'entrada en vigor d'aquesta Llei exerceixi funcions ferroviàries està habilitat per al desenvolupament d'aquestes i que el material rodant del que es disposa per al servei de transport ferroviari està homologat, no sent-li d'aplicació la taxa per l'atorgament de títols a personal ferroviari per les funcions que actualment tenen reconegudes.

QUARTA. INDEMNITZACIONS PER RESPONSABILITAT

Fins que es determini per la legislació pròpia de la Generalitat de

Catalunya un sistema per a la valoració dels danys i perjudicis causats a les persones en accidents ferroviaris, en aquests accidents per a la determinació dels danys i perjudicis els serà d'aplicació la normativa existent sobre Classificació i Valoració de Seqüeles amb les taules corresponents, perjudici estètic, seqüeles, dies de baixa que són d'aplicació a les indemnitzacions per danys o perjudicis com a conseqüència d'accidents en la circulació de vehicles a motor.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA ÚNICA

Queden derogats la Llei 19/2001, de 31 de desembre, de creació de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, l'article 79 de la Llei 31/2002, de 30 de desembre, de mesures fiscals i administratives i qualsevol altra disposició d'igual o inferior rang que s'oposi a aquesta Llei.

DISPOSICIONS FINALS

PRIMERA

Es faculden el Govern i el conseller o consellera del Departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport per a adoptar les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar aquesta Llei.

SEGONA

Aquesta Llei entra en vigor al cap de tres mesos d'haver estat publicada al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

ANTECEDENTS DEL PROJECTE DE LLEI

- Certificat del secretari general respecte de la documentació continguda en l'expedient.

- a. Memòria de l'avantprojecte.
- b. Avantprojecte de Llei ferroviària de Catalunya.
- c. Oficis de tramesa (informació institucional).
- d. Informació pública (Edicte al DOGC).
- e. Al·legacions presentades.
- f. Sol·licitud d'informe de interdepartamental d'impacte de gènere.
- g. Sol·licitud d'informe de la Comissió de Govern Local.
- h. Sol·licitud d'informe al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya.
- i. Sol·licitud d'informe del Consell de Mobilitat.
- j. Informe del Servei de Gestió Jurídica relatiu a la informació pública i institucional de l'avantprojecte.
- k. Annex 1 Relació d'organismes i institucions
- l. Annex 2 Informe relatiu a les al·legacions presentades.
- m. Annex 3 Avantprojecte de llei ferroviària de Catalunya.
- n. Estudi econòmic.
- o. Informe del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible.
- p. Certificat de l'acord de l'informe favorable del Consell de

Mobilitat.

- q. Informe del Consell de Treball Econòmic i Social de Catalunya.
- r. Informe de la Comissió de Govern Local de Catalunya.
- s. Informe de l'Assessoria Jurídica i del Gabinet Jurídic.
- t. Text aprovat pel Govern.
- u. Certificat del Consell Tècnic i Certificat de l'acord del Govern.

N. de la R.: Els antecedents del Projecte de llei poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.
