

**PARLAMENT  
DE CATALUNYA****RESOLUCIÓ**

375/VII, per la qual s'aprova l'Informe de fiscalització 9/2005: Eleccions a cambres agràries celebrades l'1 de desembre de 2002. Subvencions per a despeses electorals.

La Comissió de la Sindicatura de Comptes, en sessió tinguda el dia 7 de març de 2006, ha debatut l'informe de fiscalització 9/2005: Eleccions a cambres agràries celebrades l'1 de desembre de 2002. Subvencions per a despeses electorals (tram. 256-00017/07).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 164 del Reglament del Parlament, ha adoptat la següent

**RESOLUCIÓ**

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 9/2005: Eleccions a cambres agràries celebrades l'1 de desembre de 2002. Subvencions per a despeses electorals.

Palau del Parlament, 7 de març de 2006

LLUÍS M. COROMINAS I DÍAZ  
President de la Comissió

SERGI DE LOS RÍOS I MARTÍNEZ  
Secretari de la Comissió en funcions  
(06.075.174)

**RESOLUCIÓ**

376/VII, per la qual s'aprova l'Informe de fiscalització 19/2005, eleccions al Parlament de Catalunya celebrades el 16 de novembre de 2003: comptabilitats i subvencions electorals.

La Comissió de la Sindicatura de Comptes, en sessió tinguda el dia 7 de març de 2006, ha debatut l'Informe de fiscalització 19/2005, eleccions al Parlament de Catalunya celebrades el 16 de novembre de 2003: comptabilitats i subvencions electorals (tram. 256-00033/07).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 164 del Reglament del Parlament, ha adoptat la següent

**RESOLUCIÓ**

El Parlament de Catalunya aprova l'Informe de fiscalització 19/2005, eleccions al Parlament de Catalunya celebrades el 16 de novembre de 2003: comptabilitats i subvencions electorals.

Palau del Parlament, 7 de març de 2006

LLUÍS M. COROMINAS I DÍAZ  
President de la Comissió

SERGI DE LOS RÍOS I MARTÍNEZ  
Secretari de la Comissió en funcions  
(06.075.175)

**DEPARTAMENT  
DE LA PRESIDÈNCIA****LLEI**

4/2006, de 31 de març, ferroviària.

EL PRESIDENT  
DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de Catalunya ha aprovat i jo, en nom del Rei i d'acord amb el que estableix l'article 33.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo la següent

**LLEI***Preàmbul***I**

De ben segur que una fita emblemàtica en la història 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, afavorit pel procés de la revolució industrial, que té la manifestació més significativa en el sector tèxtil, base d'un nou model econòmic.

I de l'altra, les que separaven 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 s'havien de recórrer amb l'única –i inestimable– ajuda de la tracció de sang.

D'aleshores ençà la història del ferrocarril transcorre de manera paral·lela a l'evolució de la societat moderna, però també de manera discontinua. Èpoques de gran esplendor donen pas a temps de decadència. Grans i petits projectes ferroviaris s'abandonen, en alguns casos fins i tot abans de veure passar una màquina per sobre de les vies. A Catalunya hi ha alguns exemples de línies ferroviàries que amb el temps es van tancar, senyals d'una decadència que té un punt d'inflexió en el moment actual, quan, en alguns casos, s'utilitzen com a vies verdes i, en d'altres, es reivindiquen bé des de la nostàlgia, bé des de la necessitat de tenir un mitjà de transport que respongui a les exigències mediambientals i de sostenibilitat tan en voga.

El segle XXI pot iniciar, sens dubte, una nova era del ferrocarril. El concepte de l'alta velocitat ha permès al transport ferroviari recuperar terreny respecte a altres modes de transport i instal·lar-se en una posició molt avantatjosa, entre el transport per carretera i el transport aeri, de manera que en unes determinades distàncies es pot considerar 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 té una situació de partida francament positiva respecte al seu rival més fort: el transport per carretera. Malgrat la limitació

que comporta haver de tenir una infraestructura pròpia i exclusiva, la via, sembla que cada cop més els poders públics són favorables a fer les fortes inversions que requereix avui dia la implantació d'una infraestructura ferroviària, pels beneficis socials i ambientals que es generen.

**II**

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

La Generalitat té competències en matèria ferroviària en dos àmbits. En primer lloc, competències exclusives sobre ferrocarrils que circulen íntegrament pel territori de Catalunya, d'acord amb l'article 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 i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, i també els tramvies metropolitans.

En segon lloc, en el marc de l'article 11.9 de l'Estatut, la Generalitat té competències executives sobre els ferrocarrils amb origen i destinació en el territori de Catalunya, malgrat que circulin sobre 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.

En síntesi, el sistema ferroviari de Catalunya està constituït per un conjunt de línies i xarxes de característiques tècniques i funcionals molt diverses. D'una banda hi ha 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. 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, la del Vallès i la del Baix Llobregat, a les quals cal afegir les urbanes. A més, aquesta empresa 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 en règim de servei públic i que reben les compensacions corresponents per a afrontar llurs obligacions.

D'altra banda, en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei, estan en servei les xarxes de tramvia del Baix Llobregat i del Besòs, les quals no estan connectades. També es tracta de transport metropolità altament subvencionat.

En un altre àmbit se situa la xarxa que l'Administració general de l'Estat ha qualificat d'interès general, que gestiona l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i en la pràctica totalitat de la qual opera l'empresa Renfe Operadora. Es tracta de tota la xarxa d'ample ibè-

ric de Catalunya, excepte la línia de Lleida a la Poble de Segur, transferida a la Generalitat.

### III

La Llei ferroviària ha de tenir en compte necessàriament 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: en el de mercaderies en un primer moment i en el de viatgers quan culmini el procés.

Es tracta de les directives 91/440/CEE, sobre el desenvolupament dels ferrocarrils comunitaris; 95/18/CE, sobre la concessió de llicències a empreses ferroviàries; 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, a l'aplicació de cànon per a utilitzar-la i a la certificació de la seguretat, i 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, amb les modificacions respectives.

En aquest sentit, amb la Llei ferroviària es pretén trobar un equilibri entre el context liberalitzador europeu, establert per les normes enunciatades, i la realitat del ferrocarril a Catalunya, és a dir, sense perdre la perspectiva que bona part de la xarxa actual estaria excloua de l'aplicació d'aquestes directives perquè està configurada com a línies urbanes, suburbanes o regionals.

L'altre referent normatiu el constitueix la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, els principis i objectius de la qual inspiren sempre els preceptes de la Llei ferroviària i s'hi materialitzen quan cal, de manera 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 a aquest punt. Al llarg dels deu títols, el text legal aborda, de manera 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. El títol I el defineix prenent com a base les infraestructures i els serveis que el configuren. El títol II tracta fonamentalment dels aspectes vinculats amb la planificació, prenent com a base una figura essencial, la del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya. Els altres títols completen els diferents aspectes vinculats amb aquest sistema ferroviari.

Del títol I cal destacar dos elements essencials: un, el de les definicions, absolutament necessàries per a comprendre millor l'àmbit que és objecte de regulació, i l'altre, el de les competències, no menys important per a delimitar el camp d'acció de les administracions i els ens que poden exercir competències i facultats 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 llurs zones de servei i com s'integren en el territori, tant des del punt de vista urbanístic com de protecció del domini públic que els és inherent.

Com s'ha assenyalat en paràgrafs anteriors, les tendències més avançades en l'àmbit europeu consoliden el principi de separació de la infraestructura i el servei ferroviaris, els quals tradicionalment s'havien integrat de manera indissoluble en el marc de les empreses públiques estatals. En aquest sentit, l'articulat d'aquesta llei, i concretament el títol IV, recull 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, el paper cabdal del qual en l'articulat del Sistema Ferroviari de Catalunya es confirma.

L'administració de les infraestructures ferroviàries, entesa com un servei que n'ha de garantir el manteniment, l'explotació i la gestió, requereix una regulació molt detallada –inspirada, com no podia ésser d'una altra manera, en les directives europees que són objecte de transposició– d'aspectes com 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 és creada per aquesta 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 a poder concórrer al mercat, i la relativa als serveis públics de transport ferroviari, el pes específic dels quals en l'àmbit de Catalunya, especialment a l'àrea metropolitana de Barcelona, demana aquest tractament específic.

Un dels aspectes més innovadors d'aquesta llei és la determinació, en el 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 a les ciutats, de les quals havien estat expulsats. Llur integració harmònica en la xarxa viària, la renovació espectacular de llur material mòbil i llur capacitat per a transportar persones en un àmbit de continuïtat urbana el configuren com una peça clau en el sistema de transports. Aquesta realitat i, especialment, llur potencialitat futura han merescut un tractament específic en aquesta llei.

El títol següent, relatiu a la seguretat del transport ferroviari, complementa els aspectes anteriors des d'una perspectiva essencial per a la societat actual: la d'assegurar que els transports funcionin en condicions òptimes que no posin en perill ni llurs usuaris ni els que circulin per altres vies, per a la qual cosa és fonamental la regulació dels passos a nivell.

Precisament els usuaris esdevenen els protagonistes del títol VIII, que constitueix un veritable catàleg de llurs drets i deures. No s'ha d'oblidar mai que la raó d'ésser d'aquestes magnífiques infraestructures, d'aquests serveis cada cop més ràpids i eficients, és l'existència de les persones que els fan servir per a satisfer llurs

necessitats de mobilitat o les dels béns que són imprescindibles per a afrontar la quotidianitat. I per això mateix revesteix tanta importància la fixació dels drets que tenen els ciutadans en la utilització d'aquests serveis ferroviaris dels quals es dota la societat, però també dels deures que la mateixa societat en conjunt assenjala per a fer del transport ferroviari un àmbit de convivència.

Reprenent els aspectes més vinculats amb l'estructura del sistema ferroviari, aquesta es completa amb la regulació, en el títol IX, del seu règim econòmic i tributari, tant des de la perspectiva de les taxes i els cànon que són propis d'un sistema que s'articula prenent com a base la separació d'infraestructura i servei com des de la perspectiva de les tarifes que s'apliquen en la relació entre prestador o prestadora i usuari o usuària del servei.

Finalment, la part dispositiva d'aquesta 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 comporten, en els termes que són habituals en les normes de rang legal.

## TÍTOL I

### Disposicions generals

#### Article 1

##### Objecte

L'objecte d'aquesta llei és regular les infraestructures i els serveis de transport ferroviari en el marc competencial vigent de la Generalitat.

#### 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, sens perjudici de les competències que corresponguin a l'Administració general de l'Estat.

2. Són compresos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei les infraestructures i els serveis de transport ferroviaris, amb independència que, d'acord amb llur configuració tècnica o llur àmbit territorial, es denominin ferrocarrils, ferrocarrils metropolitans, tramvies o cremalleres.

3. No són inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei els telefèrics ni els altres mitjans anàlegs de transport que utilitzen un sol cable o diversos cables tractors i portadors, encara que tinguin camí terrestre de rodolament, els quals es regeixen per llur legislació específica.

#### Article 3

##### Definicions

Als efectes del que disposa aquesta llei, s'entén per:

a) Acord marc: l'acord general jurídicament vinculant, basat en el dret públic o en el dret privat, que especifica els drets i les obligacions d'un candidat i de l'administrador d'infraestructures o l'organisme adjudicador amb relació a la capacitat d'infraestructures adjudicada i els cànon que es perceben 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: l'empresa ferroviària, agrupació nacional o internacional d'empreses ferroviàries i altres persones físiques o jurídiques interessades comercialment o per raons de servei públic a 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 per mitjà del qual l'organisme adjudicador i els candidats intenten resoldre situacions de conflicte de sol·licituds de capacitat d'infraestructura.

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

g) Declaració sobre la xarxa: la declaració que detalla les normes generals, els terminis, els procediments i els criteris relatius als sistemes de cànons i l'adjudicació de capacitat. Conté, així mateix, les altres informacions que puguin ésser necessàries per a cursar una sol·licitud de capacitat d'infraestructura.

h) Empresa ferroviària: l'empresa pública o privada titular d'una llicència o una autorització, d'acord amb la legislació aplicable, l'activitat principal de la qual consisteix en la prestació de serveis de transport de mercaderies o viatgers per ferrocarril. Aquesta empresa, en tots els casos, ha d'aportar la tracció. Són també empreses ferroviàries les que aporten exclusivament la tracció.

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

j) Ferrocarril: el mitjà de transport en el qual els vehicles circulen per un camí de rodament fix, que els serveix de sustentació i guia.

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

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

m) Horari de servei: les dades que defineixen els moviments planificats de trens i material rodant que tenen lloc en una infraestructura en el període en què un horari determinat està vigent.

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

o) Infraestructura ferroviària: els elements que formen part de les vies principals, de les de servei i dels brancs de desviació, entre els quals hi ha els terrenys; els carrils i les travesses; 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 escau, el transport de l'energia elèctrica; els passos a nivell; les estacions; les terminals de càrrega; els edificis; els túnels i els ponts; els equipaments annexos a l'explotació, i els altres que es determinin per reglament.

p) Infraestructura tramviària: la infraestructura ferroviària d'un sistema tramviari implantada sobre la via pública, que comprèn els elements que formen part de les vies principals, de les de servei i dels brancs de desviació, entre els quals 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 escau, el transport de l'energia elèctrica; les parades; els edificis i els equipaments annexos a l'explotació, i qualsevol altre que es determini per reglament.

q) Pla d'augment de la capacitat: la mesura o el 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: l'espai reservat a la circulació ferroviària pel qual passa la via, que és comprès entre tanques, vorades o altres elements físics longitudinals que el separen dels vials d'ús públic paral·lels al traçat del ferrocarril. Si un encreuament o una altra circumstància constructiva interromp aquests elements físics, dues línies imaginàries que uneixen per cada costat de la plataforma els punts on s'acaben els dits elements, seguint un traçat paral·lel als eixos de via, limiten el terreny de domini públic inclòs en la plataforma.

s) Plataforma de via no segregada: la banda per on té lloc la circulació ferroviària de manera no privativa i que és delimitada per la projecció vertical sobre el terreny dels elements aeris, superficials o subterranis afectes a la via.

t) Projecte bàsic: la 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: el document que estableix el desplegament complet de la solució adoptada amb relació a la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari i suficient perquè es pugui construir i explotar.

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

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

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

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

z) Zona de servei ferroviària: la 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 els serveis de transport ferroviari a què fa referència aquest article.

2. Els serveis de transport del Sistema Ferroviari de Catalunya són els que circulen per les infraestructures ferroviàries següents:

a) Les de titularitat de la Generalitat.

b) Les de titularitat de l'Administració general de l'Estat o de les entitats públiques que hi són adscrites si els serveis de transport tenen l'origen i la destinació dins del territori de Catalunya, encara que circulin per vies connectades a la xarxa general de l'Estat, d'acord amb la distribució de competències vigent en aquesta matèria.

c) Les de titularitat de les administracions locals.

d) Les de titularitat privada situades íntegrament dins del territori de Catalunya.

3. Les infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya són aquelles a què fan referència les lletres a, c i d de l'apartat 2 i aquelles a què fa referència la lletra b de l'apartat 2 la titularitat de les quals sigui traspasada a la Generalitat o a les administracions locals.

#### Article 5

##### *Competències*

1. El Govern exerceix les seves competències sobre el Sistema Ferroviari de Catalunya de conformitat amb el que estableixen aquesta llei i les normes que la despleguen.

2. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport exerceix les funcions 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 en matèria ferroviària.

d) L'ordenació general i la regulació del Sistema Ferroviari de Catalunya, que inclou l'establiment de les regles bàsiques del mercat ferroviari i l'elaboració de la normativa necessària per a desplegar-les correctament.

e) La proposta d'establiment dels règims jurídic i financer de l'administrador d'infraestructures ferroviàries d'acord amb el que estableix 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 aquesta llei i les normes que la despleguen.

g) L'atorgament de les autoritzacions per a la prestació de serveis ferroviaris declarats de servei públic i l'establiment, si escau, 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.

i) L'atorgament dels certificats d'obertura de línies, trams i terminals de la infraestructura ferroviària al trànsit públic abans de començar a explotar-la. Respecte a l'obertura al trànsit ferroviari dels altres 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 i la supervisió del règim tarifari.

k) L'establiment o, si escau, la modificació de la quantia dels cànons per la utilització de les in-

fraestructures ferroviàries, d'acord amb els elements i els paràmetres que fixa aquesta llei.

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

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

n) L'aplicació del règim sancionador.

o) L'homologació de centres habilitats per a certificar la idoneïtat del material rodant i la formació del personal, sens 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 presten, sens perjudici de la possibilitat de delegar-la, totalment o parcialment, en l'administrador d'infraestructures ferroviàries o en les empreses que presten serveis ferroviaris.

q) Les altres que li confereixin aquesta llei o les normes que la despleguen.

3. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya i la Comissió de Regulació Ferroviària exerceixen les competències i les funcions que determina aquesta llei.

4. L'Entitat Metropolitana del Transport exerceix les competències que li atribueix aquesta llei d'acord amb la seva legislació específica i amb la normativa sobre règim local.

## TÍTOL II

### *El Sistema Ferroviari de Catalunya*

#### Article 6

##### *La planificació del Sistema Ferroviari de Catalunya*

1. El Govern planifica les infraestructures i els serveis que integren el Sistema Ferroviari de Catalunya per mitjà del departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, sens perjudici de la capacitat dels ens locals de planificar, ordenar i regular els serveis que tenen atribuïts. La Generalitat ha de col·laborar amb l'Administració general de l'Estat, per mitjà dels mecanismes legalment establerts, per a planificar, de manera coherent, les infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya i les de competència estatal.

2. S'han de tenir en compte, en la planificació del Sistema Ferroviari de Catalunya, els principis i els objectius que el planejament territorial i la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, estableixen en matèria de transport de viatgers i transport de mercaderies.

#### Article 7

##### *El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya*

1. El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya és l'instrument per mitjà del qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures per on circulen els serveis de transport del Sistema Ferroviari de Catalunya, per a garantir la mobilitat sostenible amb aquest mitjà de transport en el marc de les directrius que estableixen els planejaments territorials general i parcial.

2. El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, del 21 de novem-

bre, de política territorial, i de pla específic, als efectes del que estableix la Llei 9/2003, i s'ha de tramitar i aprovar d'acord amb el que disposen aquestes lleis i les disposicions reglamentàries que les despleguen.

3. El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya s'ha de sotmetre al tràmit d'avaluació ambiental, d'acord amb el que estableix la legislació sectorial aplicable.

4. El desplegament i, si escau, l'actualització del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya s'han d'avaluar cada cinc anys.

#### Article 8

##### *La planificació dels serveis de transport ferroviari*

1. Els serveis de transport del Sistema Ferroviari de Catalunya, d'acord amb els objectius de mobilitat sostenible i en el marc de les directrius que estableix el planejament territorial, s'han de planificar per mitjà del Pla de transports de viatgers de Catalunya, que estableixen la Llei 12/1987, del 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, i la Llei 9/2003.

2. El Pla de transports de viatgers de Catalunya té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, i de pla específic, als efectes del que estableix la Llei 9/2003, i s'ha de tramitar i aprovar d'acord amb el que disposen aquestes lleis i les disposicions reglamentàries que les despleguen.

3. El Pla de transport de viatgers de Catalunya s'ha de sotmetre al tràmit d'avaluació ambiental, d'acord amb el que estableix la legislació sectorial aplicable.

#### Article 9

##### *El ferrocarrils de titularitat privada*

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

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 per reglament.

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

4. Les infraestructures ferroviàries de titularitat privada, especialment els apartadors, solament es poden connectar amb les altres infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya si l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ho autoritza expressament en els termes que s'estableixin per reglament. 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 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 casos en què ho determini la legislació ambiental, d'acord amb aquesta.

3. La redacció d'un estudi informatiu no és necessària si es tracta d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'accessibilitat a les estacions, de supressió de passos a nivell o de qualsevol altra mena que no comportin cap modificació substancial de les infraestructures.

4. L'estudi informatiu es compon de la memòria, els annexos tècnics, els plànols i el pressupost. El contingut d'aquests documents s'ha de determinar per reglament. També ha d'incorporar un estudi d'alternatives; un estudi d'impacte ambiental de les diverses opcions plantejades amb el contingut que determina la legislació vigent d'avaluació d'impacte ambiental; els altres estudis que, en cada cas, exigeixin les altres normatives sectorials aplicables; la previsió de punts d'accés per a salvament; l'inventari de serveis afectats que s'han de reparar, 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. Aquest procés ha d'incloure un tràmit d'audiència als ens locals afectats, per al qual s'ha de fixar un termini que no pot ésser inferior a trenta dies; un tràmit d'informació institucional als departaments de la Generalitat i les altres administracions les competències dels quals tinguin incidència en l'objecte de l'estudi, i un tràmit d'informació pública perquè les persones interessades puguin formular al·legacions sobre l'interès general de la infraestructura, la concepció global del traçat o la compatibilitat mediambiental. Aquesta informació pública és independent de la que escaigui en cas d'expropiació forçosa.

6. El projecte constructiu es compon de la memòria, els annexos tècnics, els plànols, el plec de prescripcions i el pressupost. El contingut d'aquests documents s'ha de determinar per reglament. També ha d'incorporar l'inventari de serveis afectats que s'han de reparar, la relació de béns i drets afectats i, en els casos en què es determini per reglament, un estudi de seguretat.

7. S'ha d'aprovar un projecte bàsic que incorpori les modificacions rellevants respecte a l'estudi informatiu aprovat si, en el procés d'elaboració del projecte constructiu, es detecta la necessitat d'incorporar-n'hi per raons d'interès públic. Abans d'aprovar-lo, el projecte bàsic s'ha de sotmetre a audiència, en particular dels ens locals afectats, i, si escau, a informació pública, tràmit en el qual les al·legacions solament po-

den versar sobre les referides modificacions. Una vegada aprovat el projecte bàsic, el seu contingut s'ha d'incorporar al projecte constructiu corresponent i s'ha de continuar l'elaboració d'aquest fins que s'aprovi definitivament.

8. S'ha de tramitar i aprovar un nou estudi informatiu o un nou projecte constructiu, en funció de la importància de les modificacions i en els termes i amb les condicions que s'estableixin per reglament, abans d'introduir modificacions en el projecte constructiu aprovat i en execució, que solament es poden introduir per raons d'interès públic.

9. Els estudis i els 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 i l'aprovació de projectes modificats d'aquests comporten 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 la modificació de servituds. Així mateix, comporten l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix aquesta llei.

11. Els estudis i els projectes a què fa referència aquest article han de complir les normes aplicables en matèria d'accessibilitat integral a les infraestructures i els serveis de transport ferroviari i en matèria de protecció civil i seguretat.

12. Els projectes constructius d'obres ferroviàries que s'hagin d'executar majoritàriament en un àmbit urbà i que comportin obres i instal·lacions que incideixen en els espais públics municipals s'han de sotmetre a informe de l'ens local abans d'aprovar-los. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emete en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

13. S'ha de donar informació complementària de la informació pública, en el cas d'estudis informatius referents a infraestructures ferroviàries que s'hagin de construir al subsòl d'espais edificats als nuclis urbans de les poblacions, de la manera que s'estableixi per reglament, a les persones i les entitats directament afectades per l'obra.

#### Article 11

##### *Zones de servei ferroviari*

1. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot delimitar zones de servei ferroviari, per mitjà del Pla de delimitació i utilització de les zones de servei, en les quals es poden acomplir les activitats que estan vinculades al servei ferroviari o que el complementen. També s'hi poden acomplir altres activitats de caràcter industrial, comercial o de serveis relacionades amb aquest servei, d'acord amb el planejament urbanístic.

2. Les obres que s'executin en les zones de servei ferroviari s'han d'ajustar al que estableixi el Pla de delimitació i utilització de les zones de servei, d'acord amb el planejament urbanístic.

3. S'han d'establir per reglament el contingut, la documentació i el procediment per a tramitar i aprovar el Pla de delimitació i utilització de les zones de servei. El reglament ha d'esta-

blir l'elaboració de l'informe de les administracions locals respecte als aspectes que afectin llurs 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 la modificació de servituds. Així mateix, comporta l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix aquesta llei.

#### Article 12

##### *Consideració urbanística de les infraestructures ferroviàries i de les zones de servei ferroviari i incidència 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 pels projectes constructius aprovats pel departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport per a construir les infraestructures ferroviàries que serveixen de suport al sistema de transport ferroviari de Catalunya, llurs àrees de protecció i les àrees destinades a zona de servei ferroviari com a sistema urbanístic general de comunicacions i no han d'incloure determinacions que impedeixin o pertorbin l'execució de les obres ferroviàries i llur explotació posterior.

2. S'ha de demanar un informe al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport en la tramitació dels instruments de planejament general o derivats o de llurs modificacions, una vegada aprovats inicialment, si afecten elements de les infraestructures ferroviàries o de les zones de servei. 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, sens perjudici de l'informe que hagin d'emetre els ajuntaments afectats sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emete en aquest termini, es poden prosseguir les actuacions. Tampoc no estan subjectes a autorització, permisos o llicències administratives de primera instal·lació, funcionament o obertura les activitats que acompleixin les empreses que executen les dites obres, sempre que estiguin directament vinculades a l'explotació ferroviària. En tots els casos, les obres i les activitats industrials, comercials i de tota altra classe que no estiguin vinculades directament a l'explotació ferroviària estan sotmeses a llicència urbanística i a llicències administratives de primera utilització, funcionament o obertura.

4. Un pla especial, que s'ha d'elaborar i tramitar d'acord amb el que disposa la legislació urbanística, ha de desenvolupar el sistema general de comunicacions pel que fa a les àrees destinades a zona de servei ferroviari. L'audiència a l'ajuntament afectat és obligatòria en la tramitació d'aquest pla especial.

#### CAPÍTOL II

##### *Domini públic ferroviari, zones de protecció i línia d'edificació*

#### Article 13

##### *Delimitació*

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

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

3. La determinació de la zona de domini públic dels túnels s'ha d'estendre a la superfície de terreny necessària per a 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 i els accessos.

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 a què fa referència l'apartat 2 i, exteriorment, per dues línies paral·leles situades a setanta metres de les arestes exteriors de l'esplanació.

5. Les distàncies establertes per a la protecció de la infraestructura ferroviària en sòl classificat com a urbà consolidat pel planejament urbanístic corresponent 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'esplanació. En sòl urbà no consolidat, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, amb l'informe de la Direcció General d'Urbanisme, ha d'establir les distàncies en funció de les determinacions del planejament urbanístic. El dit departament ha de reduir aquestes distàncies si se n'acredita la necessitat i no es perjudica la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril, sense que, en cap cas, la distància corresponent a la zona de domini públic ferroviari pugui ésser inferior a dos metres, comptats de la manera que estableix aquest article.

6. Es poden determinar per reglament unes distàncies inferiors a les que estableix aquest article per a delimitar la zona de domini públic ferroviari i la de protecció, en funció de les característiques tècniques de la línia ferroviària i de les característiques del sòl pel qual passi la dita línia.

#### Article 14

##### *Línia límit d'edificació*

1. La línia límit d'edificació s'estableix a banda i banda de les línies ferroviàries de manera que des d'aquesta línia fins a la línia ferroviària resten prohibides les obres de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a conservar i mantenir les edificacions existents en el moment de l'en-

trada en vigor d'aquesta llei. Igualment, resta 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. L'establiment de les línies elèctriques d'alta tensió soterrades requereix l'autorització prèvia de l'ens titular de la infraestructura ferroviària.

2. La línia límit d'edificació se situa, en sòl no urbanitzable, en sòl urbanitzable i en sòl urbà no consolidat, a cinquanta metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir de la dita aresta. Es pot determinar per reglament una distància inferior en funció de les característiques de les línies.

3. La línia límit d'edificació en sòl urbà consolidat se situa a vint metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir de la dita aresta. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de reduir aquesta distància si se n'acredita la necessitat i si aquesta reducció no perjudica la regularitat, la conservació i el lliure trànsit del ferrocarril.

4. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, amb l'informe previ dels ens locals afectats, si el planejament urbanístic ho permet, 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. L'atorgament de l'autorització prèvia necessària per a executar obres o instal·lacions fixes o provisionals, per a canviar la destinació d'aquestes o el tipus d'activitat que s'hi pot acomplir i per a plantar o talar arbres en les zones de domini públic i de protecció de la infraestructura ferroviària correspon al titular de les infraestructures ferroviàries o, si escau, a l'ens que en tingui atribuïda l'administració.

2. Amb caràcter general, solament es poden autoritzar obres o instal·lacions a les zones de domini públic i de protecció si són compatibles amb la seguretat del trànsit ferroviari i són necessàries per a prestar el servei ferroviari, o bé si ho requereix la prestació d'un servei d'interès general, d'acord amb el procediment i les condicions que s'estableixin per reglament. Les instal·lacions requerides per a la prestació d'un servei d'interès general comprenen la instal·lació de sistemes d'aprofitament energètic passius.

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

4. L'autorització a què fa referència aquest article es pot denegar per raons de seguretat. Aquesta autorització és preceptiva per a l'atorgament de la llicència municipal corresponent. No obstant això, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot prohibir o condicionar l'exercici de les obres o les activitats que es vulguin fer, encara que hi hagi conformitat de l'administrador de la infraestructura, si poden pertorbar l'adequada prestació del servei o són contràries a l'interès públic.

5. L'atorgament de l'autorització a què fa referència aquest article no eximeix de l'atorgament de les autoritzacions o les llicències preceptives d'altres administracions o d'altres departaments de la Generalitat.

6. Es poden ocupar superfícies en la zona de protecció per necessitat del servei ferroviari. Aquesta ocupació i l'import dels danys i perjudicis que efectivament s'hagin produït han d'ésser objecte d'indemnització.

7. Es poden fer conreus agrícoles en la zona de protecció, sense necessitat d'autorització prèvia, si es garanteix l'evacuació correcta de l'aigua de reg i no es causen perjudicis a l'esplanació. Resta prohibida la crema de rostolls, d'acord amb el que estableixi la normativa aplicable en aquesta matèria.

8. La producció de danys en una infraestructura ferroviària origina la incoació i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent contra el presumpte responsable, en els termes que s'estableixin per reglament, per a determinar la indemnització pels danys i perjudicis causats, que és exigible per via de constreyniment. Si la reparació d'un dany és urgent per al servei ferroviari, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport l'ha de fer immediatament, a càrrec del causant o la causant.

#### TÍTOL IV

*L'administració i la regulació de les infraestructures ferroviàries*

##### CAPÍTOL I

*L'ens infraestructures ferroviàries de Catalunya*

#### Article 16

*Naturalesa jurídica*

1. Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat) és un ens públic dels que estableix l'article 1.b.1r del text refós de la Llei 4/1985, del 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana, aprovat pel Decret legislatiu 2/2002, del 24 de desembre, que sotmet la seva activitat al dret privat, sens perjudici de les excepcions que estableix aquesta llei, i que és adscrit al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport.

2. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya té personalitat jurídica pròpia, autonomia administrativa, econòmica i financera, patrimoni propi i 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 que estableixen les lleis.

#### Article 17

*Objecte*

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

2. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, per encàrrec del Govern, pot construir, conservar i explotar qualsevol infraes-

tructura de transport d'interès general i pot complir qualsevol funció que li encomani el Govern i que directament o indirectament estigui relacionada amb la construcció, la conservació i l'administració d'infraestructures de transport. Especialment, 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. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya pot actuar directament, o per mitjà de la constitució de societats, empreses o entitats d'altres tipus, o participant-hi directament o indirectament, o per mitjà de qualsevol altra forma de col·laboració empresarial.

4. Les actuacions de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya s'han d'ajustar als criteris que estableix 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 gestió directa del servei de transport de mercaderies o de viatgers per ferrocarril.

#### Article 18

*Competències i facultats*

Corresponen a l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, per al compliment de les finalitats que li atribueix aquesta llei, 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 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 les instal·lacions i dels 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 utilitzar, directament o per mitjà de tercers, les infraestructures i les instal·lacions i dependències corresponents per a activitats directament o indirectament relacionades amb el transport d'interès general, atenent el que estableixen els apartats 1 i 2 de l'article 17.

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 policia amb relació a les infraestructures de transport, sens perjudici de les competències del departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport 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 la participació en entitats mercantils i la formalització d'acords o negocis jurídics amb subjectes de dret privat per a complir millor les seves finalitats.

h) L'exercici, en els termes de la normativa d'expropiació forçosa, de les funcions corresponents a la condició de beneficiari, cas en el qual la potestat expropiatòria correspon 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, i també, en general, l'elaboració dels treballs i els estudis que li siguin requerits amb relació a les matèries sobre les quals té funcions atribuïdes.

j) L'emissió dels informes preceptius, d'acord amb el que estableix aquesta llei i les disposicions que la despleguen.

#### 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 pel nombre de vocals que es determini per reglament. Un secretari o secretària, amb veu però sense vot, assisteix el Consell d'Administració.

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

2. Les funcions de cada òrgan han d'ésser determinades per reglament.

#### Article 20

##### *Recursos econòmics*

Els recursos econòmics de l'ens 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 les 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 els altres tipus d'endeutament o emprèstit que subscrigui, amb l'autorització prèvia del Govern, a proposta del conseller o consellera competent en matèria de finances.

f) Les altres aportacions que li siguin atribuïdes.

#### Article 21

##### *Règim de fiscalització i comptabilitat*

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

2. L'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya és sotmès al règim de comptabilitat pública, d'acord amb el que estableixen els articles 72 i concordants del 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'exploració 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 de percebre un cànon d'utilització de les infraestructures, que les empreses operadores de la xarxa ferroviària han de satisfer, de conformitat amb el que estableix el títol IX.

#### Article 24

##### *Regulació de l'accés a la xarxa*

1. El Govern ha de determinar per reglament els mecanismes per a facilitar l'establiment de la competència entre operadors del seu sistema ferroviari, per tal de complir el que estableix l'article 31.2.

2. El reglament a què fa referència l'apartat 1 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 per a accedir-hi i detalla les normes generals, els terminis, els procediments, els criteris relatius als sistemes de cànon i l'adjudicació de capacitat i, en general, les informacions necessàries per a cursar una sol·licitud de capacitat.

2. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha d'especificar per reglament el contingut de la declaració sobre la xarxa d'acord amb el que estableix la normativa comunitària.

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

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

#### Article 26

##### *Adjudicació de capacitat d'infraestructura*

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 per 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. La capacitat d'infraestructura s'adjudica per a la prestació d'uns serveis de transport de característiques tècniques concretes i no, per tant, amb caràcter genèric.

3. Poden presentar les sol·licituds de capacitat d'infraestructura les empreses ferroviàries que, prèviament, hagin obtingut una llicència o una

autorització d'empresa ferroviària i, així mateix, les agrupacions empresarials que constitueixin aquestes empreses.

4. Poden sol·licitar capacitat d'infraestructura, de la manera que s'estableixi per reglament i complint els requisits que s'hi estableixin, els agents de transport, els carregadors, els operadors de transport combinat, les autoritats portuàries i aeroportuàries i els òrgans d'administració de les centrals integrades de mercaderies, dels polígons industrials, de les zones franques, de les empreses de distribució energètica i, en general, dels ens que, sense tenir la consideració d'empreses ferroviàries, estiguin interessats en l'exploració d'un servei ferroviari.

5. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, d'acord amb el que s'estableixi per reglament, a fi de protegir les seves legítimes expectatives en matèria d'ingressos i la futura utilització de la infraestructura que gestiona, pot imposar requisits als candidats, sempre que siguin adequats, transparents i no discriminatoris i facin referència a la capacitat tècnica i econòmica.

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

7. La capacitat d'infraestructura s'ha d'adjudicar d'acord amb el procediment que estableix aquesta llei, de manera que s'asseguri degudament la coordinació entre el transport de viatgers i el transport de mercaderies en funció de llurs necessitats respectives.

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

#### Article 27

##### *Procediment d'adjudicació*

L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries s'ha d'ajustar al procediment que el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport estableixi per reglament per a l'adjudicació de capacitat, tant pel que fa a les sol·licituds com a llur coordinació, el tractament de la infraestructura congestionada i el pla d'augment de capacitat.

#### Article 28

##### *Mesures especials en cas de perturbacions del trànsit ferroviari*

1. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, en cas de perturbació del trànsit ferroviari ocasionada per un accident, una fallada tècnica o qualsevol altra incidència, ha d'adoptar les mesures necessàries per a restablir la situació de normalitat de la manera menys perjudicial per als interessos dels usuaris del servei. Amb aquesta finalitat, ha d'elaborar un pla de contingències, sens perjudici del que estableix la normativa aplicable en matèria de protecció civil.

2. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, si, per qualsevol causa, la infraestructura ha quedat inutilitzable temporalment, pot suspendre, sense avís previ, la prestació del servei ferroviari sobre aquestes infraestructures per a fer, amb caràcter urgent, les reparacions necessàries. En aquest cas, les empreses ferroviàries afectades no tenen dret a exigir cap com-

pensació ni indemnització, llevat que la causa sigui imputable a l'ens administrador, en els termes que es determinin per reglament.

3. Les empreses ferroviàries, en els casos que estableix aquest article, estan obligades a posar a disposició de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries els recursos que aquest consideri apropiats i a prestar-li la col·laboració que els requereixi.

#### Article 29

##### *Drets d'ús de la capacitat d'infraestructura*

1. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries adjudica la capacitat d'infraestructura, el dret d'ús de la qual, una vegada atribuït a un candidat, no es pot cedir a cap altra empresa.

2. No es considera cessió, sens perjudici del que estableix l'apartat 1, l'ús de capacitat d'infraestructura per part d'una empresa ferroviària que actuï per compte d'un adjudicatari de capacitat que no sigui empresa ferroviària. En aquest cas, la capacitat s'ha d'usar per a complir les finalitats pròpies de l'activitat de l'adjudicatari, que ha d'ésser algun dels que estableix l'article 26.4.

3. Es prohibeixen, en tots els casos, els negocis jurídics sobre la capacitat d'infraestructura.

4. L'incompliment del que estableix l'apartat 3 comporta, segons el cas, l'exclusió del procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura 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, compleix les funcions següents:

a) Vetllar perquè es pugui accedir al mercat dels serveis del Sistema Ferroviari de Catalunya en condicions d'objectivitat, transparència i no-discriminació.

b) Resoldre els conflictes que es plantegin amb relació a:

Primer. La declaració sobre la xarxa i els criteris que conté.

Segon. El procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura i els seus resultats.

Tercer. El sistema de cànon, llur nivell i llur estructura.

Quart. El certificat de seguretat i l'execució i el seguiment de les normes i les reglamentacions de seguretat.

c) Vetllar perquè els cànon ferroviaris compleixin aquesta llei i no siguin discriminatoris.

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

2. La Comissió de Regulació Ferroviària pot requerir a les administracions, els organismes i les empreses que actuen en el sector ferroviari les informacions necessàries per a l'exercici de la seva activitat, que li han de facilitar 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. Les decisions de la Comissió vinculen totes les parts afectades.

4. La composició i el procediment d'actuació de la Comissió de Regulació Ferroviària s'han de determinar per reglament, de manera que s'hi garanteixi la presència de representants de les administracions competents sobre les infraestructures i els serveis ferroviaris que regula aquesta llei.

5. La Comissió de Regulació Ferroviària pot sol·licitar al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport que intervingui en la inspecció tècnica dels serveis, les instal·lacions i les actuacions de les empreses del sector ferroviari subjectes a la competència del Govern.

#### 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 estableix aquesta llei i sens perjudici de les excepcions que estableix.

3. El Govern pot declarar de servei públic determinats serveis de transport ferroviari en els supòsits a què fa referència l'article 36. El Govern pot atribuir directament la gestió d'aquests serveis a un ens o un operador públic. Aquests serveis també poden ésser objecte de qualsevol altra fórmula de gestió dels serveis públics que estableixin les lleis.

4. S'entén per transport de viatgers el de persones, i per transport de mercaderies, el de qualsevol classe de béns, als efectes del que estableix aquesta llei.

#### CAPÍTOL II

##### *Empreses ferroviàries*

#### Article 32

##### *Llicència i autorització d'empresa ferroviària*

El servei de transport ferroviari de viatgers i de mercaderies que formen part del Sistema Ferroviari de Catalunya no es poden prestar 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 d'acord amb el que estableix aquesta llei.

#### Article 33

##### *Autorització d'empresa ferroviària*

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

2. 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 manera motivada, la resolució d'atorgament de l'autorització que

habilita per a prestar els serveis de transport ferroviari de viatgers o de mercaderies que s'hi determinin.

3. La resolució d'atorgament de l'autorització d'empresa ferroviària s'ha d'emetre en el termini de tres mesos a partir de la data de presentació de la sol·licitud. Si transcorre aquest termini sense que s'hagi dictat resolució expressa, s'ha d'entendre que la sol·licitud és desestimada.

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

5. Les llicències d'empresa ferroviària atorgades pels estats de la Unió Europea produeixen llurs efectes a Catalunya.

6. Les empreses ferroviàries no poden complir activitats que no estiguin expressament emparades per l'autorització, sens perjudici que sol·licitin, si escau, d'ampliar-ne o modificar-ne el contingut.

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

8. Les empreses ferroviàries poden accedir a la infraestructura ferroviària en els termes i les condicions que estableix aquesta llei.

9. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de tenir un registre d'empreses ferroviàries de caràcter públic, en el qual s'han d'inscriure, d'ofici, les dades relatives a les empreses ferroviàries, de la manera que es determini per reglament.

#### Article 34

##### *Obtenció de l'autorització d'empresa ferroviària*

1. El sol·licitant de l'autorització d'empresa ferroviària, per a obtenir-la, ha d'acreditar prèviament que compleix els requisits següents:

a) Tenir 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 a afrontar les 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 l'acompliment de la dita activitat.

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

4. Les entitats que no compleixin els requisits d'honorabilitat i de solvència tècnica, econòmica, financera i professional que s'estableixin per reglament no poden ésser titulars d'una autorització d'empresa ferroviària.

#### Article 35

##### *Vigència de l'autorització d'empresa ferroviària*

1. L'autorització d'empresa ferroviària solament és vigent mentre l'empresa ferroviària compleixi els requisits que aquesta llei estableix per a atorgar-la.

2. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport ha de verificar que l'empresa ferroviària compleixi els requisits indicats amb la periodicitat i en les condicions que es determinin per reglament.

3. El conseller o consellera del departament competent en matèria d'infraestructures i ser-



veis de transport, sens perjudici del que estableix l'apartat 1, pot suspendre, amb caràcter total o parcial, per un termini màxim de dotze mesos, l'autorització atorgada a una empresa ferroviària, en els casos següents:

- a) Com a mesura cautelar en el marc d'un expedient sancionador per infracció molt greu.
- b) Com a sanció, d'acord amb el que estableix el títol X.
- c) Si l'empresa ferroviària interromp les operacions durant un període superior a sis mesos, llevat que el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport acordi de revocar l'autorització, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

4. La suspensió només es pot acordar si es dona una de les causes a què fa referència l'apartat 3 i la mesura és convenient per a garantir la seguretat i una prestació eficaç del servei de transport ferroviari. La suspensió s'ha de tramitar d'acord amb el procediment que s'estableixi per reglament.

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

- a) Per incompliment sobrevingut per l'empresa ferroviària dels requisits que aquesta llei estableix per a atorgar-la.
- b) Per la concurrència de causes que posin en qüestió la viabilitat financera de l'empresa.
- c) Per haver obtingut l'autorització en virtut de declaracions falses o per un altre mitjà irregular.
- d) Per la sanció imposada, segons el que estableix l'article 66.2.
- e) Per no haver començat a prestar el servei en el termini establert a l'efecte.
- f) Per la revocació d'una autorització per a prestar serveis de transport ferroviari d'interès públic per incompliment de les obligacions inherents a l'autorització.
- g) 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 determinin per reglament.

### 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 a garantir la comunicació entre diversos punts del territori de Catalunya en unes condicions adequades de freqüència i qualitat de l'oferta.

2. El Govern pot revisar la naturalesa de servei públic de la prestació de determinats serveis de transport ferroviari del Sistema Ferroviari de Catalunya si l'evolució o la modificació de les condicions que van motivar aquesta declaració ho aconsella.

3. El Govern, si hi ha motius socials que ho justifiquin, pot imposar a les empreses titulars de serveis de transport ferroviari de viatgers obligacions addicionals de servei públic, en matèria de reduccions o bonificacions tarifàries, amb

les compensacions que, si 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, del 4 d'abril, per la qual s'estableixen i regulen actuacions públiques especials en la conurbació de Barcelona i en les comarques compreses dins la seva zona d'influència directa, la competència per a la prestació del servei de transport públic subterrani de viatgers, configurat per la xarxa del ferrocarril metropolità de Barcelona, que inclou les línies existents en el moment de l'aprovació d'aquesta llei i llurs perllongaments, i per les línies que, si s'escau, s'hi incorporin.

### CAPÍTOL IV

#### *El personal ferroviari*

##### Article 38

###### *Règim aplicable*

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

2. Correspon al titular de la infraestructura, a l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, si escau, o a l'empresa operadora del servei, per mitjà del seu personal, en els termes que s'estableixin per reglament, l'exercici de la potestat de policia amb relació a:

- a) La circulació ferroviària.
- b) 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 tota mena necessàries per a l'exploració.
- c) El control del compliment de les obligacions que tendeixin a evitar tota mena de dany, deteriorament de les vies i les instal·lacions, risc o perill per a les persones.
- d) El control de les limitacions imposades amb relació als terrenys immediats al ferrocarril.

3. Els empleats del titular de la infraestructura i de les empreses ferroviàries i el personal contractat en els termes a què fa referència l'apartat 2 tenen, en els actes de servei i en els motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de llurs funcions, especialment les de vigilància immediata de l'observança, pels usuaris i per tercers en general, de les regles que estableixen les lleis i els reglaments. Els dits empleats han d'exercir les funcions inspectores corresponents i han de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents, els quals han de supervisar, en tots els casos, la inspecció, la tra-

mitació de les denúncies presentades i la imposició de les sancions corresponents, si escau.

4. Els empleats del titular de la infraestructura i de les empreses ferroviàries tenen la consideració d'agents de l'autoritat als efectes de l'exigència, si escau, de la responsabilitat corresponent als qui ofereixin resistència o cometin atemptat o descatament, d'obra o de paraula, contra ells.

5. Els agents ferroviaris i el personal de l'empresa ferroviària, en l'exercici de les funcions a què fa referència aquest article, poden sol·licitar, per mitjà de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels cossos i les forces de seguretat.

### TÍTOL VI

#### *Normes específiques per als sistemes tramviaris*

##### Article 39

###### *Normes generals*

1. Els tramvies que circulen per diversos municipis formen part del Sistema Ferroviari de Catalunya, que es regula per les normes d'aquesta llei, amb les especificitats que estableix aquest títol.

2. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport i els ajuntaments afectats, d'acord amb les autoritats territorials del transport si n'hi ha i tenen atribuïdes aquestes funcions, abans d'establir un sistema tramviari, n'han de determinar les condicions d'integració, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió del sistema viari, per mitjà d'un pla especial urbanístic del sistema tramviari, en els termes que es determinin per reglament.

3. Les funcions que aquesta llei atribueix en matèria de policia de ferrocarrils a l'administració titular de la infraestructura es poden delegar, en el cas dels sistemes tramviaris, en l'empresa concessionària que gestiona el servei.

##### Article 40

###### *Domini públic i zones de protecció*

1. Són de domini públic els terrenys ocupats per la infraestructura tramviària, incloent-hi, en tots els casos, els ocupats per la plataforma de via i aquells on hi ha els elements funcionals o les 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, de la manera que es determini per reglament.

2. L'administració titular i l'ens local corresponent, com a titular del subsòl i de la projecció vertical dels terrenys, en els casos en què la infraestructura tramviària, en tot el seu recorregut o en algun dels seus trams, s'hagi d'integrar en el domini públic viari municipal, han d'establir per conveni, en funció de llurs competències respectives, les condicions que calguin per a fer viables l'establiment i l'explotació del tramvia. Aquest conveni ha de concretar les condicions d'ús del domini públic municipal i les obligacions d'ambdues administracions. Així mateix, ha d'establir les condicions en què s'ha de prestar el servei del transport tramviari amb relació a la circulació, les vies públiques afectades, els encreuaments, la seguretat dels vianants, la regulació del trànsit i els altres aspectes que es considerin necessaris.

3. Solament es poden fer obres o instal·lacions a la zona de domini públic, amb l'autorització prèvia de l'administració titular de la infraestructura tramviària, si són necessàries per a la prestació del servei públic de transport de viatgers o bé si ho requereix la prestació d'un servei d'interès general. Excepcionalment, per causes degudament justificades, es pot autoritzar que obres o instal·lacions d'interès privat creuin la zona de domini públic. En el cas d'obres d'urbanització o relatives als serveis o activitats municipals, l'autorització correspon a l'ajuntament, amb l'informe previ de l'administració titular de la infraestructura.

4. Les autoritzacions de l'administració titular de la infraestructura tramviària han de fixar les condicions tècniques i temporals d'execució de les obres o les instal·lacions autoritzades a la zona de domini públic, procurant que l'afectament sobre el sistema de transport de viatgers sigui mínim. Abans d'atorgar l'autorització preceptiva, s'ha de concedir audiència a l'operador del sistema tramviari perquè informi sobre els condicionants tècnics de les obres previstes en la zona de domini públic.

5. L'autorització a què fan referència els apartats 3 i 4, si la infraestructura tramviària s'integra en el domini públic municipal, l'ha de donar l'ajuntament corresponent, amb l'informe previ de l'operador del sistema tramviari i de l'administració titular de la infraestructura tramviària, que té caràcter vinculant pel que fa als aspectes de naturalesa ferroviària.

6. La zona de protecció és contigua al domini públic i consisteix en una franja de terreny de vuit metres comptats des de les arestes exteriors de la plataforma de via. Aquesta franja s'ha de reduir en zones de sòl urbà consolidat, a proposta de l'ajuntament afectat i amb l'informe previ favorable de l'administració titular de la infraestructura tramviària. En la zona de protecció, no s'hi poden executar obres i solament s'hi permeten els usos que són compatibles amb la seguretat del trànsit tramviari.

7. El dret d'ús que han de concedir les administracions titulars dels ponts, els túnels i les altres infraestructures d'obra civil a favor de l'administració titular del sistema tramviari que hi passa s'ha d'acordar per mitjà de la signatura dels convenis pertinents entre les administracions implicades.

#### Article 41

##### *Aspectes urbanístics dels sistemes tramviaris supramunicipals*

1. L'establiment de sistemes tramviaris de caràcter supramunicipal té la consideració d'obres corresponents a la infraestructura del territori d'interès general, als efectes del que estableix el text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, del 26 de juliol.

2. S'ha d'aprovar, per a instal·lar un sistema tramviari d'àmbit supramunicipal, un pla especial urbanístic, que ha d'elaborar l'òrgan administratiu que té al seu càrrec l'execució directa d'aquesta infraestructura, amb la participació dels municipis afectats, i que s'ha de tramitar d'acord amb el que estableix la legislació urbanística.

3. El pla especial urbanístic a què fa referència l'apartat 2 ha de procurar fer compatibles les necessitats del sistema tramviari i de la mobilitat en general amb la inserció del sistema tramvi-

ari en el medi urbà, de manera que se'n minimitzi l'impacte en la urbanització i es garanteixi l'accessibilitat dels espais on s'hagi d'instal·lar. L'aprovació definitiva d'aquest pla comporta la necessitat d'adequar-hi el planejament urbanístic.

4. Les administracions, si la instal·lació de sistemes tramviaris supramunicipals s'ha de complementar amb l'execució d'obres d'urbanització de vies públiques de les quals són titulars els ajuntaments afectats, n'han d'acordar, per mitjà d'un conveni, el règim de finançament, en el qual han de participar els municipis per mitjà de la fórmula que sigui més adequada d'acord amb el que estableix la normativa en matèria d'hisenda i règim local.

#### Article 42

##### *Llicències per a obres d'instal·lació 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, sens perjudici de l'informe preceptiu que els ajuntaments afectats han d'emetre sobre l'adequació de les obres al planejament urbanístic. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

#### Article 43

##### *Manteniment i conservació de la infraestructura tramviària*

El manteniment, la conservació i la neteja de les infraestructures d'un sistema tramviari corresponen, amb caràcter general, a l'administració que n'és titular, sens perjudici que, per conveni amb l'ajuntament corresponent, s'estableixin les condicions per al manteniment dels elements instal·lats a la plataforma de via que no siguin essencials per a l'explotació del sistema tramviari, entre els quals s'inclouen l'enllumenat públic i l'aigua de reg per a la gespa de la plataforma.

#### Article 44

##### *Circulació*

1. La velocitat de circulació dels tramvies s'ha d'adaptar, en tots els casos, a les condicions del lloc, de manera que es garanteixi que es poden aturar amb seguretat al lloc previst. S'ha de tenir una precaució especial quan els tramvies circulin per vies públiques i places i quan les maniobres es facin de nit, amb mala visibilitat o en mode degradat.

2. Les normes que regulen la coordinació entre els diferents modes de transport, en el cas dels encreuaments de línies de tramvies amb vies urbanes o carreteres, s'han d'establir per reglament. En les interseccions sense semàfors, d'acord amb el que estableix l'article 57.1.b del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, del 21 de novembre, la prioritat de pas correspon als tramvies sobre els vehicles privats i els vehicles de rodolament destinats al transport públic.

#### Article 45

##### *Conducció*

Per a conduir un tramvia s'ha de tenir el títol habilitant corresponent, 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 l'acompliment de les activitats ferroviàries se subjecti a les normes de protecció civil i seguretat que estableixen aquesta llei i les altres normes aplicables en aquesta matèria.

2. Les empreses ferroviàries, abans de prestar serveis de transport sobre la xarxa d'infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya, han d'obtenir el certificat de seguretat que expedeix el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport d'acord amb el procediment que s'estableixi per reglament.

3. El certificat de seguretat ha de garantir que l'empresa ferroviària presta serveis de transport d'acord amb el pla d'autoprotecció de les infraestructures ferroviàries i amb 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 per reglament les condicions i els requisits per a homologar i registrar el material rodant que presti serveis en la xarxa d'infraestructures del Sistema Ferroviari de Catalunya, i també 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 la instal·lació o la modificació de qualsevol d'aquestes s'han de fer a diferent nivell, excepte si es tracta de tramvies, que s'exclouen 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 de la manera que s'estableixi per reglament.

2. L'aprovació administrativa dels projectes de construcció d'encreuaments a diferent nivell i dels de les obres necessàries per a la reordenació, la concentració i la millora dels passos a nivell i de llurs accessos, incloent-hi la millora de la visibilitat, comporta la declaració d'utilitat pública i la urgència de l'ocupació als efectes de l'expropiació dels béns que són necessaris per a les dites actuacions. Per a aprovar els projectes, no cal que es compleixi el tràmit d'informació pública si les actuacions que s'han d'executar no comporten una modificació substancial de la funcionalitat de la línia afectada. En la tra-

mitació d'aquests projectes s'ha de sol·licitar l'informe de l'ens local afectat. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

3. Les obres a què fa referència l'apartat 2 no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què fa referència l'article 84.1.b de la Llei 7/1985, del 2 d'abril, 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 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 manera expressa, en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

4. Els passos a nivell particulars establerts per al servei de determinades finques o d'explotacions de tota mena es regeixen per les condicions que fixa l'autorització corresponent. Es prohibeix expressament que siguin utilitzats per persones diferents de les que determina l'autorització o per a trànsits o finalitats diferents dels que determina l'autorització. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, d'ofici o a proposta de les administracions públiques competents en matèria de carreteres, pot acordar la clausura dels passos a nivell instal·lats en camins privats si llurs titulars no respecten les condicions de l'autorització o no atenen degudament llur conservació, protecció i senyalització, si la via es pot creuar per altres passos propers, al mateix o a diferent nivell, o si per altres accessos es pot arribar a la finca que dona servei al pas a nivell particular. Es poden modificar les condicions de l'autorització atorgada per a la instal·lació del pas a nivell o imposar noves exigències de seguretat o de pas si les circumstàncies del camí, de l'encreuament o de la línia han variat d'ençà que es va atorgar la dita autorització.

5. Les interseccions de camins o vies de comunicació amb línies ferroviàries en zones industrials o portuàries o en llurs accessos no tenen la consideració de passos a nivell als efectes d'aquesta llei si l'entitat explotadora de les dites línies ferroviàries comparteix amb la responsable de la carretera l'ordenació dels trànsits en els punts d'encreuament i la preferència hi resta fixada en cada moment d'acord amb un sistema d'ordenació dels trànsits que garanteix la seguretat. En aquestes zones el trànsit viari pot compartir la plataforma ferroviària. A les dites interseccions els trens han de limitar la velocitat màxima de circulació a 40 quilòmetres per hora.

6. El que estableix l'apartat 5 és aplicable als ferrocarrils turístics amb les adaptacions que el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport determini en cada cas.

7. La senyalització dels passos a nivell correspon al titular de l'accés corresponent i la senyalització interior de la infraestructura ferroviària correspon al titular d'aquesta infraestructura.

#### Article 48

##### *Supressió i reordenació de passos a nivell*

1. La Generalitat i les altres administracions públiques amb competència en matèria de carreteres han de suprimir els passos a nivell i, si escau, els han de substituir per encreuaments a

diferent nivell, sens perjudici del que estableix l'apartat 2.

2. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, directament o per mitjà de l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries, per a preservar i millorar la seguretat dels usuaris de les carreteres i els camins i del ferrocarril, pot reordenar els passos a nivell i llurs accessos, tant de titularitat pública com privada, garantint, en aquest darrer cas, l'accés a les propietats afectades, i pot suprimir els que no siguin imprescindibles.

3. Els passos a nivell que, d'acord amb l'apartat 2, subsisteixin han de tenir els sistemes de seguretat i senyalització adequats per a garantir la seguretat, d'acord amb les regles que en funció de llurs diverses característiques estableixi l'administració competent en matèria de transports terrestres, i han de regular les diverses classes de protecció per als passos a nivell. Les dites regles han de tenir en compte les característiques de la circulació, la visibilitat dels passos i, si escau, les altres circumstàncies d'aquests que puguin afectar la seguretat de l'encreuament.

4. No es pot remodelar cap carretera o camí en el seu encreuament sobre vies fèrries sense haver obtingut l'autorització corresponent de l'ens o l'entitat que tingui al seu càrrec la infraestructura ferroviària.

5. La construcció d'urbanitzacions, d'hospitals, de centres esportius, docents i culturals, d'altres centres o establiments o d'altres equipaments equivalents implica l'obligació de construir un encreuament a diferent nivell, el tancament de la zona adjacent i, si escau, la supressió del pas a nivell preexistent, si l'accés als dits llocs comporta la necessitat de creuar la línia fèrria o dona origen al risc de provocar la pràctica del dit creuament. El promotor de la urbanització o de l'establiment ha de costejar la dita construcció de l'encreuament i, si escau, la supressió del pas a nivell. L'entitat promotora ha de presentar, en tots els casos, un projecte específic dels accessos a la urbanització o l'establiment, incloent-hi els aspectes de parcel·lació, xarxa viària i serveis urbans que incideixin en les zones de domini públic i de protecció.

6. Les obres que s'han de fer d'acord amb les obligacions que estableix l'apartat 5 no estan subjectes als actes de control preventiu municipal a què fa referència l'article 84.1.b de la Llei de l'Estat 7/1985, sens perjudici de llur adequació al planejament urbanístic i de la necessitat que siguin sotmeses a un informe municipal previ. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació pertinent. Si no s'emet en aquest termini, poden prosseguir les actuacions.

#### TÍTOL VIII

##### *Drets i deures dels usuaris*

#### Article 49

##### *Drets dels usuaris*

1. Els usuaris dels serveis de transport ferroviari de viatgers gaudeixen dels drets següents:

- Utilitzar els serveis de transport ferroviari en les condicions que estableix la normativa, amb els nivells de qualitat que el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport determini per reglament.
- Rebre de l'empresa ferroviària, amb l'antelació suficient, informació de l'horari dels

serveis, de les tarifes corresponents i, especialment, de les incidències que puguin afectar la prestació del servei i el compliment dels horaris previstos. S'han de fixar per reglament els protocols d'actuació que les empreses ferroviàries han de complir en cas d'incidències que afectin el servei, d'acord amb el principi de la menor afectació als usuaris.

c) Contractar la prestació del servei ferroviari amb l'empresa ferroviària en els termes que estableix la normativa aplicable en matèria de defensa dels consumidors i usuaris.

d) Ésser indemnitzats per l'empresa ferroviària, en cas que aquesta incompleixi les obligacions que hagi assumit en virtut del contracte de transport o que li imposa la normativa aplicable, llevat dels casos de força major o de la concurrència de causes no imputables a l'empresa ferroviària, d'acord amb el que s'estableix per reglament.

e) Ésser informats dels procediments establerts per a resoldre les controvèrsies que puguin sorgir amb relació al 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 una cura especial d'atendre degudament les persones que, per motius d'edat, de salut o de limitacions de mobilitat o per altres motius anàlegs, requereixin una atenció especial. S'ha de determinar per reglament la manera d'atendre les necessitats d'aquestes persones i els mitjans que el personal de les empreses ferroviàries ha de posar a llur abast per a facilitar-los l'accés als serveis ferroviaris.

g) Formular les reclamacions que estimin convenients amb relació a la prestació del servei, de la manera que estableixen les normes que despleguen aquesta llei.

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

i) Carregar la bicicleta al tren. S'han d'establir per reglament les condicions per al transport de les bicicletes dels usuaris.

j) Els altres que els reconeixen les normes aplicables.

2. Els contractes tipus de transport que afecten els usuaris del servei han d'ésser 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 dels usuaris dels serveis un llibre de reclamacions que s'ajusti al model que s'estableixi per reglament.

4. Es garanteix als usuaris el dret a reclamar davant les juntes arbitral de transport.

#### Article 50

##### *Deures dels usuaris*

1. Els usuaris dels serveis del sistema de transport ferroviari de Catalunya han de complir les obligacions següents:

- Anar proveïts del corresponent títol de transport vàlid per a la utilització del servei de transport i degudament validat, que han de conservar mentre estiguin a l'interior de les instal·lacions i han de posar a disposició del personal

de l'empresa prestatària del servei si els el demana.

b) Atendre les indicacions que els empleats de l'empresa prestatària del servei els donin per a poder prestar-lo correctament, les indicacions dels cartells i els accessoris col·locats a la vista, i les emeses per megafonia, i també advertir aquesta empresa de les anomalies que observin.

c) Mantenir un comportament correcte i respectuós amb els altres usuaris i amb el personal de l'empresa explotadora del servei, i evitar les accions que puguin implicar un deteriorament o un maltractament dels trens o les instal·lacions.

d) Respectar les obligacions que estableixen els reglaments d'utilització i els contractes tipus de transport ferroviari que, si escau, aprovi l'Administració.

2. Es prohibeixen, als usuaris del sistema de transport ferroviari de Catalunya, d'acord amb les obligacions que estableix l'apartat 1, les actuacions següents:

a) Fumar als trens i a les instal·lacions, en els termes que estableixi la normativa sanitària aplicable; circular sobre patins o amb mitjans similars dins de les instal·lacions, i viatjar amb animals, exceptuant els gossos pigall, els gossos de seguretat de la mateixa empresa explotadora i els animals domèstics que es puguin admetre en les condicions fixades per reglament.

b) Introduir objectes o materials que puguin ésser perillosos o molestos per als usuaris i, en general, tot paquet o embalum de mides superiors a les fixades per reglament, exceptuant els cotxets, les cadires d'infants i les bicicletes. No obstant això, l'empresa prestatària dels serveis de transport pot autoritzar el transport de determinats objectes d'ús comú la mida dels quals sigui superior a la fixada per reglament i establir les condicions específiques que han de complir els portadors per a utilitzar els serveis. S'han d'establir per reglament les condicions específiques per al transport de les bicicletes dels usuaris.

c) Utilitzar sense causa justificada els sistemes d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors i utilitzar aquests elements de manera indeguda.

d) Viatjar en llocs diferents dels destinats als usuaris o en condicions inadequades. S'inclouen en aquest supòsit les actuacions següents:

Primera. Romandre a les plataformes d'intercomunicació dels trens articulats.

Segona. Aguaitar per les finestres del tren.  
Tercera. Muntar sobre l'estrep o qualsevol altre element exterior del tren i intentar sostenir-s'hi amb el tren aturat o en marxa.

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

Cinquena. Baixar a les vies o entrar en els túnels.

e) Intentar entrar o sortir del tren després que hagi sonat el senyal acústic que avisa del 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 per a ésser utilitzats en exclusiva pel personal de l'empresa explotadora.

g) Utilitzar sense causa justificada els aparells d'alarma dels trens i els altres que hi hagi a les instal·lacions, i també impedir-ne l'ús legítim.

h) Fer activitats o accions que, per llur naturalesa, puguin pertorbar els usuaris, alterar l'ordre públic o pertorbar els serveis de la companyia explotadora; mantenir un comportament que impliqui perill per a la pròpia integritat física o per a la dels altres usuaris, que es pugui considerar molest per a aquests o per als agents i el personal de la companyia, i fer accions que deteriorin o embrutin els trens o les instal·lacions.

i) Romandre a les instal·lacions fora de l'horari previst per a ésser utilitzades pels usuaris.

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 manera directa o indirecta qualsevol obra o instal·lació fixa o mòbil o qualsevol element funcional del servei.

m) Llançar o dipositar objectes de qualsevol naturalesa o fer abocaments en qualsevol punt de la via i dels seus voltants.

n) Executar qualsevol altra actuació que pugui comportar perill per a la seguretat del ferrocarril, dels usuaris, dels empleats, dels mitjans i de les instal·lacions.

o) Entrar a les vies fèrries o transitar-hi, llevat que es tingui una autorització atorgada expressament. Les vies s'han de travessar pels llocs determinats a aquest efecte, amb les limitacions o les condicions que s'estableixin per a utilitzar-los.

p) Utilitzar sense causa justificada les rutes d'evacuació i les sortides d'emergència o obstaculitzar-les de manera que se n'alteri la funcionalitat.

## TÍTOL IX

### Règim econòmic i tributari

#### CAPÍTOL I

##### Taxes ferroviàries

#### SECCIÓ PRIMERA

##### Taxes per autoritzacions i certificats de seguretat

#### Article 51

##### Règim jurídic

1. Constitueixen el fet imposable de la taxa per atorgament de l'autorització d'empresa ferroviària l'expedició, l'ampliació i la renovació de la dita autorització.

2. Constitueixen 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 estableix aquesta llei.

3. És subjecte passiu de les taxes l'empresa ferroviària en favor de la qual s'expedeix, s'amplia, es renova o es revisa l'autorització o el certificat de seguretat corresponents.

4. L'import de les taxes per atorgament d'una autorització o d'un certificat de seguretat és el següent:

a) Per l'expedició: 10.000 euros.

b) Per l'ampliació, la renovació o la revisió: 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 compleix el subjecte passiu.

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

3. La suspensió o la revocació de l'autorització o 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 corresponen, d'acord amb el que estableix aquesta llei, al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis 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 l'entitat competent per a atorgar-los.

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

#### SECCIÓ SEGONA

##### Taxes per atorgament de títols a personal ferroviari i per homologació de material rodant

#### Article 54

##### Règim jurídic

1. La gestió necessària per a atorgar títols a personal ferroviari i per a homologar material rodant dóna dret a l'exacció de les taxes compensatòries del cost de les actuacions i els tràmits necessaris, d'acord amb el que estableix aquest capítol.

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

3. És subjecte passiu de les taxes, segons els casos, la persona natural o jurídica que sol·licita l'homologació o el títol corresponents.

4. L'import de les taxes és el següent:

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

b) Per la certificació de material rodant: el que es determini per a 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 en què es presenta la sol·licitud corresponent.

**Article 56***Gestió i afectació*

La gestió i l'afectació de les taxes es regeixen pel que estableix l'article 53 respecte a les taxes per a l'atorgament d'autoritzacions.

## SECCIÓ TERCERA

*Cànon per la 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'import de les taxes corresponents, que reben el nom de cànon ferroviari.

2. Els cànon ferroviari s'han de percebre, entre altres conceptes, pels següents:

a) Per la utilització de les infraestructures ferroviàries.

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

3. S'ha de tenir en compte, en la fixació de l'import, dels terminis de pagament i de les altres condicions dels cànon ferroviari, que l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries ha de poder cobrir els costos de construcció, els derivats del seu finançament i endeutament i els altres costos de producció, tot això sens perjudici dels altres 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, i també l'ús comercial de les instal·lacions i els espais disponibles, estan subjectes al pagament de les tarifes corresponents en benefici del primer i a càrrec de les persones beneficiàries dels dits serveis i usos.

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 tarifes corresponents en benefici d'aquest i a càrrec de les entitats prestadores dels dits serveis.

3. Les activitats i els serveis subjectes al pagament dels cànon ferroviari que regula aquest títol no estan subjectes al pagament de tarifes.

**Article 59***Fixació, import i exigibilitat*

1. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries aprova anualment les tarifes, que tenen caràcter de preus privats, i en tramet la llista al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, el qual hi pot establir, per motius d'interès general, exempcions o bonificacions, compensant el dit ens administrador per la disminució d'ingressos que derivi d'aplicar-les.

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

3. Les tarifes són exigibles des que se sol·licita la prestació del servei, l'acompliment 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 en què es fixin o s'actualitzin.

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

5. L'ens administrador de les infraestructures ferroviàries 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.

## TÍTOL X

*Inspecció i règim sancionador***Article 60***Funció inspectora*

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

2. 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 la consideració d'agents de l'autoritat, d'acord amb el que estableix l'article 38, en els actes de servei o amb motiu d'aquests, i poden sol·licitar, si cal, el suport dels cossos i les forces de seguretat.

3. S'han de determinar per reglament el procediment d'actuació i les atribucions que corresponen als agents de l'autoritat a què fa referència l'apartat 2, i també les obligacions relatives a la inspecció de les persones físiques o jurídiques a les quals es pot aplicar aquesta llei.

**Article 61***Responsabilitat*

1. La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions tipificades per aquest títol s'ha d'exigir a les persones físiques o jurídiques que compleixin les activitats a què fa referència aquesta llei o que siguin afectades pel seu contingut. En el cas d'infraccions comeses per persones menors de divuit anys, llurs pares o tutors han de respondre de manera solidària per la quantia econòmica derivada de la sanció imposada.

2. S'ha d'imposar la sanció que correspongui al tipus infractor més greu si un mateix comportament infractor es pot qualificar d'acord amb dos o més tipus infractors.

**Article 62***Classificació de les infraccions*

1. Les infraccions administratives de les normes reguladores del Sistema Ferroviari de Catalunya es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

2. La infracció de la prohibició de fumar que estableix l'article 50.2.a es regeix pel que disposa la normativa sanitària aplicable.

**Article 63***Infraccions molt greus*

Són infraccions molt greus:

a) Acomplir activitats o prestar serveis regulats per aquesta llei sense tenir l'autorització administrativa preceptiva o qualsevol altre títol habilitant o sense estar expressament emparat pel dit títol.

b) Incomplir les condicions que fixen les autoritzacions administratives o els altres títols habilitants, si es posa en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

c) Prestar serveis sense tenir el certificat de seguretat preceptiu o en unes condicions que poden afectar la seguretat de les persones o dels béns pel fet d'incomplir greument les normes o les prescripcions tècniques.

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

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

f) Incomplir les normes fixades per l'ens administrador de les infraestructures ferroviàries de manera que es provoquin perturbacions en el trànsit ferroviari.

g) Negar o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció dels transports ferroviaris de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.

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

i) Executar obres o complir 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, si afecten la seguretat del trànsit ferroviari.

j) Deteriorar, destruir o sostreure qualsevol element de la infraestructura ferroviària que afecti la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o modificar-ne intencionadament les característiques.

k) No tenir els contractes d'assegurança obligatoris en vigor o tenir-los sense la cobertura suficient, d'acord amb el que estableix aquesta llei.

l) Cometre una infracció greu, si l'infractor o infractora ja ha estat sancionat, durant els dotze mesos anteriors, per una altra infracció greu per mitjà d'una resolució administrativa ferma.

**Article 64***Infraccions greus*

Són infraccions greus:

a) Incomplir les condicions que fixen les autoritzacions o els altres títols habilitants, si no hi concorren les circumstàncies perquè sigui una infracció molt greu.

b) Interrompre de manera injustificada el servei autoritzat.

c) No utilitzar, per causes imputables a l'empresa ferroviària, la capacitat adjudicada, en cas d'infraestructura congestionada.

d) Incomplir els requisits establerts en el moment en què es va adjudicar la capacitat.

e) Incomplir les instruccions operatives i de prestació del servei que dóna l'ens administrador d'infraestructures ferroviàries, si aquest incompliment no és una infracció molt greu.

f) Incomplir l'obligació de facilitar a l'òrgan administratiu competent la informació que reclami d'acord amb el que estableix aquesta llei.

g) Negar o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció, si no s'impedeix l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.

h) Utilitzar elements de transport que no compleixin les normes i els requisits tècnics de seguretat, si aquest comportament no és una infracció molt greu.

i) Incomplir les obligacions formals en matèria de drets dels consumidors i els usuaris.

j) Acomplir activitats que afectin el transport de mercaderies perilloses o peribles sense respectar la normativa reguladora específica i incomplir les normes reglamentàries que garanteixen la sanitat de les persones o que declaren la incompatibilitat de productes transportables salvaguardant la seguretat del transport, tret que sigui una infracció molt greu.

k) No tenir els instruments o els mitjans de control que s'han d'instal·lar obligatòriament en les màquines i en el material rodant o tenir-los inhabilitats.

l) Executar obres o complir activitats no permeses en les zones de protecció o de seguretat de les infraestructures ferroviàries sense tenir l'autorització preceptiva, si no afecten la seguretat del trànsit ferroviari.

m) Deteriorar qualsevol element de la infraestructura ferroviària directament relacionat amb l'ordenació, l'orientació i la seguretat de la circulació o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, si aquests comportaments no són una infracció molt greu.

n) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol obra o instal·lació de la via fèrria, dels seus elements funcionals o, en general, de qualsevol element del servei, si aquests comportaments no són una infracció molt greu.

o) Llançar o dipositar objectes en qualsevol punt de la via, els seus voltants o les instal·lacions annexes, o al pas dels trens, i, en general, fer qualsevol acte que pugui comportar un perill greu per a la seguretat del transport, dels usuaris, dels mitjans o de les instal·lacions de tota mena.

p) Plantar arbres 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 mantenir o no conservar els talussos que confronten amb la via fèrria, no evitar-ne la inestabilitat i fer altres accions que produeixin perjudicis al ferrocarril.

q) Utilitzar sense causa justificada els aparells d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors, i també utilitzar de manera indeguda aquests elements, si aquesta mala utilització comporta perill per a les persones.

r) Talar arbres sense autorització si es perjudica el servei de ferrocarril o no talar-ne si els arbres poden provocar situacions de perill.

s) Fer accions que comportin perill per als usuaris o el deteriorament o l'embrutiment dels vehicles o les estacions.

t) Passar vehicles pels passos a nivell sense haver obtingut prèviament la descàrrega elèctrica dels elements corresponents, si cal per les dimensions del transport.

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

v) Baixar a les vies, entrar en els túnels o creuar la via fèrria o la plataforma del tramvia per fora dels llocs expressament habilitats per a fer-ho.

w) Utilitzar sense causa justificada les rutes d'evacuació i les sortides d'emergència o obstaculitzar-les de manera que se n'alteri la funcionalitat.

x) Cometre una infracció tipificada per l'article 65, si l'infractor o infractora ja ha estat sancionat, durant els dotze mesos anteriors, per una altra infracció lleu per mitjà d'una resolució administrativa ferma.

y) Cometre una infracció tipificada per l'article 63, si, per les seves circumstàncies, no s'ha posat en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

#### Article 65

##### *Infraccions lleus*

Són 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 si el fet no és una infracció penal.

e) Accedir al tren o abandonar-lo fora de les parades establertes o quan es mou o després que hagi sonat el senyal que avisa del tancament de les portes.

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

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

h) Utilitzar sense causa justificada els mecanismes d'aturada, de seguretat o d'auxili dels trens, els altres que hi hagi a les instal·lacions i els altres mecanismes de seguretat o d'auxili, i també impedir-ne l'ús legítim.

i) Entrar a les cabines de conducció dels trens, a les locomotores o a altres llocs on hi hagi 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 dels habilitats per als usuaris.

k) Romandre a les instal·lacions ferroviàries fora de l'horari en què està previst que els usuaris les utilitzin.

l) Distribuir propaganda, enganxar cartells, pidolar, organitzar rifes o jocs d'atzar, vendre o oferir béns o serveis o fer qualsevol classe d'activitat artística en els trens i les instal·lacions ferroviàries sense autorització de l'empresa explotadora, i, en general, complir activitats o accions que per llur naturalesa puguin pertorbar els usuaris o alterar l'ordre públic.

m) Utilitzar sense causa justificada els aparells d'aturada d'emergència de les escales mecàniques i dels ascensors, i també utilitzar de manera indeguda aquests elements, si aquesta mala utilització no comporta perill per a les persones.

n) Executar obres o instal·lacions sense autorització en la zona de domini públic o de protecció, però complint els requisits per a obtenir-la.

o) Talar o plantar arbres sense autorització en les zones de domini públic o de protecció, si no es perjudica el servei de ferrocarril.

p) Les conductes a què fan referència les lletres de la a a la w de l'article 64, si, per llurs circumstàncies, no s'ha posat en perill la seguretat de les persones, dels béns o del trànsit ferroviari.

#### Article 66

##### *Sancions*

1. Les infraccions lleus que tipifica aquesta llei se sancionen amb una advertència o una multa de fins a 6.000 euros, o amb totes dues coses. Les infraccions greus se sancionen amb una multa des de 6.001 fins a 30.000 euros. Les infraccions molt greus se sancionen amb una multa des de 30.001 fins a 300.000 euros.

2. La comissió d'una infracció molt greu pot comportar la revocació o la suspensió per un període màxim d'un any de l'autorització administrativa i la consegüent inhabilitació temporal per a exercir l'activitat, i també, si escau, el precintament de la maquinària i del material rodant amb què s'hagi comès la infracció.

3. La imposició d'una sanció per la comissió d'una infracció molt greu, si s'ha imposat una altra sanció per infracció molt greu per resolució ferma en via administrativa en els dotze mesos anteriors, comporta la revocació de l'autorització d'empresa ferroviària. En el còmput d'aquest termini, no s'han de tenir en compte els períodes en què no s'ha pogut complir l'activitat per haver estat retirada temporalment l'autorització corresponent.

4. La imposició de les sancions per infraccions molt greus correspon al director o directora general competent en la matèria. La imposició de les sancions per infraccions greus i lleus correspon al cap o la cap del servei territorial corresponent. En el cas dels ens locals, aquestes atribucions corresponen a l'òrgan plenari o a la presidència, de la manera que estableixi el mateix ens local.

5. La imposició de sancions s'ha d'inscriure en el Registre d'Empreses Ferroviàries. Una vegada 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 l'estat del medi físic anterior a la comissió de la infracció i de l'obligació d'indemnitzar pels danys i perjudicis causats, d'acord amb el que estableix l'article 15. Específicament, la imposició de sancions per l'execució d'obres sense que s'hagi observat el que prescriu aquesta llei comporta la demolició d'allò que s'ha construït de manera indeguda, llevat que s'hagi obtingut l'autorització preceptiva, i, en tots els casos, la restitució de la situació anterior dels elements i els terrenys del ferrocarril. Les despeses ocasionades són a càrrec de la persona que hagi comès la infracció.

7. L'administració titular de la infraestructura ha de fixar, per mitjà de la resolució corresponent, el termini en què l'infractor o infractora ha de restituir l'estat dels béns anterior a la comissió de la infracció i l'import de la indemnització pels danys i perjudicis causats.

#### Article 67

##### *Infraccions i sancions específiques en matèria de circulació i conducció*

1. L'incompliment, pel personal de circulació o de conducció, de la normativa reglamen-

tària sobre qualificació professional i seguretat en el trànsit té el caràcter d'infracció administrativa.

2. Es prohibeix el consum, abans de la jornada de treball o durant aquesta, de begudes alcohòliques que puguin produir nivells d'alcohol en sang superiors a una taxa de 0,2 grams per litre o nivells d'alcohol en aire espirat superiors a 0,10 mil·ligrams per litre. El Govern pot modificar aquests límits. L'incompliment d'aquesta prohibició és una infracció molt greu.

3. Es prohibeix el consum de tota substància que pugui pertorbar o disminuir les facultats psicofísiques o la capacitat de conducció durant la jornada de treball en el compliment de les funcions relacionades amb la circulació o, directament o indirectament, amb la seguretat del trànsit. L'incompliment d'aquesta prohibició és una infracció molt greu.

4. El personal de circulació i la resta del personal les funcions del qual estan relacionades, directament o indirectament, amb la seguretat del trànsit ferroviari estan obligats, si els ho requereix l'empresa, a sotmetre's a proves d'alcoholèmia o a tota altra prova que se'ls pugui fer per a detectar si han consumit les substàncies a què fa referència l'apartat 3. La negativa a sotmetre's a aquestes proves és una infracció molt greu.

5. Són infraccions molt greus:

a) La conducció ferroviària sense tenir la titulació exigible per reglament.

b) La conducció de màquines de manera negligent o temerària.

c) L'omissió d'auxili en cas de necessitat o accident.

d) La conducció i la circulació de màquines que incompleixin les condicions tècniques i de seguretat que estableixen aquesta llei i les normes que la despleguen.

e) La conducció i la circulació de màquines excedint els temps màxims de conducció que es fixin per reglament.

6. El personal de conducció que per raons mèdiques pren productes que poden alterar la capacitat de conducció ho ha de comunicar a l'empresa. No comunicar-ho és una infracció greu.

7. Les infraccions molt greus que tipifica aquest article se sancionen amb una multa de fins a 15.000 euros i les greus, amb una multa de fins a 6.000 euros. Així mateix, es pot imposar, com a sanció, la revocació de l'autorització o del permís per a conduir vehicles de transport ferroviari.

8. L'empresa ferroviària en la qual presta serveis el personal sancionat respon solidàriament del pagament de les multes, sens perjudici de la possibilitat d'exercir l'acció de repetició contra aquest personal.

#### Article 68

##### *Gradació de les sancions*

L'import de les sancions que s'han d'imposar per les infraccions que tipifica aquesta llei s'ha de graduar d'acord amb:

a) La repercussió social de la infracció i el perill per a la seguretat i la salut de les persones, la seguretat de les coses i el medi ambient.

b) El dany o el deteriorament causat, si escau.

c) La intencionalitat.

d) El grau de participació de la persona sancionada i el benefici obtingut.

e) La comissió, en els dotze mesos anteriors al fet infractor, d'una altra infracció de la mateixa naturalesa declarada per una resolució ferma en via administrativa.

f) El fet que l'infractor o infractora hagi esmenat els efectes de la infracció per iniciativa pròpia.

#### Article 69

##### *Multes coercitives*

L'autoritat competent, amb independència de les sancions imposades, pot imposar multes coercitives en cas d'incompliment dels requeriments de cessació de les conductes infractores continuades. La imposició de multes coercitives es pot reiterar cada lapse que sigui suficient per a complir el requeriment en qüestió. Cadascuna de les multes coercitives no pot excedir del 30% de l'import de la sanció fixada per a la infracció comesa.

#### Article 70

##### *Procediment sancionador*

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

2. El termini per a tramitar i resoldre el procediment sancionador és d'un any des de la data d'inici. Una vegada transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució del dit procediment a la persona interessada, l'expedient caduca.

#### Article 71

##### *Prescripció*

1. Les infraccions molt greus que tipifica aquesta llei prescriuen al cap de tres anys d'haver-se comès; les greus, al cap de dos anys, i les lleus, al cap d'un any.

2. El termini de prescripció de les infraccions es comença a comptar a partir del dia en què es cometen. La iniciació, amb el coneixement de la persona interessada, del procediment sancionador interromp la prescripció. El còmput del termini de prescripció es reinicia si l'expedient sancionador ha estat paralitzat durant un mes per una causa no imputable al presumpte responsable.

3. Les sancions imposades per faltes molt greus prescriuen al cap de tres anys d'haver-se comès; les imposades per faltes greus, al cap de dos anys, i les imposades per faltes lleus, al cap d'un any.

4. El termini de prescripció de les sancions es comença a comptar a partir de l'endemà del dia en què la resolució per la qual s'imposa la sanció esdevé ferma. La iniciació, amb el coneixement de la persona interessada, del procediment d'execució interromp la prescripció. El còmput del termini de prescripció es reinicia si el procediment d'execució ha estat paralitzat durant un mes per una causa no imputable a l'infractor o infractora.

#### DISPOSICIONS ADICIONALS

##### Primera

##### *Adaptació de l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*

El Govern, en el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, ha de prendre les mesures adequades per a adaptar els estatuts de l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya al que estableix aquesta llei.

##### Segona

##### *Autorització de servei*

1. Els serveis de transport ferroviari de viatgers que, en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei, presten les empreses ferroviàries Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona són serveis públics de transport ferroviari.

2. S'autoritzen les empreses ferroviàries Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona, als efectes del que estableix l'article 36, a gestionar els serveis ferroviaris a què fa referència l'apartat 1.

##### Tercera

##### *Xarxa tramviària del Trambaix i el Trambesòs*

1. La xarxa tramviària del Trambaix i el Trambesòs és de titularitat de la Generalitat. Aquesta xarxa es planifica, s'ordena i es concedeix d'acord amb el que estableixen el Decret 200/1998, del 30 de juliol, pel qual es deleguen competències per a la implantació del sistema de tramvia/metro lleuger al corredor Diagonal-Baix Llobregat i s'encarrega la gestió de determinades funcions a l'Autoritat del Transport Metropolità, i l'Acord del Govern del 9 d'octubre de 2001, de delegació de competències per a la implantació del sistema de tramvia/metro lleuger al corredor Diagonal (plaça de les Glòries-Besòs) en l'Autoritat del Transport Metropolità.

2. S'autoritzen les empreses ferroviàries que gestionen serveis de la xarxa tramviària de Barcelona, als efectes del que estableix l'article 36, a gestionar els serveis ferroviaris a què fa referència l'apartat 1.

##### Quarta

##### *Actualització dels imports de les sancions*

S'autoritza el Govern a actualitzar l'import 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 a garantir l'adequació del règim jurídic aplicable al ferrocarril metropolità de Barcelona al que estableix aquesta llei, especialment pel que fa als títols de concessió vigents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

##### Sisena

##### *Interoperabilitat del sistema ferroviari de Catalunya*

El desenvolupament del Sistema Ferroviari de Catalunya ha de tenir en compte els requisits que la normativa comunitària estableix respecte a la interoperabilitat dels sistemes ferroviaris, tant pel que fa a les infraestructures i el

material rodant com a llurs sistemes i components.

**Setena**  
*Control del frau en el transport ferroviari de viatgers*

1. Els articles del 52 al 54 de la Llei 7/2004, del 16 de juliol, de mesures fiscals i administratives, són aplicables, en matèria d'ús indegut del servei de transport públic de viatgers, als serveis de transport ferroviari de viatgers que són objecte d'aquesta llei.

2. Les empreses ferroviàries, sens perjudici del que estableix l'apartat 1, poden establir condicions específiques per a l'accés o la sortida de llurs instal·lacions, tant amb caràcter general com per als casos en què, a la sortida, els viatgers no duguin el títol de transport adequat.

**Vuitena**  
*Catàleg de les infraestructures i els serveis del sistema de transport públic*

1. El Govern, per mitjà del departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transports, ha d'elaborar un catàleg de les infraestructures i els serveis que componen el sistema de transport públic de Catalunya. Aquest catàleg ha de contenir les dades bàsiques de les infraestructures i dels serveis de transport per carretera i per ferrocarril, i ha d'assenyalar els que són objecte de subvenció pública.

2. El catàleg a què fa referència l'apartat 1 ha d'ésser de lliure accés per als ciutadans, en els termes que s'estableixin per reglament.

3. El catàleg a què fa referència l'apartat 1 s'ha d'actualitzar, si cal, per mitjà d'una ordre del conseller o consellera 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, de la manera que estableix aquesta llei, i les infraestructures viàries que són objecte del Pla de carreteres de Catalunya, establert per la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres.

2. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya es pot tramitar i aprovar abans d'aprovar les Directrius nacionals de mobilitat que estableix l'article 6 de la Llei 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat, sens perjudici que, una vegada aprovades aquestes, el dit Pla s'hi hagi d'adaptar, si escau.

3. Els departaments competents en les matèries respectives han de vetllar per la coordinació necessària entre el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i el Pla de l'energia de Catalunya, especialment pel que fa a la previsió de la demanda d'energia elèctrica vinculada directament amb les infraestructures i els serveis ferroviaris.

**Desena**  
*Els tramvies urbans*

1. Són tramvies urbans, als efectes d'aquesta llei, els que circulen íntegrament per un únic terme municipal.

2. Els tramvies urbans són de competència municipal, sens perjudici de les facultats d'inspecció i control tècnic que corresponen al departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport, d'acord amb el que

s'estableixi per reglament. Els ajuntaments poden subscriure un conveni amb altres administracions per a gestionar els tramvies urbans.

**Oznena**  
*Infraestructures ferroviàries en ports i aeroports*

1. El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot incloure les infraestructures ferroviàries dels ports i els aeroports en el Sistema Ferroviari de Catalunya.

2. Un conveni que determini les obligacions i els drets de cadascuna de les parts, en els termes que s'estableixin per reglament, ha de regular la inclusió de les infraestructures ferroviàries en el Sistema Ferroviari de Catalunya, als efectes del que estableix l'apartat 1.

**Dotzena**  
*Condicions generals de contractació del transport ferroviari de mercaderies*

El departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport pot determinar, per reglament, les condicions generals de contractació aplicables al transport de mercaderies que es faci pel Sistema Ferroviari de Catalunya.

**Tretzena**  
*Preservació del material històric ferroviari*

Les administracions públiques han de vetllar per la preservació del material històric ferroviari. S'han de determinar per reglament les condicions per a preservar i protegir aquest material, i, si escau, les condicions tècniques i de seguretat exigibles 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 llur actuació amb relació a l'establiment de les normes de seguretat ferroviària que despleguin aquesta llei, amb la finalitat de preveure, prevenir i eliminar o disminuir el risc d'accidents associats a aquesta classe d'instal·lacions i serveis, d'afavorir l'evacuació ràpida i segura de les persones afectades i de facilitar l'actuació dels equips d'intervenció.

2. El departament competent en matèria de seguretat civil i emergències, als efectes del que estableix aquesta disposició addicional, ha d'emetre un informe en el procés d'elaboració de la declaració sobre la xarxa que estableix l'article 25.

**DISPOSICIONS TRANSITÒRIES**

**Primera**  
*Administració de les infraestructures ferroviàries*

1. El Govern ha de determinar les infraestructures ferroviàries en servei en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei que ha d'administrar l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya i llur règim d'integració o adscripció patrimonial.

2. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya manté la situació patrimonial de les infraestructures per les quals circulen els serveis ferroviaris que explota en el moment de l'entrada en

vigor d'aquesta llei, llevat que es modifiquin per aplicació del que estableix l'apartat 1.

3. Les condicions patrimonials de les infraestructures per les quals circulen els serveis ferroviaris que l'empresa Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona explota en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei es mantenen vigents, sens perjudici que, amb l'acord previ de les administracions competents, el Govern determini les infraestructures i el règim a què fa referència l'apartat 1.

**Segona**  
*Funcions de la Comissió de Regulació Ferroviària*

El Govern ha d'adoptar les mesures necessàries per a crear i posar en funcionament la Comissió de Regulació Ferroviària que estableix l'article 30. Mentre aquesta comissió no es constitueixi, el departament competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport compleix les funcions que aquesta llei atribueix a la dita Comissió.

**Tercera**  
*Reconeixement de les habilitacions per a tasques ferroviàries*

S'entén que el personal ferroviari qualificat que, en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei, exerceix funcions ferroviàries està habilitat per a complir-les i que el material rodant de què es disposa per al servei de transport ferroviari està homologat. La taxa per l'atorgament de títols a personal ferroviari no es pot aplicar a les funcions que té reconegudes en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

**Quarta**  
*Indemnitzacions per responsabilitat*

La normativa existent sobre classificació i valoració de seqüeles, de perjudici estètic i de dies de baixa, amb les taules corresponents, que s'aplica a les indemnitzacions per danys o perjudicis com a conseqüència d'accidents en la circulació de vehicles de motor és aplicable per a valorar els danys i perjudicis causats a les persones per accidents ferroviaris fins que la legislació pròpia de la Generalitat estableixi un sistema específic.

**DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA ÚNICA**

Es deroguen la Llei 19/2001, del 31 de desembre, de creació de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya; l'article 79 de la Llei 31/2002, del 30 de desembre, de mesures fiscals i administratives, i tota altra disposició de rang igual o inferior que s'oposi a aquesta llei.

**DISPOSICIONS FINALS**

**Primera**  
*Desplegament i aplicació*

S'autoritza 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**  
*Entrada en vigor*

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



Per tant, ordeno que tots els ciutadans als quals sigui d'aplicació aquesta Llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals pertocui la facin complir.

Palau de la Generalitat, 31 de març de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA  
President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS  
Conseller de Política Territorial  
i Obres Públiques

(06.088.055)

## ORDRE

*PRE/160/2006, de 31 de març, per la qual s'aproven les bases reguladores per a la concessió de subvencions per a iniciatives destinades a augmentar les estrenes comercials de pel·lícules doblades o subtítulades en llengua catalana.*

D'acord amb el Decret 216/2005, d'11 d'octubre, d'estructura orgànica de la Secretaria de Política Lingüística, una de les funcions d'aquest òrgan és establir i desenvolupar polítiques que tendeixen a fomentar els usos de la llengua catalana en tots els àmbits de la societat i la disponibilitat de productes i serveis en català. En concret, té la funció d'impulsar específicament el cinema en català i de gestionar les convocatòries d'ajuts a iniciatives vinculades a aquesta activitat.

La Llei 1/1998, de 7 de gener, de política lingüística, té com a objectiu principal, entre altres, emparar i fomentar l'ús del català per tots els ciutadans i ciutadanes de Catalunya i normalitzar i fomentar l'ús del català en el món socioeconòmic. La Llei esmentada preveu que el Govern de la Generalitat ha d'afavorir, estimular i fomentar el doblatge i la subtítolació en català de pel·lícules d'expressió original no catalana, i la distribució en qualsevol format, i l'exhibició d'aquests productes.

D'acord amb la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions;

D'acord amb el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre;

En ús de les atribucions que em confereix la normativa vigent, en especial l'article 92.3 del Text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya,

ORDENO:

Article únic

Aquesta Ordre té per objecte aprovar les bases reguladores per a la concessió de subvencions per a iniciatives destinades a augmentar les estrenes comercials de pel·lícules doblades o subtítolades en llengua catalana, les quals figuren a l'annex d'aquesta Ordre.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL

Sens perjudici d'allò que disposa la base 3 de l'annex d'aquesta Ordre, de forma excepcional,

per a la convocatòria corresponent a l'any 2006 s'inclouen també les pel·lícules estrenades al mes de desembre de 2005.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Es deroga l'Ordre PRE/27/2005, de 14 de febrer, per la qual s'aproven les bases reguladores de la concessió de subvencions per a iniciatives destinades a augmentar les estrenes comercials de pel·lícules doblades o subtítolades en llengua catalana.

DISPOSICIÓ FINAL

Aquesta Ordre entra en vigor el mateix dia de la seva publicació en el DOGC.

Contra aquesta Ordre o les seves bases es pot interposar recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos a comptar des del dia següent de la seva publicació, segons el que preveu l'article 46.1 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Barcelona, 31 de març de 2006

JOSEP BARGALLÓ VALLS  
Conseller primer

ANNEX

Bases

### —1 Règim jurídic

El règim jurídic aplicable a les subvencions que regulen aquestes bases l'integren els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions; el capítol IX del Text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, aprovat per Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, i l'Ordre d'1 d'octubre de 1997, sobre tramitació, justificació i control d'ajuts i subvencions, en tot allò que no contradigui o s'oposi als preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

### —2 Empreses destinatàries

Poden optar a aquestes subvencions les empreses de distribució cinematogràfica que hagin realitzat o que estiguin interessades a realitzar el doblatge o la subtítolació en català de pel·lícules en versió original en llengua no oficial a Catalunya i de qualsevol procedència.

Les empreses distribuïdores han d'estar inscrites en el registre d'empreses audiovisuals corresponent.

### —3 Objecte

L'objecte d'aquestes subvencions és promoure iniciatives destinades a augmentar les estrenes comercials de pel·lícules doblades o subtítolades en llengua catalana.

Es poden concedir subvencions per als conceptes següents:

- a) Per a despeses de doblatge al català de pel·lícules.
- b) Per a despeses de subtítolació al català de pel·lícules.
- c) Per a despeses de copiatge.
- d) Per a despeses de promoció.

Seràn objecte de subvenció els llargmetratges adreçats a sales o circuits eminentment comercials. En queden exclosos els que hagin rebut ajuts de la Generalitat de Catalunya per a la producció.

Les pel·lícules per a les quals es sol·licitin les subvencions s'han d'haver estrenat entre l'1 de gener i el 31 de desembre de l'any de la convocatòria.

Els llargmetratges subvencionats s'inclouran en la publicitat promocional que la Secretaria de Política Lingüística realitza en diferents mitjans sobre les estrenes de cinema en català.

### —4 Requisits

Per a poder optar a les subvencions s'hauran de complir els següents requisits:

a) Els llargmetratges per als quals se sol·liciti una subvenció no han de ser de producció catalana.

b) Per poder optar a una subvenció per a doblatge al català:

Han d'obeir a criteris de qualitat cinematogràfica i, en tot cas, han de garantir l'impacte comercial.

Les empreses distribuïdores han d'estrenar les pel·lícules a Catalunya exclusivament en la seva versió catalana o simultàniament amb la castellana.

Les empreses distribuïdores han d'efectuar un tiratge mínim de dotze còpies de la versió doblada en català. Quan el nombre total de còpies que s'estrenin a Catalunya sigui inferior a 30, el mínim s'estableix en 6 còpies en català.

Les empreses distribuïdores han d'estrenar la versió doblada al català en un mínim de dotze pantalles, de les quals almenys dues, a Barcelona. Llevat que el total de còpies que s'estrenin a Catalunya sigui inferior a 30, que serà de 6, de les quals almenys una, a Barcelona.

c) Per poder optar a una subvenció per a la subtítolació al català:

Han d'obeir a criteris de qualitat cinematogràfica.

Les empreses distribuïdores han de tenir garantida la col·laboració amb exhibidors concrets.

### —5 Sol·licituds

Les sol·licituds, adreçades al secretari de Política Lingüística, s'han de formalitzar mitjançant un imprès normalitzat que es facilita a la Secretaria de Política Lingüística (passatge de la Banca, 1-3, 08002 Barcelona), a les seus de les delegacions territorials del Govern i a través de l'adreça d'Internet següent: <http://www6.gencat.net/llengcat/dgpoling/formularis.htm>.

Les sol·licituds es poden presentar al registre de la seu de la Secretaria de Política Lingüística, passatge de la Banca, 1-3, 08002 Barcelona, al registre del Departament de la Presidència, carrer Sant Honorat, 1-3, 08002 Barcelona, a qualsevol de les delegacions territorials del Govern, o bé als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.