



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria.

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 4611, de 10 de abril de 2006
«BOE» núm. 111, de 10 de mayo de 2006
Referencia: BOE-A-2006-8213

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	6
TÍTULO I. Disposiciones generales	9
Artículo 1. Objeto.	9
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	9
Artículo 3. Definiciones.	9
Artículo 4. El Sistema Ferroviario de Cataluña.	11
Artículo 5. Competencias.	11
TÍTULO II. El Sistema Ferroviario de Cataluña	12
Artículo 6. La planificación del Sistema Ferroviario de Cataluña.	12
Artículo 7. El Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña.	12
Artículo 8. La planificación de los servicios de transporte ferroviario.	13
Artículo 9. Los ferrocarriles de titularidad privada.	13
TÍTULO III. La infraestructura ferroviaria	13
CAPÍTULO I. Proyección y construcción de infraestructuras ferroviarias	13
Artículo 10. Proyectos y construcción.	13
Artículo 11. Zonas de servicio ferroviario.	15
Artículo 12. Consideración urbanística de las infraestructuras ferroviarias y de las zonas de servicio ferroviario e incidencia en el planeamiento.	15
CAPÍTULO II. Dominio público ferroviario, zonas de protección y línea de edificación.	16

Artículo 13. Delimitación.	16
Artículo 14. Línea límite de edificación.	16
Artículo 15. Normas de aplicación en las zonas de dominio público y de protección.	17
TÍTULO IV. La administración y regulación de las infraestructuras ferroviarias	18
CAPÍTULO I. El Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña.	18
Artículo 16. Naturaleza jurídica.	18
Artículo 17. Objeto.	18
Artículo 18. Competencias y facultades.	18
Artículo 19. Organización.	19
Artículo 20. Recursos económicos.	19
Artículo 21. Régimen de fiscalización y contabilidad.	20
CAPÍTULO II. La administración de las infraestructuras ferroviarias	20
Artículo 22. Concepto.	20
Artículo 23. Canon.	20
Artículo 24. Regulación del acceso en la red.	20
Artículo 25. Declaración sobre la red.	20
Artículo 26. Adjudicación de capacidad de infraestructura.	20
Artículo 27. Procedimiento de adjudicación.	21
Artículo 28. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tránsito ferroviario.	21
Artículo 29. Derechos de uso de la capacidad de infraestructura.	21
CAPÍTULO III. La Comisión de Regulación Ferroviaria	22
Artículo 30. Funciones y composición.	22
TÍTULO V. El servicio de transporte ferroviario	22
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	22
Artículo 31. El servicio de transporte ferroviario.	22
CAPÍTULO II. Empresas ferroviarias.	23
Artículo 32. Licencia y autorización de empresa ferroviaria.	23
Artículo 33. Autorización de empresa ferroviaria.	23
Artículo 34. Obtención de la autorización de empresa ferroviaria.	23
Artículo 35. Vigencia de la autorización de empresa ferroviaria.	24
CAPÍTULO III. Servicios públicos de transporte ferroviario	24

Artículo 36. Servicios públicos de transporte ferroviario.	24
Artículo 37. Ferrocarril metropolitano de Barcelona.	25
CAPÍTULO IV. El personal ferroviario	25
11/06/2018Artículo 38. Régimen aplicable.	25
TÍTULO VI. Normas específicas para los sistemas tranviarios	26
Artículo 39. Normas generales.	26
Artículo 40. Dominio público y zonas de protección.	26
Artículo 41. Aspectos urbanísticos de los sistemas tranviarios supramunicipales.	27
Artículo 42. Licencias para obras de instalación y explotación de sistemas tranviarios de carácter supramunicipal.	27
Artículo 43. Mantenimiento y conservación de la infraestructura tranviaria.	27
Artículo 44. Circulación.	28
Artículo 45. Conducción.	28
TÍTULO VII. Seguridad en el transporte ferroviario.	28
CAPÍTULO I. Normas de seguridad	28
Artículo 46. Normas de seguridad.	28
CAPÍTULO II. Pasos a nivel	29
Artículo 47. Normas generales.	29
Artículo 48. Supresión y reordenación de pasos a nivel.	30
TÍTULO VIII. Derechos y deberes de las personas usuarias.	31
Artículo 49. Derechos de los usuarios.	31
Artículo 50. Deberes de los usuarios.	31
TÍTULO IX. Régimen económico y tributario.	33
CAPÍTULO I. Tasas ferroviarias.	33
Sección 1.ª Tasas por autorizaciones y certificados de seguridad.	33
Artículo 51. Régimen jurídico.	33
Artículo 52. Devengo.	33
Artículo 53. Gestión y afectación.	33
Sección 2.ª Tasas por otorgamiento de títulos a personal ferroviario y por homologación de material rodante	34
Artículo 54. Régimen jurídico.	34
Artículo 55. Devengo.	34
Artículo 56. Gestión y afectación.	34

Sección 3.ª Canon por la utilización de las infraestructuras ferroviarias	34
Artículo 57. Régimen jurídico, devengo y gestión.	34
CAPÍTULO II. Tarifas	35
Artículo 58. Régimen general.	35
Artículo 59. Fijación, importe y exigibilidad.	35
TÍTULO X. Inspección y régimen sancionador	35
Artículo 60. Función inspectora.	35
Artículo 61. Responsabilidad.	36
Artículo 62. Clasificación de las infracciones.	36
Artículo 63. Infracciones muy graves.	36
Artículo 64. Infracciones graves.	37
Artículo 65. Infracciones leves.	38
Artículo 66. Sanciones.	39
Artículo 67. Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.	39
Artículo 68. Graduación de las sanciones.	40
Artículo 69. Multas coercitivas.	40
Artículo 70. Procedimiento sancionador.	41
Artículo 71. Prescripción.	41
<i>Disposiciones adicionales</i>	41
Disposición adicional primera. Adaptación de la empresa Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.	41
Disposición adicional segunda. Autorización de servicio.	41
Disposición adicional tercera. Red tranviaria del Trambaix y el Trambesòs.	41
Disposición adicional cuarta. Actualización de los importes de las sanciones.	42
Disposición adicional quinta. Adaptación del régimen jurídico del ferrocarril metropolitano de Barcelona.	42
Disposición adicional sexta. Interoperabilidad del Sistema Ferroviario de Cataluña.	42
Disposición adicional séptima. Control del fraude en el transporte ferroviario de viajeros.	42
Disposición adicional octava. Catálogo de las infraestructuras y los servicios del sistema de transporte público.	42
Disposición adicional novena. Determinaciones sobre el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña.	42
Disposición adicional décima. Los tranvías urbanos.	43
Disposición adicional undécima. Infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos.	43

Disposición adicional duodécima. Condiciones generales de contratación del transporte ferroviario de mercancías.	43
Disposición adicional decimotercera. Preservación del material histórico ferroviario.	43
Disposición adicional decimocuarta. Coordinación en materia de seguridad ferroviaria.	43
Disposición adicional decimoquinta. Infraestructuras del ferrocarril metropolitano de Barcelona.	43
Disposición adicional decimosexta. Agencia de Seguridad Ferroviaria.	44
<i>Disposiciones transitorias</i>	44
Disposición transitoria primera. Administración de las infraestructuras ferroviarias.	44
Disposición transitoria segunda. Funciones de la Comisión de Regulación Ferroviaria.	44
Disposición transitoria tercera. Reconocimiento de las habilitaciones para tareas ferroviarias.	44
Disposición transitoria cuarta. Indemnizaciones por responsabilidad.	44
<i>Disposiciones derogatorias</i>	45
Disposición derogatoria única.	45
<i>Disposiciones finales</i>	45
Disposición final primera. Desarrollo y aplicación.	45
Disposición final segunda. Entrada en vigor.	45

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 30 de abril de 2020

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria.

PREÁMBULO

I

Con toda seguridad que un hito emblemático en la historia de Cataluña es la inauguración de la primera línea ferroviaria, entre Barcelona y Mataró, en el año 1848. Esta fecha marca el inicio del transporte ferroviario en nuestro país, una auténtica revolución desde el punto de vista de lo que hoy llamamos movilidad: nacía un nuevo modo de transporte que tenía que permitir acortar notablemente las distancias.

Por un lado, las que debían recorrer las mercancías en un contexto de intercambio cada vez más intenso, favorecido por el proceso de la revolución industrial, que tiene su manifestación más significativa en el sector textil, base de un nuevo modelo económico.

Y por otro lado, las que separaban las personas, distancias que, desde la perspectiva del mundo actual, pueden parecer fácilmente asumibles, pero que tenían que valorarse con otra dimensión si debían recorrerse con la única –e inestimable– ayuda de la tracción de sangre.

Desde entonces la historia del ferrocarril transcurre de forma paralela a la evolución de la sociedad moderna, pero también de forma discontinua. Épocas de gran esplendor dan paso a tiempos de decadencia. Grandes y pequeños proyectos ferroviarios se abandonan, en algunos casos incluso antes de ver pasar una máquina por encima de las vías. En Cataluña existen algunos ejemplos de líneas ferroviarias que con el tiempo se cerraron, señales de una decadencia que tiene un punto de inflexión en el momento actual, cuando, en algunos casos, se utilizan como vías verdes y, en otros, se reivindican bien desde la nostalgia, bien desde la necesidad de tener un medio de transporte que responda a las exigencias medioambientales y de sostenibilidad tan en boga.

El siglo XXI puede iniciar, sin duda, una nueva era del ferrocarril. El concepto de alta velocidad ha permitido al transporte ferroviario recuperar terreno respecto a otros modos de transporte e instalarse en una posición muy ventajosa, entre el transporte por carretera y el transporte aéreo, de modo que en unas determinadas distancias puede considerarse fuertemente competitivo.

Esta evolución de la técnica coincide en el tiempo con una tendencia, que se anuncia irreversible, de potenciación de los medios de transporte más sostenibles. En este campo de acción el ferrocarril también tiene una situación de partida francamente positiva respecto a su rival más fuerte: el transporte por carretera. Pese a la limitación que comporta tener que disponer de una infraestructura propia y exclusiva, la vía, parece ser que cada vez más los poderes públicos son favorables a realizar las fuertes inversiones que requiere hoy en día la implantación de una infraestructura ferroviaria, por los beneficios sociales y ambientales que se generan.

II

En este contexto nace la Ley ferroviaria, la primera iniciativa legislativa completa abordada por la Generalidad en materia ferroviaria. Puede decirse que se completa un cierto corpus jurídico catalán en materia de transportes, ya que en los últimos años se han promulgado leyes reguladoras del transporte por carretera, por cable y marítimo y de las infraestructuras del transporte aéreo (aeropuertos y helipuertos).

La Generalidad tiene competencias en materia ferroviaria en dos ámbitos. En primer lugar, competencias exclusivas sobre ferrocarriles que circulan íntegramente por el territorio

de Cataluña, de acuerdo con el artículo 9.15 del Estatuto de autonomía de Cataluña. Un ejemplo de esta competencia son los ferrocarriles actualmente explotados por las empresas públicas Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, SA, así como los tranvías metropolitanos.

En segundo lugar, en el marco del artículo 11.9 del Estatuto, la Generalidad tiene competencias ejecutivas sobre los ferrocarriles con origen y destinación en el territorio de Cataluña, pese a que circulen sobre infraestructuras de titularidad estatal. El ejemplo son los servicios ferroviarios que integran la llamada red de cercanías de Barcelona y los servicios regionales, a pesar de que esta competencia no ha llegado a materializarse.

En síntesis, el sistema ferroviario de Cataluña está constituido por un conjunto de líneas y redes de características técnicas y funcionales muy diversas. Por una parte existe la red de metro de Barcelona, que consta en la actualidad de seis líneas con un grado bajo de interoperabilidad entre ellas, de modo que cada una tiene asignado su propio material móvil. Características parecidas, en cuanto a capacidad e interoperabilidad, son las propias de las líneas gestionadas por la empresa Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, con dos redes totalmente independientes, la del Vallès y la del Baix Llobregat, a las que deben añadirse las urbanas. Además, esta empresa gestiona los cremalleras de Montserrat y de Núria y la línea ferroviaria de Lleida a la Pobla de Segur. En ambos casos se trata de empresas públicas que gestionan líneas y redes ferroviarias de transporte metropolitano o regional bajo el régimen de servicio público y que reciben las compensaciones correspondientes para afrontar sus obligaciones.

Por otra parte, en el momento de la entrada en vigor de la presente ley, están en servicio las redes de tranvía del Baix Llobregat y del Besòs, las cuales no están conectadas. También se trata de transporte metropolitano altamente subvencionado.

En otro ámbito se sitúa la red que la Administración general del Estado ha calificado de interés general, que gestiona el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y en la práctica totalidad de la cual opera la empresa Renfe Operadora. Se trata de toda la red de ancho ibérico de Cataluña, excepto la línea de Lleida a la Pobla de Segur, transferida a la Generalidad.

III

La Ley ferroviaria debe tener en cuenta necesariamente el referente normativo de las directivas de la Unión Europea que integran los llamados paquetes ferroviarios y que tienen como objetivo fijar las bases para un nuevo sistema de organización, basado en el principio de la separación entre infraestructura y servicio, que debería permitir la introducción de la competencia en el mercado ferroviario: en el de mercancías en un primer momento y en el de viajeros cuando culmine el proceso.

Se trata de las directivas 91/440/CEE, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios; 95/18/CE, sobre la concesión de licencias a empresas ferroviarias; 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, a la aplicación de cánones para su utilización y a la certificación de la seguridad, y 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, con sus modificaciones respectivas.

En este sentido, con la Ley ferroviaria se pretende encontrar un equilibrio entre el contexto liberalizador europeo, establecido por las normas enunciadas, y la realidad del ferrocarril en Cataluña, o sea, sin perder la perspectiva de que una buena parte de la red actual estaría excluida de la aplicación de estas directivas porque está configurada en líneas urbanas, suburbanas o regionales.

El otro referente normativo lo constituye la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, cuyos principios y objetivos inspiran siempre los preceptos de la Ley ferroviaria y se materializan en la misma cuando es preciso, de modo que, sin caer en repeticiones innecesarias, no puede entenderse esta segunda norma sin la existencia previa de la primera.

IV

La estructura de la presente ley es plenamente coherente con lo que se ha expuesto hasta el momento. A lo largo de los diez títulos, el texto legal aborda, de forma ordenada y sistemática, el objeto de su regulación, las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviario de Cataluña.

El Sistema Ferroviario de Cataluña se convierte en la pieza clave de esta construcción jurídica. El Título I lo define sobre la base de las infraestructuras y los servicios que lo configuran. El Título II trata fundamentalmente de los aspectos vinculados con la planificación, sobre la base de una figura esencial, la del Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña. Los demás títulos completan los diferentes aspectos vinculados con este sistema ferroviario.

Del Título I deben destacarse dos elementos esenciales: uno, el de las definiciones, absolutamente necesarias para comprender mejor el ámbito que es objeto de regulación, y el otro, el de las competencias, no menos importante para delimitar el campo de acción de las administraciones y los entes que pueden ejercer competencias y facultades en esta materia. Un sistema ferroviario no puede funcionar sin infraestructuras que lo sustenten. El Título III aporta luz sobre cómo se deben proyectar y construir, cómo se deben configurar con sus zonas de servicio y cómo se integran en el territorio, tanto desde el punto de vista urbanístico como de protección del dominio público que les es inherente.

Como se ha señalado en párrafos anteriores, las tendencias más avanzadas en el ámbito europeo consolidan el principio de separación de la infraestructura y el servicio ferroviarios, los cuales tradicionalmente se habían integrado de forma indisoluble en el marco de las empresas públicas estatales. En este sentido, el articulado de la presente ley, y concretamente su Título IV, recoge una parte importante del contenido de la ley que constituye su precedente en este aspecto, la Ley 19/2001, que creó el ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña, cuyo papel capital en la articulación del Sistema Ferroviario de Cataluña se confirma.

La administración de las infraestructuras ferroviarias, entendida como un servicio que debe garantizar su mantenimiento, explotación y gestión, requiere una regulación muy detallada –inspirada, como no podía ser de otra forma, en las directivas europeas que son objeto de transposición– de aspectos como el acceso a la red, la adjudicación de capacidad y el uso de esta capacidad, procesos que necesariamente deben someterse al control de la Comisión de Regulación Ferroviaria, que es creada por la presente ley.

Fijadas las reglas del juego en estos términos, el Título V aborda el tratamiento del servicio de transporte ferroviario desde una doble perspectiva: la propia del sistema de separación, que hace que las empresas ferroviarias deban obtener una habilitación administrativa para poder concurrir al mercado, y la relativa a los servicios públicos de transporte ferroviario, cuyo peso específico en el ámbito de Cataluña, especialmente en el área metropolitana de Barcelona, requiere este tratamiento específico.

Uno de los aspectos más innovadores de la presente ley es la determinación, en el Título VI, de las normas específicas de los sistemas tranviarios. Si hemos señalado que el ferrocarril vive un período de renacimiento, en el caso de los tranvías puede afirmarse que es un resurgimiento lo que se está produciendo en las ciudades, de las cuales habían sido expulsados. Su integración armónica en la red viaria, la renovación espectacular de su material móvil y su capacidad para transportar personas en un ámbito de continuidad urbana lo configuran como una pieza clave en el sistema de transportes. Esta realidad y, especialmente, su potencialidad futura han merecido un tratamiento específico en la presente ley.

El título siguiente, relativo a la seguridad del transporte ferroviario, complementa los aspectos anteriores desde una perspectiva esencial para la sociedad actual: la de asegurar que los transportes funcionen en condiciones óptimas que no pongan en peligro ni a sus usuarios ni a los que circulen por otras vías, a cuyo fin es fundamental la regulación de los pasos a nivel.

Precisamente los usuarios son los protagonistas del Título VIII, que constituye un verdadero catálogo de sus derechos y deberes. No debe olvidarse nunca que la razón de ser de estas magníficas infraestructuras, de estos servicios cada vez más rápidos y eficientes, es la existencia de las personas que los usan para satisfacer sus necesidades de movilidad

o las de los bienes que son imprescindibles para hacer frente a la cotidianidad. Y por ello mismo reviste tanta importancia la fijación de los derechos que tienen los ciudadanos en la utilización de estos servicios ferroviarios de los que se dota la sociedad, pero también de los deberes que la misma sociedad en conjunto señala para hacer del transporte ferroviario un ámbito de convivencia.

Reanudando los aspectos más vinculados con la estructura del sistema ferroviario, esta se completa con la regulación, en el Título IX, de su régimen económico y tributario, tanto desde la perspectiva de las tasas y los cánones que son propios de un sistema que se articula sobre la base de la separación de infraestructura y servicio como desde la perspectiva de las tarifas que se aplican en la relación entre prestador o prestadora y usuario o usuaria del servicio.

Finalmente, la parte dispositiva de la presente ley se cierra con el Título X, dedicado a la inspección y el régimen sancionador, en el cual se recogen el régimen de responsabilidad, el catálogo de infracciones y las sanciones que comportan, en los términos que son habituales en las normas de rango legal.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ley es regular las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviario en el marco competencial vigente de la Generalidad.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. La presente ley se aplica a los servicios de transporte ferroviario y las infraestructuras que integran el Sistema Ferroviario de Cataluña, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Administración general del Estado.

2. Están comprendidos en el ámbito de aplicación de la presente ley las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviarios, con independencia de que, de acuerdo con su configuración técnica o su ámbito territorial, se denominen ferrocarriles, ferrocarriles metropolitanos, tranvías o cremalleras.

3. No están incluidos en el ámbito de aplicación de la presente ley los teleféricos ni los demás medios análogos de transporte que utilizan un solo cable o varios cables tractores y portadores, aunque tengan camino terrestre de rodadura, los cuales se rigen por su legislación específica.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto por la presente ley, se entiende por:

a) Acuerdo marco: el acuerdo general jurídicamente vinculante, basado en el derecho público o en el derecho privado, que especifica los derechos y obligaciones de un candidato y del administrador de infraestructuras o el organismo adjudicador con relación a la capacidad de infraestructuras adjudicada y los cánones que se perciben durante un período superior a un período de vigencia de un horario de servicio.

b) Adjudicación: la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria por un administrador de infraestructura.

c) Candidato: la empresa ferroviaria, agrupación nacional o internacional de empresas ferroviarias y demás personas físicas o jurídicas interesadas comercialmente o por razones de servicio público en adquirir la capacidad de infraestructura.

d) Capacidad de infraestructura: el potencial para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un determinado período.

e) Coordinación: el procedimiento por medio del cual el organismo adjudicador y los candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

f) Cremallera: el ferrocarril que utiliza un tercer carril dentado donde engranan las correspondientes ruedas dentadas de la locomotora para obtener esfuerzos de tracción que permiten superar grandes pendientes.

g) Declaración sobre la red: la declaración que detalla las normas generales, los plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y la adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, las demás informaciones que puedan ser necesarias para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

h) Empresa ferroviaria: empresa pública o privada titular de una licencia o una autorización, de acuerdo con la legislación aplicable, cuya actividad principal consiste en la prestación de servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril. Esta empresa, en todos los casos, debe aportar la tracción. Son también empresas ferroviarias las que aportan exclusivamente la tracción.

i) Estudio informativo: el documento que analiza y define el trazado, en los aspectos geográficos, geométricos y funcionales, y que describe las opciones de trazado estudiadas, el análisis de las ventajas e inconvenientes y de los costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos de la movilidad y del medio ambiente y en la ordenación territorial y urbanística.

j) Ferrocarril: el medio de transporte en el cual los vehículos circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y guía.

k) Ferrocarril metropolitano: el ferrocarril, generalmente subterráneo, destinado al transporte de viajeros por el interior de una ciudad o un área metropolitana.

l) Franja: capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un momento dado.

m) Horario de servicio: los datos que definen los movimientos planificados de trenes y material rodante que tienen lugar en una infraestructura en el período en que un horario determinado está vigente.

n) Infraestructura congestionada: el tramo de infraestructura en el que no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados períodos, ni siquiera coordinando las diferentes solicitudes de capacidad.

o) Infraestructura ferroviaria: los elementos que forman parte de las vías principales, de las de servicio y de los ramales de desviación, entre los cuales se hallan los terrenos; los carriles y las traviesas; la electrificación; las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación, la distribución y, si procede, el transporte de la energía eléctrica; los pasos a nivel; las estaciones; las terminales de carga; los edificios; los túneles y puentes; los equipamientos anexos a la explotación, y los demás que se determinen por reglamento.

p) Infraestructura tranviaria: la infraestructura ferroviaria de un sistema tranviario implantada sobre la vía pública, que comprende los elementos que forman parte de las vías principales, de las de servicio y de los ramales de desviación, entre los cuales se hallan la electrificación; las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación, la distribución y, si procede, el transporte de la energía eléctrica; las paradas; los edificios y equipamientos anexos a la explotación, y cualquier otro que se determine por reglamento.

q) Plan de aumento de la capacidad: la medida o el conjunto de medidas, acompañadas de un calendario de aplicación, propuestas para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

r) Plataforma de vía segregada: el espacio reservado a la circulación ferroviaria por el que pasa la vía, que está comprendido entre vallas, bordillos u otros elementos físicos longitudinales que lo separan de los viales de uso público paralelos al trazado del ferrocarril. Si un cruce u otra circunstancia constructiva interrumpe estos elementos físicos, dos líneas imaginarias que unen por cada lado de la plataforma los puntos donde se terminan dichos elementos, siguiendo un trazado paralelo a los ejes de vía, limitan el terreno de dominio público incluido en la plataforma.

s) Plataforma de vía no segregada: la parte por donde tiene lugar la circulación ferroviaria de forma no privativa, que está delimitada por la proyección vertical sobre el terreno de los elementos aéreos, superficiales o subterráneos afectos a la vía.

t) Proyecto básico: la parte del proyecto constructivo que consiste en la determinación de los aspectos geométricos de la actuación a ejecutar y en la definición completa de los bienes y derechos afectados.

u) Proyecto constructivo: el documento que establece el desarrollo completo de la solución adoptada con relación a la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario y suficiente para que se pueda construir y explotar.

v) Punto de acceso para salvamento: el espacio conectado con el tendido ferroviario que permite a los servicios de emergencias acceder a la zona de dominio público ferroviario.

w) Transporte ferroviario: el transporte que realizan las empresas ferroviarias usando vehículos adecuados.

x) Tranvía: el ferrocarril afecto al servicio público de transporte de viajeros que circula principalmente por superficie y por la vía pública con carriles fijos encajados en una plataforma de vía que puede ser segregada o no segregada. y) Red: la infraestructura ferroviaria que es propiedad de un administrador de infraestructuras o que es gestionada por este.

z) Zona de servicio ferroviaria: la superficie de terrenos que puede delimitarse en torno a las infraestructuras ferroviarias.

Artículo 4. *El Sistema Ferroviario de Cataluña.*

1. El Sistema Ferroviario de Cataluña está configurado por las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviario a los que se refiere el presente artículo.

2. Los servicios de transporte del Sistema Ferroviario de Cataluña son los que circulan por las siguientes infraestructuras ferroviarias:

a) Las de titularidad de la Generalidad.

b) Las de titularidad de la Administración general del Estado o de las entidades públicas que están adscritas a la misma si los servicios de transporte tienen su origen y destinación dentro del territorio de Cataluña, aunque circulen por vías conectadas a la red general del Estado, de acuerdo con la distribución de competencias vigente en esta materia.

c) Las de titularidad de las administraciones locales.

d) Las de titularidad privada situadas íntegramente dentro del territorio de Cataluña.

3. Las infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña son aquellas a las que se refieren las letras a, c y d del apartado 2 y aquellas a que se refiere la letra b del apartado 2 cuya titularidad sea traspasada a la Generalidad o a las administraciones locales.

Artículo 5. *Competencias.*

1. El Gobierno ejerce sus competencias sobre el Sistema Ferroviario de Cataluña de conformidad con lo establecido por la presente ley y por las normas que la desarrollan.

2. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte ejerce las siguientes funciones:

a) La planificación estratégica del Sistema Ferroviario de Cataluña.

b) El desarrollo del Sistema Ferroviario de Cataluña y la construcción de sus infraestructuras.

c) El ejercicio de la potestad expropiatoria en materia ferroviaria.

d) La ordenación general y la regulación del Sistema Ferroviario de Cataluña, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa necesaria para desarrollarlas correctamente.

e) La propuesta de establecimiento de los regímenes jurídico y financiero del administrador de infraestructuras ferroviarias de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

f) El otorgamiento de licencias y autorizaciones a las empresas ferroviarias, previo informe del ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, en la forma establecida por la presente ley y por las normas que la desarrollan.

g) El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de servicio público y el establecimiento, si procede, del régimen de compensaciones por las obligaciones de servicio público asumidas por la empresa operadora.

h) El otorgamiento de los certificados de seguridad, salvo que se le atribuya al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otro ente.

i) El otorgamiento de los certificados de apertura de líneas, tramos y terminales de la infraestructura ferroviaria al tránsito público antes de iniciar su explotación. Respecto a la apertura al tránsito ferroviario de los demás elementos que integran la infraestructura, el administrador de infraestructuras ferroviarias debe cumplir las reglas que determine el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

j) La definición y supervisión del régimen tarifario.

k) El establecimiento o, si procede, la modificación de la cuantía de los cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con los elementos y parámetros fijados por la presente ley.

l) La defensa del dominio público ferroviario, sin perjuicio de las competencias que corresponden al administrador de infraestructuras ferroviarias.

m) El establecimiento de las condiciones técnicas sobre la proyección, construcción y administración de las infraestructuras y sobre el material rodante que circule por las mismas.

n) La aplicación del régimen sancionador.

o) La homologación de centros habilitados para certificar la idoneidad del material rodante y la formación del personal, sin perjuicio de la posibilidad de delegarla en el administrador de infraestructuras ferroviarias.

p) La inspección de los servicios ferroviarios y de los medios técnicos y de material móvil con los que se prestan, sin perjuicio de la posibilidad de delegarla, total o parcialmente, en el administrador de infraestructuras ferroviarias o en las empresas que prestan servicios ferroviarios.

q) Las demás que le confieran la presente ley o las normas que la desarrollan.

3. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña y la Comisión de Regulación Ferroviaria ejercen las competencias y funciones determinadas por la presente ley.

4. La Entidad Metropolitana del Transporte ejerce las competencias que le atribuye la presente ley de acuerdo con su legislación específica y con la normativa sobre régimen local.

TÍTULO II

El Sistema Ferroviario de Cataluña

Artículo 6. *La planificación del Sistema Ferroviario de Cataluña.*

1. El Gobierno planifica las infraestructuras y los servicios que integran el Sistema Ferroviario de Cataluña por medio del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, sin perjuicio de la capacidad de los entes locales de planificar, ordenar y regular los servicios que tienen atribuidos. La Generalidad debe colaborar con la Administración general del Estado, por medio de los mecanismos legalmente establecidos, para planificar, de forma coherente, las infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña y las de competencia estatal.

2. Deben tenerse en cuenta, en la planificación del Sistema Ferroviario de Cataluña, los principios y objetivos que el planeamiento territorial y la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, establecen en materia de transporte de viajeros y transporte de mercancías.

Artículo 7. *El Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña.*

1. El Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña es el instrumento por medio del cual se determinan las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras por donde circulan los servicios de transporte del Sistema Ferroviario de Cataluña, para garantizar la movilidad sostenible con este medio de transporte en el marco de las directrices establecidas por los planeamientos territoriales general y parcial.

2. El Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial, y de plan específico, a los efectos de lo establecido por la Ley 9/2003, y se debe tramitar y aprobar de acuerdo con lo dispuesto por estas leyes y por las disposiciones reglamentarias que las desarrollan.

3. El Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña debe someterse al trámite de evaluación ambiental, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial aplicable. 4. El desarrollo y, si procede, la actualización del Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña deben evaluarse cada cinco años.

Artículo 8. *La planificación de los servicios de transporte ferroviario.*

1. Los servicios de transporte del Sistema Ferroviario de Cataluña, de acuerdo con los objetivos de movilidad sostenible y en el marco de las directrices establecidas por el planeamiento territorial, deben planificarse por medio del Plan de transportes de viajeros de Cataluña, establecido por la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, y por la Ley 9/2003.

2. El Plan de transportes de viajeros de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, y de plan específico, a los efectos de lo establecido por la Ley 9/2003, y se debe tramitar y aprobar de acuerdo con lo dispuesto por estas leyes y por las disposiciones reglamentarias que las desarrollan.

3. El Plan de transporte de viajeros de Cataluña debe someterse al trámite de evaluación ambiental, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial aplicable.

Artículo 9. *Los ferrocarriles de titularidad privada.*

1. Son infraestructuras ferroviarias de titularidad privada las que pertenecen a particulares, individual o colectivamente, que prestan servicios de transporte ferroviario exclusivamente por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales.

2. Para establecer o explotar una infraestructura ferroviaria de titularidad privada, es preciso obtener, previamente, la autorización administrativa del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

3. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, si el establecimiento de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada es, de acuerdo con la legislación expropiatoria, de utilidad pública o de interés social, puede habilitar a su titular para ocupar los terrenos de dominio público que sean necesarios y, si procede, para adquirir los de propiedad privada por medio del procedimiento de expropiación forzosa, en que dicho titular tiene la condición de beneficiario.

4. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente los apartaderos, solo pueden conectarse con las demás infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña si el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias lo autoriza expresamente en los términos que se establezcan por reglamento. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada debe facilitar la conexión en los términos que determine la autorización.

TÍTULO III

La infraestructura ferroviaria

CAPÍTULO I

Proyección y construcción de infraestructuras ferroviarias

Artículo 10. *Proyectos y construcción.*

1. Para construir una infraestructura ferroviaria o modificar una existente, debe redactarse un estudio informativo y un proyecto constructivo.

2. El estudio informativo y los proyectos básicos que comporten la modificación relevante de un estudio informativo aprobado deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental en los casos en que lo determine la legislación ambiental, de acuerdo con esta.

3. La redacción de un estudio informativo no es necesaria si se trata de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de accesibilidad a las

estaciones, de supresión de pasos a nivel o de cualquier otro tipo que no comporten ninguna modificación sustancial de las infraestructuras.

4. El estudio informativo se compone de la memoria, los anexos técnicos, los planos y el presupuesto. El contenido de estos documentos debe determinarse por reglamento. También debe incorporar un estudio de alternativas; un estudio de impacto ambiental de las diversas opciones planteadas con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental; los demás estudios que, en cada caso, exijan las demás normativas sectoriales aplicables; la previsión de puntos de acceso para salvamento; el inventario de servicios afectados que deben reponerse, y la identificación gráfica de los terrenos afectados correspondientes a la alternativa seleccionada.

5. El estudio informativo se debe elaborar y aprobar de acuerdo con lo que se establezca por reglamento. Este proceso debe incluir un trámite de audiencia a los entes locales afectados, para el cual debe fijarse un plazo que no puede ser inferior a treinta días; un trámite de información institucional a los departamentos de la Generalidad y las demás administraciones cuyas competencias tengan incidencia en el objeto del estudio, y un trámite de información pública para que las personas interesadas puedan formular alegaciones sobre el interés general de la infraestructura, la concepción global del trazado o la compatibilidad medioambiental. Esta información pública es independiente de la que corresponda en caso de expropiación forzosa.

6. El proyecto constructivo se compone de la memoria, los anexos técnicos, los planos, el pliego de prescripciones y el presupuesto. El contenido de estos documentos debe determinarse por reglamento. También debe incorporar el inventario de servicios afectados que deben reponerse, la relación de bienes y derechos afectados y, en los casos en que se determine por reglamento, un estudio de seguridad.

7. Debe aprobarse un proyecto básico que incorpore las modificaciones relevantes respecto al estudio informativo aprobado si, en el proceso de elaboración del proyecto constructivo, se detecta la necesidad de incorporarlas por razones de interés público. Antes de su aprobación, el proyecto básico debe someterse a audiencia, en particular de los entes locales afectados, y, si procede, a información pública, trámite en el cual las alegaciones solo pueden versar sobre dichas modificaciones. Una vez aprobado el proyecto básico, su contenido debe incorporarse al proyecto constructivo correspondiente y debe continuarse la elaboración de este hasta que se apruebe definitivamente.

8. Se debe tramitar y aprobar un nuevo estudio informativo o un nuevo proyecto constructivo, en función de la importancia de las modificaciones y en los términos y con las condiciones que se establezcan por reglamento, antes de introducir modificaciones en el proyecto constructivo aprobado y en ejecución, que solo pueden introducirse por razones de interés público.

9. Los estudios y proyectos de infraestructuras ferroviarias deben ser aprobados por el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

10. La aprobación de los proyectos básicos y de los constructivos y la aprobación de los proyectos modificados de estos conllevan la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgente ocupación de los bienes y derechos afectados, a los efectos de la expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres. Asimismo, comportan la aplicación de las limitaciones a la propiedad que establece esta ley.

11. Los estudios y proyectos a los que se refiere el presente artículo deben cumplir las normas aplicables en materia de accesibilidad integral a las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviario y en materia de protección civil y seguridad.

12. Los proyectos constructivos de obras ferroviarias que deban ejecutarse mayoritariamente en un ámbito urbano y que comporten obras e instalaciones que inciden en los espacios públicos municipales deben someterse a informe del ente local antes de su aprobación. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguir las actuaciones.

13. Debe darse información complementaria de la información pública, en el caso de estudios informativos referentes a infraestructuras ferroviarias que deban construirse en el subsuelo de espacios edificados en los núcleos urbanos de las poblaciones, de la forma que se establezca por reglamento, a las personas y entidades directamente afectadas por la obra.

14. La declaración de una obra de emergencia que afecta a infraestructuras ferroviarias conlleva la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para la ejecución de la obra y da derecho a la ocupación inmediata de los terrenos, sin necesidad de realizar con carácter previo el trámite de información pública, ni el procedimiento ordinario de abono del depósito previo y, en su caso, de la indemnización por rápida ocupación para la ocupación temporal que se establece en la legislación de expropiación forzosa.

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación temporal, siempre que puedan evaluarse con carácter previo a la ocupación, debe ofrecerla la Administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de diez días desde de la declaración de emergencia. Si la oferta es rechazada expresamente por el propietario, las partes deben elevar, durante los veinte días posteriores, sus tasaciones fundamentadas al órgano competente para que las valore de conformidad con la legislación de expropiación forzosa. Este órgano debe resolver con carácter ejecutivo en el plazo de diez días.

Artículo 11. Zonas de servicio ferroviario.

1. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte puede delimitar zonas de servicio ferroviario, por medio del Plan de delimitación y utilización de las zonas de servicio, en las cuales pueden realizarse las actividades que están vinculadas al servicio ferroviario o que lo complementan. También pueden realizarse en dichas zonas otras actividades de carácter industrial, comercial o de servicios relacionadas con este servicio, de acuerdo con el planeamiento urbanístico.

2. Las obras que se ejecuten en las zonas de servicio ferroviario deben ajustarse a lo que establezca el Plan de delimitación y utilización de las zonas de servicio, de acuerdo con el planeamiento urbanístico.

3. Deben establecerse por reglamento el contenido, la documentación y el procedimiento para tramitar y aprobar el Plan de delimitación y utilización de las zonas de servicio. El reglamento debe establecer la elaboración del informe de las administraciones locales con relación a los aspectos que afecten a sus competencias urbanísticas.

4. La aprobación del Plan de delimitación y utilización de las zonas de servicio comporta la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados, a los efectos de la expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres. Asimismo, comporta la aplicación de las limitaciones a la propiedad establecidas por la presente ley.

Artículo 12. Consideración urbanística de las infraestructuras ferroviarias y de las zonas de servicio ferroviario e incidencia en el planeamiento.

1. Los planes de ordenación urbanística municipal o los demás instrumentos de planeamiento general deben calificar los terrenos reservados por los estudios informativos o por los proyectos constructivos aprobados por el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte para construir las infraestructuras ferroviarias que sirven de apoyo al sistema de transporte ferroviario de Cataluña, sus áreas de protección y las áreas destinadas a zona de servicio ferroviario como sistema urbanístico general de comunicaciones y no deben incluir determinaciones que impidan o perturben la ejecución de las obras ferroviarias y su explotación posterior.

2. Debe solicitarse un informe al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte en la tramitación de los instrumentos de planeamiento general o derivados o de sus modificaciones, una vez aprobados inicialmente, si afectan a elementos de las infraestructuras ferroviarias o de las zonas de servicio. El informe debe emitirse en el plazo de un mes y tiene carácter vinculante en cuanto a los aspectos de naturaleza ferroviaria.

3. Las obras de construcción, reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras y superestructuras ferroviarias y de los elementos auxiliares o complementarios de estas, promovidas por la Generalidad, sus entidades autónomas y las entidades de derecho público que están adscritas a la misma no están sujetas a licencia urbanística municipal ni a ningún otro control urbanístico municipal previo, sin perjuicio del informe que deban emitir los ayuntamientos afectados sobre la adecuación de las obras al

planeamiento urbanístico. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguirse las actuaciones. Tampoco no están sujetas a autorización, permisos o licencias administrativas de primera instalación, funcionamiento o apertura las actividades que realicen las empresas que ejecutan dichas obras, siempre y cuando estén directamente vinculadas a la explotación ferroviaria. En todos los casos, las obras y actividades industriales, comerciales y de toda otra clase que no estén vinculadas directamente a la explotación ferroviaria están sometidas a licencia urbanística y a licencias administrativas de primera utilización, funcionamiento o apertura.

4. Un plan especial, que se debe elaborar y tramitar de acuerdo con lo dispuesto por la legislación urbanística, debe desarrollar el sistema general de comunicaciones en cuanto a las áreas destinadas a zona de servicio ferroviario. La audiencia al ayuntamiento afectado es obligatoria en la tramitación de este plan especial.

CAPÍTULO II

Dominio público ferroviario, zonas de protección y línea de edificación

Artículo 13. Delimitación.

1. Se establecen la zona de dominio público, la zona de protección y la línea límite de edificación de las infraestructuras ferroviarias para garantizar su funcionalidad y asegurar su protección.

2. La zona de dominio público ferroviario comprende los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente a su eje, desde la arista exterior de la explanación. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, pueden fijarse como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. El terreno comprendido entre estas líneas es, en todos los casos, de dominio público.

3. La determinación de la zona de dominio público de los túneles debe extenderse a la superficie de terreno necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre los túneles y la disposición de sus elementos, teniendo en cuenta la ventilación y los accesos.

4. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las líneas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público ferroviario a que se refiere el apartado 2 y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros de las aristas exteriores de la explanación.

5. Las distancias establecidas para la protección de la infraestructura ferroviaria en suelo clasificado como urbano consolidado por el planeamiento urbanístico correspondiente son de cinco metros para la zona de dominio público ferroviario y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. En suelo urbano no consolidado, el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, con el informe de la Dirección General de Urbanismo, debe establecer las distancias en función de las determinaciones del planeamiento urbanístico. Dicho departamento debe reducir estas distancias si se acredita la necesidad y no se perjudica la regularidad, la conservación y el libre tránsito del ferrocarril, sin que, en ningún caso, la distancia correspondiente a la zona de dominio público ferroviario pueda ser inferior a dos metros, contados de la forma que establece el presente artículo.

6. Pueden determinarse por reglamento unas distancias inferiores a las que establece el presente artículo para delimitar la zona de dominio público ferroviario y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria y de las características del suelo por el que pase dicha línea.

Artículo 14. Línea límite de edificación.

1. La línea límite de edificación se establece a ambos lados de las líneas ferroviarias de modo que desde esta línea hasta la línea ferroviaria quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las que sean imprescindibles para

conservar y mantener las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión aéreas no vinculadas a la prestación del servicio ferroviario dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. El establecimiento de las líneas eléctricas de alta tensión enterradas requiere la autorización previa del ente titular de la infraestructura ferroviaria.

2. La línea límite de edificación se sitúa, en suelo no urbanizable, en suelo urbanizable y en suelo urbano no consolidado, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de dicha arista. Puede determinarse por reglamento una distancia inferior en función de las características de las líneas.

3. La línea límite de edificación en suelo urbano consolidado se sitúa a veinte metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de dicha arista. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe reducir esta distancia si se acredita la necesidad y si esta reducción no perjudica la regularidad, la conservación y el libre tránsito del ferrocarril.

4. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, previo informe de los entes locales afectados, si el planeamiento urbanístico lo permite, puede fijar, por razones geográficas o socioeconómicas, una línea límite de edificación diferente a la que se establece con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias en zonas o áreas delimitadas.

Artículo 15. *Normas de aplicación en las zonas de dominio público y de protección.*

1. El otorgamiento de la autorización previa necesaria para ejecutar obras o instalaciones fijas o provisionales, para cambiar la destinación de estas o el tipo de actividad que puede realizarse en las mismas y para plantar o talar árboles en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria corresponde al titular de las infraestructuras ferroviarias o, si procede, al ente que tenga atribuida su administración.

2. Con carácter general, solo pueden autorizarse obras o instalaciones en las zonas de dominio público y de protección si son compatibles con la seguridad del tránsito ferroviario y son necesarias para prestar el servicio ferroviario, o bien si lo requiere la prestación de un servicio de interés general, de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que se establezcan por reglamento. Las instalaciones requeridas para la prestación de un servicio de interés general comprenden la instalación de sistemas de aprovechamiento energético pasivos.

3. Puede autorizarse, excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, el cruce, tanto aéreo como subterráneo, de obras e instalaciones de interés privado con la zona de dominio público.

4. La autorización a que se refiere el presente artículo puede denegarse por razones de seguridad. Esta autorización es preceptiva para el otorgamiento de la licencia municipal correspondiente. Sin embargo, el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte puede prohibir o condicionar el ejercicio de las obras o actividades que quieran realizarse, aunque exista conformidad del administrador de la infraestructura, si pueden perturbar la adecuada prestación del servicio o son contrarias al interés público.

5. El otorgamiento de la autorización a que se refiere el presente artículo no exime del otorgamiento de las autorizaciones o licencias preceptivas de otras administraciones o de otros departamentos de la Generalidad.

6. Pueden ocuparse superficies en la zona de protección por necesidad del servicio ferroviario. Esta ocupación y el importe de los daños y perjuicios que efectivamente se hayan producido deben ser objeto de indemnización.

7. Pueden hacerse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, si se garantiza la evacuación correcta del agua de riego y no se causan perjuicios a la explanación. Queda prohibida la quema de rastrojos, de acuerdo con lo establecido por la normativa aplicable en esta materia.

8. La producción de daños en una infraestructura ferroviaria origina la incoación y tramitación del expediente administrativo correspondiente contra el presunto responsable, en los términos establecidos por reglamento, para determinar la indemnización por los daños y perjuicios causados, que es exigible por vía de apremio. Si la reparación de un daño es

urgente para el servicio ferroviario, el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe efectuarla inmediatamente, a cargo del causante o la causante.

TÍTULO IV

La administración y regulación de las infraestructuras ferroviarias

CAPÍTULO I

El Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña

Artículo 16. *Naturaleza jurídica.*

1. Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (Ifercat) es un ente público de los establecidos por el artículo 1.b.1.º del texto refundido de la Ley 4/1985, de 29 de marzo, del Estatuto de la empresa pública catalana, aprobado por el Decreto legislativo 2/2002, de 24 de diciembre, que somete su actividad al derecho privado, sin perjuicio de las excepciones establecidas por la presente ley, y que se adscribe al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

2. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña tiene personalidad jurídica propia, autonomía administrativa, económica y financiera, patrimonio propio y plena capacidad de obrar para cumplir sus finalidades. En consecuencia, puede adquirir, poseer, reivindicar, permutar, grabar o enajenar todo tipo de bienes y derechos, concertar créditos, hacer contratos y convenios, obligarse, interponer recursos y ejecutar las acciones establecidas por las leyes.

Artículo 17. *Objeto.*

1. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña, como empresa administradora de las infraestructuras ferroviarias, tiene por objeto conservar, gestionar y administrar las infraestructuras, nuevas o ya construidas, que le adscriba el Gobierno, así como puede construir las infraestructuras de transporte ferroviario que le encomiende el Gobierno.

2. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña, por encargo del Gobierno, puede construir, conservar y explotar cualquier infraestructura de transporte de interés general y puede cumplir cualquier función que le encomiende el Gobierno y que directa o indirectamente esté relacionada con la construcción, conservación y administración de infraestructuras de transporte. Especialmente, puede cumplir las funciones relativas a la redacción de estudios y proyectos y a la gestión, por medio de cualquier negocio jurídico admitido en derecho, de las infraestructuras que indirectamente estén vinculadas a la política de transporte, a los servicios de telecomunicaciones y al uso de espacios públicos.

3. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña puede actuar directamente, o por medio de la constitución de sociedades, empresas o entidades de otros tipos, o participando en ellas directa o indirectamente, o por medio de cualquier otra forma de colaboración empresarial.

4. Las actuaciones del ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña deben ajustarse a los criterios establecidos por la Administración y son supervisadas por el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

5. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña no puede asumir en ningún caso la gestión directa del servicio de transporte de mercancías o de viajeros por ferrocarril.

Artículo 18. *Competencias y facultades.*

Corresponden al ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña, para el cumplimiento de las finalidades que le atribuye la presente ley, las siguientes competencias y facultades:

a) La contratación de las obras de construcción y conservación de las infraestructuras e instalaciones y de los suministros y servicios necesarios, de acuerdo con la normativa vigente aplicable y bajo la dirección del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

b) La contratación de la conservación de las infraestructuras e instalaciones y de los suministros correspondientes, sin perjuicio de las competencias en materia de ordenación y control del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

c) La adopción de los actos y la suscripción de los contratos necesarios para utilizar, directamente o por medio de terceros, las infraestructuras y las instalaciones y dependencias correspondientes para actividades directa o indirectamente relacionadas con el transporte de interés general, atendiendo a lo establecido por los apartados 1 y 2 del artículo 17.

d) La percepción de las tasas, los cánones y los precios públicos y privados derivados de los actos y negocios jurídicos que concierte en los términos de la presente ley.

e) Las de protección y policía con relación a las infraestructuras de transporte, sin perjuicio de las competencias del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte y de las correspondientes a las administraciones locales.

f) La firma de convenios y la constitución de sociedades mixtas o consorcios que tengan relación directa o indirecta con su objeto.

g) La constitución o participación en entidades mercantiles y la formalización de acuerdos o negocios jurídicos con sujetos de derecho privado para cumplir mejor sus finalidades.

h) El ejercicio, en los términos de la normativa de expropiación forzosa, de las funciones correspondientes a la condición de beneficiario, en cuyo caso la potestad expropiatoria corresponde al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

i) La elaboración de estudios y proyectos previos al planteamiento o al replanteo y la modificación de los existentes, sin perjuicio de la facultad para aprobarlos, que corresponde al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, así como, en general, la elaboración de los trabajos y estudios que le sean requeridos con relación a las materias sobre las que tiene funciones atribuidas.

j) La emisión de los informes preceptivos, de acuerdo con lo establecido por la presente ley y las disposiciones que la desarrollan.

Artículo 19. Organización.

1. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña debe regirse por los siguientes órganos:

a) El Consejo de Administración, órgano de dirección y control del ente, integrado por un presidente o presidenta y por el número de vocales que se determine por reglamento. Un secretario o secretaria, con voz pero sin voto, asiste el Consejo de Administración.

b) El director o directora general, que debe ejecutar las directrices aprobadas por el Consejo de Administración.

2. Las funciones de cada órgano deben determinarse por reglamento.

Artículo 20. Recursos económicos.

Los recursos económicos del ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña son los siguientes:

a) Los derivados del rendimiento de su propio patrimonio o del que se le adscriba.

b) Las dotaciones que se consignen en los presupuestos de la Generalidad.

c) Los ingresos que obtenga como consecuencia de la gestión y administración de las infraestructuras y de las instalaciones y dependencias correspondientes.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que pueda percibir de acuerdo con las leyes.

e) Las operaciones de crédito, de préstamo o de emisión de deuda pública y los demás tipos de endeudamiento o empréstito que suscriba, previa autorización del Gobierno, a propuesta del consejero o consejera competente en materia de finanzas.

f) Las demás aportaciones que se le atribuyan.

Artículo 21. *Régimen de fiscalización y contabilidad.*

1. El control financiero del ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña queda sometido a lo establecido por los artículos 71 y concordantes del texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña, aprobada por el Decreto legislativo 3/2002, de 24 de diciembre.

2. El ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña queda sometido al régimen de contabilidad pública, de acuerdo con lo establecido por los artículos 72 y concordantes del texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña.

CAPÍTULO II

La administración de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 22. *Concepto.*

La administración de las infraestructuras ferroviarias es un servicio de interés general y esencial que tiene por objeto el mantenimiento, la explotación y la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad de estas infraestructuras.

Artículo 23. *Canon.*

El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias debe percibir un canon de utilización de las infraestructuras, que las empresas operadoras de la red ferroviaria deben satisfacer, de conformidad con lo establecido por el Título IX.

Artículo 24. *Regulación del acceso en la red.*

1. El Gobierno debe determinar por reglamento los mecanismos para facilitar el establecimiento de la competencia entre operadores de su sistema ferroviario, para cumplir lo establecido por el artículo 31.2.

2. El reglamento al que se refiere el apartado 1 debe establecer el procedimiento de declaración sobre la red y la adjudicación de capacidad.

Artículo 25. *Declaración sobre la red.*

1. La declaración sobre la red expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y sobre las condiciones para acceder a la misma y detalla las normas generales, los plazos, los procedimientos, los criterios relativos a los sistemas de cánones y la adjudicación de capacidad y, en general, las informaciones necesarias para cursar una solicitud de capacidad.

2. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe especificar por reglamento el contenido de la declaración sobre la red de acuerdo con lo establecido por la normativa comunitaria.

3. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, una vez consultadas las partes interesadas, está obligado a elaborar y publicar la declaración sobre la red antes de la apertura del plazo de solicitudes de capacidad de infraestructura.

4. La declaración sobre la red se debe actualizar y modificar cuando sea procedente.

Artículo 26. *Adjudicación de capacidad de infraestructura.*

1. La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación, por parte del ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, de las franjas horarias, definidas por la declaración sobre la red, a los candidatos correspondientes, a fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

2. La capacidad de infraestructura se adjudica para la prestación de unos servicios de transporte de características técnicas concretas y no, por lo tanto, con carácter genérico.

3. Pueden presentar las solicitudes de capacidad de infraestructura las empresas ferroviarias que, previamente, hayan obtenido una licencia o una autorización de empresa ferroviaria y, asimismo, las agrupaciones empresariales que constituyan estas empresas.

4. Pueden solicitar capacidad de infraestructura, de la forma que se establezca por reglamento y cumpliendo los requisitos establecidos en el mismo, los agentes de transporte, cargadores, operadores de transporte combinado, autoridades portuarias y aeroportuarias y órganos de administración de las centrales integradas de mercancías, de los polígonos industriales, de las zonas francas, de las empresas de distribución energética y, en general, de los entes que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario.

5. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, de acuerdo con lo establecido por reglamento, a fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestiona, puede imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando sean adecuados, transparentes y no discriminatorios y se refieran a la capacidad técnica y económica.

6. Los requisitos impuestos a los candidatos deben notificarse a la Comisión Europea y deben publicarse en el capítulo dedicado a los principios de adjudicación de la declaración sobre la red.

7. La capacidad de infraestructura debe adjudicarse de acuerdo con el procedimiento establecido por la presente ley, de modo que se asegure debidamente la coordinación entre el transporte de viajeros y el transporte de mercancías en función de sus necesidades respectivas.

8. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe fijar por reglamento los derechos y las obligaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias y de los candidatos, en lo que concierne a la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Artículo 27. *Procedimiento de adjudicación.*

El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias debe ajustarse al procedimiento que el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte establezca por reglamento para la adjudicación de capacidad, tanto con relación a las solicitudes como a su coordinación, el tratamiento de la infraestructura congestionada y el plan de aumento de capacidad.

Artículo 28. *Medidas especiales en caso de perturbaciones del tránsito ferroviario.*

1. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, en caso de perturbación del tránsito ferroviario ocasionada por un accidente, un fallo técnico o cualquier otra incidencia, debe adoptar las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad de la forma menos perjudicial para los intereses de los usuarios del servicio. A tal fin, debe elaborar un plan de contingencias, sin perjuicio de lo establecido por la normativa aplicable en materia de protección civil.

2. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, si, por cualquier causa, la infraestructura ha quedado inutilizable temporalmente, puede suspender, sin previo aviso, la prestación del servicio ferroviario sobre estas infraestructuras para efectuar, con carácter urgente, las reparaciones necesarias. En este caso, las empresas ferroviarias afectadas no tienen derecho a exigir ninguna compensación ni indemnización, salvo que la causa sea imputable al ente administrador, en los términos que se determinen por reglamento.

3. Las empresas ferroviarias, en los casos establecidos por el presente artículo, están obligadas a poner a disposición del ente administrador de las infraestructuras ferroviarias los recursos que este considere apropiados y a prestarle la colaboración que les requiera.

Artículo 29. *Derechos de uso de la capacidad de infraestructura.*

1. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias adjudica la capacidad de infraestructura, cuyo derecho de uso, una vez atribuido a un candidato, no puede cederse a ninguna otra empresa.

2. No se considera cesión, sin perjuicio de lo establecido por el apartado 1, el uso de capacidad de infraestructura por parte de una empresa ferroviaria que actúe por cuenta de un adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En este caso, la capacidad debe usarse para cumplir las finalidades propias de la actividad del adjudicatario, que debe ser alguno de los establecidos por el artículo 26.4.

3. Se prohíben, en todos los casos, los negocios jurídicos sobre la capacidad de infraestructura.

4. El incumplimiento de lo establecido por el apartado 3 comporta, según el caso, la exclusión del procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura o la revocación de la adjudicación de la capacidad ya otorgada.

CAPÍTULO III

La Comisión de Regulación Ferroviaria

Artículo 30. *Funciones y composición.*

1. La Comisión de Regulación Ferroviaria, organismo regulador adscrito al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, cumple las siguientes funciones:

a) Velar por que se pueda acceder al mercado de los servicios del Sistema Ferroviario de Cataluña en condiciones de objetividad, transparencia y no discriminación.

b) Resolver los conflictos que se planteen con relación a:

Primero. La declaración sobre la red y los criterios que contiene.

Segundo. El procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura y sus resultados.

Tercero. El sistema de cánones, su nivel y su estructura.

Cuarto. El certificado de seguridad y la ejecución y el seguimiento de las normas y las reglamentaciones de seguridad.

c) Velar por que los cánones ferroviarios cumplan la presente ley y no sean discriminatorios.

d) Las demás que se le atribuyan por ley o por reglamento.

2. La Comisión de Regulación Ferroviaria puede requerir a las administraciones, los organismos y las empresas que actúan en el sector ferroviario las informaciones necesarias para el ejercicio de su actividad, que deben facilitarle sin dilación.

3. La Comisión de Regulación Ferroviaria actúa de oficio o a instancia de cualquier entidad que se considere perjudicada por decisiones o resoluciones adoptadas en virtud de lo establecido por la presente ley. Las decisiones de la Comisión vinculan a todos las partes afectadas.

4. La composición y el procedimiento de actuación de la Comisión de Regulación Ferroviaria deben determinarse por reglamento, de modo que se garantice la presencia de representantes de las administraciones competentes sobre las infraestructuras y los servicios ferroviarios que regula la presente ley.

5. La Comisión de Regulación Ferroviaria puede solicitar al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte que intervenga en la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario sujetas a la competencia del Gobierno.

TÍTULO V

El servicio de transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 31. *El servicio de transporte ferroviario.*

1. El transporte ferroviario es un servicio de interés general y esencial para la comunidad.

2. El servicio de transporte ferroviario se presta bajo el régimen de libre competencia, de acuerdo con lo establecido por la presente ley y sin perjuicio de las excepciones que establece.

3. El Gobierno puede declarar de servicio público determinados servicios de transporte ferroviario en los supuestos a los que se refiere el artículo 36. El Gobierno puede atribuir directamente la gestión de estos servicios a un ente o un operador público. Estos servicios también pueden ser objeto de cualquier otra fórmula de gestión de los servicios públicos que establezcan las leyes.

4. Se entiende por transporte de viajeros el de personas, y por transporte de mercancías, el de cualquier clase de bienes, a los efectos de lo establecido por la presente ley.

CAPÍTULO II

Empresas ferroviarias

Artículo 32. *Licencia y autorización de empresa ferroviaria.*

Los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías que forman parte del Sistema Ferroviario de Cataluña no pueden prestarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria otorgada por un estado miembro de la Unión Europea o la autorización de empresa ferroviaria que expide la Generalidad de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

Artículo 33. *Autorización de empresa ferroviaria.*

1. La entidad que solicite una autorización de empresa ferroviaria debe formular, en todos los casos, una declaración de actividad, que debe comprender los tipos de servicios que pretenda prestar.

2. Corresponde al consejero o consejera del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, previo informe del ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, dictar, de forma motivada, la resolución de otorgamiento de la autorización que habilita para prestar los servicios de transporte ferroviario de viajeros o de mercancías que se determinen.

3. La resolución de otorgamiento de la autorización de empresa ferroviaria debe emitirse en el plazo de tres meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. Si transcurre este plazo sin que se haya dictado resolución expresa, debe entenderse que la solicitud es desestimada.

4. La autorización de empresa ferroviaria es única para todo el sistema ferroviario de Cataluña.

5. Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los estados de la Unión Europea producen sus efectos en Cataluña.

6. Las empresas ferroviarias no pueden realizar actividades que no estén expresamente amparadas por la autorización, sin perjuicio de que soliciten, si procede, la ampliación o modificación de su contenido.

7. La autorización de empresa ferroviaria es intransmisible.

8. Las empresas ferroviarias pueden acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y las condiciones que establece la presente ley.

9. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe tener un registro de empresas ferroviarias de carácter público, en el que deben inscribirse, de oficio, los datos relativos a las empresas ferroviarias, de la forma que se determine por reglamento.

Artículo 34. *Obtención de la autorización de empresa ferroviaria.*

1. El solicitante de la autorización de empresa ferroviaria, para obtenerla, debe acreditar previamente que cumple los siguientes requisitos:

a) Tener forma de sociedad anónima, de acuerdo con la legislación española, excepto en el caso de que se trate de empresas públicas.

b) Tener capacidad financiera para hacer frente a las obligaciones presentes y futuras.

c) Garantizar la competencia profesional de su personal directivo y técnico y la seguridad en los servicios que quiera prestar.

d) Suscribir los seguros que cubran las responsabilidades civiles que puedan exigírsele.

2. Las entidades que quieran prestar servicios de transporte ferroviario deben tener por objeto principal la realización de dicha actividad.

3. El Gobierno debe fijar por reglamento las condiciones para la acreditación del cumplimiento de los requisitos de capacidad financiera, competencia profesional y cobertura de la responsabilidad civil.

4. Las entidades que no cumplan los requisitos de honorabilidad y de solvencia técnica, económica, financiera y profesional que se establezcan por reglamento no pueden ser titulares de una autorización de empresa ferroviaria.

Artículo 35. *Vigencia de la autorización de empresa ferroviaria.*

1. La autorización de empresa ferroviaria solo es vigente mientras la empresa ferroviaria cumpla los requisitos que la presente ley establece para otorgarla.

2. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe verificar que la empresa ferroviaria cumple los requisitos indicados con la periodicidad y en las condiciones que se determinen por reglamento.

3. El consejero o consejera del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, sin perjuicio de lo establecido por el apartado 1, puede suspender, con carácter total o parcial, por un plazo máximo de doce meses, la autorización otorgada a una empresa ferroviaria, en los siguientes casos:

a) Como medida cautelar en el marco de un expediente sancionador por infracción muy grave.

b) Como sanción, de acuerdo con lo establecido por el Título X.

c) Si la empresa ferroviaria interrumpe las operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte acuerde revocar la autorización, de acuerdo con lo establecido por reglamento.

4. La suspensión solo puede acordarse si se da una de las causas a las que se refiere el apartado 3 y la medida es conveniente para garantizar la seguridad y una prestación eficaz del servicio de transporte ferroviario. La suspensión debe tramitarse de acuerdo con el procedimiento establecido por reglamento.

5. La autorización otorgada a una empresa ferroviaria puede revocarse, de acuerdo con el procedimiento establecido por reglamento, en los siguientes casos:

a) Por incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos que la presente ley establece para otorgarla.

b) Por la concurrencia de causas que pongan en duda la viabilidad financiera de la empresa.

c) Por haber obtenido la autorización en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.

d) Por la sanción impuesta, según lo establecido por el artículo 66.2.

e) Por no haber empezado a prestar el servicio en el plazo establecido al efecto.

f) Por la revocación de una autorización para prestar servicios de transporte ferroviario de interés público por incumplimiento de las obligaciones inherentes a la autorización.

g) Por la interrupción de las operaciones durante un período superior a seis meses, salvo que el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte acuerde la suspensión de la autorización, en los términos que se determinen por reglamento.

CAPÍTULO III

Servicios públicos de transporte ferroviario

Artículo 36. *Servicios públicos de transporte ferroviario.*

1. El Gobierno puede declarar de servicio público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario del Sistema Ferroviario de Cataluña cuando sean

necesarios para garantizar la comunicación entre varios puntos del territorio de Cataluña en unas condiciones adecuadas de frecuencia y calidad de la oferta.

2. El Gobierno puede revisar la naturaleza de servicio público de la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario del Sistema Ferroviario de Cataluña si la evolución o modificación de las condiciones que motivaron esta declaración lo aconseja.

3. El Gobierno, si existen motivos sociales que lo justifiquen puede imponer a las empresas titulares de servicios de transporte ferroviario de viajeros obligaciones adicionales de servicio público, en materia de reducciones o bonificaciones tarifarias, con las compensaciones que, si procede, correspondan en cada caso.

4. El departamento competente en materia de transporte puede establecer, por razones de interés general, servicios mixtos o combinados de transporte de viajeros, ferroviario y por carretera, de modo que la explotación la realice de forma conjunta la misma empresa operadora. Estos servicios deben prestarse, con carácter general, bajo el régimen de concesión administrativa, y les son aplicables las normas de la presente ley y, en todo cuanto sea procedente, la normativa de los servicios regulares de transportes de viajeros por carretera establecida por la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor.

Artículo 37. Ferrocarril metropolitano de Barcelona.

Corresponde a la Entidad Metropolitana del Transporte, de acuerdo con lo establecido por la normativa vigente en materia de régimen local y por la Ley 7/1987, de 4 de abril, por la que se establecen y regulan actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas dentro de su zona de influencia directa, la competencia para la prestación del servicio de transporte público subterráneo de viajeros, configurado por la red del ferrocarril metropolitano de Barcelona, que incluye las líneas existentes en el momento de la aprobación de la presente ley y sus prolongaciones, y por las líneas que, en su caso, se incorporen.

CAPÍTULO IV

El personal ferroviario

11/06/2018 Artículo 38. Régimen aplicable.

1. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe establecer por reglamento, previa audiencia a las empresas a las que pertenezca el personal ferroviario y a los sindicatos más representativos del sector, las condiciones y los requisitos para obtener los títulos y las habilitaciones del personal ferroviario que garanticen una calificación suficiente para permitir la prestación del servicio ferroviario con las garantías de seguridad y eficiencia adecuadas. Si esta formación no es asumida por una empresa ferroviaria, dicho departamento debe establecer el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación correspondientes.

2. Corresponde al titular de la infraestructura, al ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, si procede, o a la empresa operadora del servicio, por medio de su personal, en los términos que se establezcan por reglamento, el ejercicio de la potestad de policía con relación a:

a) La circulación ferroviaria.

b) El uso y la defensa de la infraestructura, con el fin de garantizar la seguridad del tránsito y la conservación de la infraestructura y las instalaciones de todo tipo necesarias para la explotación.

c) El control del cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar todo tipo de daño, deterioro de las vías e instalaciones, riesgo o peligro para las personas.

d) El control de las limitaciones impuestas con relación a los terrenos inmediatos al ferrocarril.

3. Los empleados del titular de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y de las empresas operadoras que prestan el servicio tienen, en los actos de servicio y en los motivados por estos, la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus

funciones, especialmente las de vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceros en general, de las reglas que establecen las leyes y los reglamentos y las condiciones generales de utilización. Dichos empleados deben ejercer las funciones inspectoras correspondientes y deben dar cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes, los cuales deben supervisar, en todo caso, la inspección, la tramitación de las denuncias presentadas y la imposición de las sanciones correspondientes, si procede.

4. (Anulado).

5. Los agentes ferroviarios y el personal de la empresa ferroviaria, en el ejercicio de las funciones a que se refiere el presente artículo, pueden solicitar, por medio de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

TÍTULO VI

Normas específicas para los sistemas tranviarios

Artículo 39. Normas generales.

1. Los tranvías que circulan por varios municipios forman parte del Sistema Ferroviario de Cataluña, que se regula por las normas de la presente ley, con las especificidades establecidas por el presente título.

2. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte y los ayuntamientos afectados, de acuerdo con las autoridades territoriales del transporte si existen y tienen atribuidas estas funciones, antes de establecer un sistema tranviario, deben determinar sus condiciones de integración, tanto desde el punto de vista urbanístico como de gestión del sistema viario, por medio de un plan especial urbanístico del sistema tranviario, en los términos que se determinen por reglamento.

3. Las funciones que la presente ley atribuye en materia de policía de ferrocarriles a la administración titular de la infraestructura pueden delegarse, en el caso de los sistemas tranviarios, en la empresa concesionaria que gestiona el servicio.

Artículo 40. Dominio público y zonas de protección.

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la infraestructura tranviaria, incluidos, en todos los casos, los ocupados por la plataforma de vía y aquellos donde se hallan los elementos funcionales o instalaciones afectos al uso y explotación del tranvía. También forman parte del dominio público afecto al servicio tranviario el subsuelo y la proyección vertical de los terrenos ocupados por la infraestructura tranviaria, en la forma que se determine por reglamento.

2. La administración titular y el ente local correspondiente, como titular del subsuelo y de la proyección vertical de los terrenos, en los casos en que la infraestructura tranviaria, en todo su recorrido o en alguno de sus tramos, deba integrarse en el dominio público viario municipal, deben establecer por convenio, en función de sus competencias respectivas, las condiciones que sean precisas para hacer viables el establecimiento y la explotación del tranvía. Este convenio debe concretar las condiciones de uso del dominio público municipal y las obligaciones de ambas administraciones. Asimismo, debe establecer las condiciones en que debe prestarse el servicio del transporte tranviario con relación a la circulación, las vías públicas afectadas, los cruces, la seguridad de los peatones, la regulación del tránsito y los demás aspectos que se consideren necesarios.

3. Solo pueden efectuarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización de la administración titular de la infraestructura tranviaria, si son necesarias para la prestación del servicio público de transporte de viajeros o bien si lo requiere la prestación de un servicio de interés general. Excepcionalmente, por causas debidamente justificadas, puede autorizarse que obras o instalaciones de interés privado crucen la zona de dominio público. En el caso de obras de urbanización o relativas a los servicios o actividades municipales, la autorización corresponde al ayuntamiento, previo informe de la administración titular de la infraestructura.

4. Las autorizaciones de la administración titular de la infraestructura tranviaria deben fijar las condiciones técnicas y temporales de ejecución de las obras o instalaciones autorizadas en la zona de dominio público, procurando que la afectación del sistema de transporte de viajeros sea mínimo. Antes de otorgar la autorización preceptiva, debe concederse audiencia al operador del sistema tranviario para que informe sobre los condicionantes técnicos de las obras previstas en la zona de dominio público.

5. La autorización a que se refieren los apartados 3 y 4, si la infraestructura tranviaria se integra en el dominio público municipal, debe darla el ayuntamiento correspondiente, previo informe del operador del sistema tranviario y de la administración titular de la infraestructura tranviaria, que tiene carácter vinculante en cuanto a los aspectos de naturaleza ferroviaria.

6. La zona de protección es contigua al dominio público y consiste en una franja de terreno de ocho metros contados desde las aristas exteriores de la plataforma de vía. Esta franja debe reducirse en zonas de suelo urbano consolidado, a propuesta del ayuntamiento afectado y previo informe favorable de la administración titular de la infraestructura tranviaria. En la zona de protección, no pueden ejecutarse obras y solo se permiten los usos que son compatibles con la seguridad del tránsito tranviario.

7. El derecho de uso que deben conceder las administraciones titulares de los puentes, túneles y demás infraestructuras de obra civil a favor de la administración titular del sistema tranviario que pasa por los mismos debe acordarse por medio de la firma de los convenios pertinentes entre las administraciones implicadas.

Artículo 41. *Aspectos urbanísticos de los sistemas tranviarios supramunicipales.*

1. El establecimiento de sistemas tranviarios de carácter supramunicipal tiene la consideración de obras correspondientes a la infraestructura del territorio de interés general, a los efectos de lo establecido por el texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2005, de 26 de julio.

2. Debe aprobarse, para instalar un sistema tranviario de ámbito supramunicipal, un plan especial urbanístico, que debe elaborar el órgano administrativo que tiene a su cargo la ejecución directa de esta infraestructura, con la participación de los municipios afectados, y que debe tramitarse de acuerdo con lo establecido por la legislación urbanística.

3. El plan especial urbanístico a que se refiere el apartado 2 debe procurar hacer compatibles las necesidades del sistema tranviario y de la movilidad en general con la inserción del sistema tranviario en el medio urbano, de modo que se minimice el impacto en la urbanización y se garantice la accesibilidad de los espacios donde deba instalarse. La aprobación definitiva de este plan comporta la necesidad de adecuar al mismo el planeamiento urbanístico.

4. Las administraciones, si la instalación de sistemas tranviarios supramunicipales debe complementarse con la ejecución de obras de urbanización de vías públicas de las que son titulares los ayuntamientos afectados, deben acordar, por medio de un convenio, su régimen de financiación, en el que deben participar los municipios por medio de la fórmula que sea más adecuada de acuerdo con lo establecido por la normativa en materia de hacienda y régimen local.

Artículo 42. *Licencias para obras de instalación y explotación de sistemas tranviarios de carácter supramunicipal.*

Las obras de construcción, reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras tranviarias promovidas por la Generalidad, sus entidades autónomas y las entidades de derecho público que están adscritas a la misma no están sujetos a licencia urbanística municipal ni a ningún otro control urbanístico municipal previo, sin perjuicio del informe preceptivo que los ayuntamientos afectados deben emitir sobre la adecuación de las obras al planeamiento urbanístico. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguir las actuaciones.

Artículo 43. *Mantenimiento y conservación de la infraestructura tranviaria.*

El mantenimiento, conservación y limpieza de las infraestructuras de un sistema tranviario corresponden, con carácter general, a la administración que es titular del mismo,

sin perjuicio de que, por convenio con el ayuntamiento correspondiente, se establezcan las condiciones para el mantenimiento de los elementos instalados en la plataforma de vía que no sean esenciales para la explotación del sistema tranviario, entre los cuales se incluyen el alumbrado público y el agua de riego para el césped de la plataforma.

Artículo 44. *Circulación.*

1. La velocidad de circulación de los tranvías debe adaptarse, en todos los casos, a las condiciones del lugar, de modo que se garantice que pueden detenerse con seguridad en el lugar previsto. Debe tenerse una precaución especial cuando los tranvías circulen por vías públicas y plazas y cuando las maniobras se hagan de noche, con mala visibilidad o en modo degradado.

2. Las normas que regulan la coordinación entre los diferentes modos de transporte, en el caso de los cruces de líneas de tranvías con vías urbanas o carreteras, deben establecerse por reglamento. En las intersecciones sin semáforos, de acuerdo con lo establecido por el artículo 57.1.b del Reglamento general de circulación, aprobado por el Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, la prioridad de paso corresponde a los tranvías sobre los vehículos privados y los vehículos de rodadura destinados al transporte público.

Artículo 45. *Conducción.*

Para conducir un tranvía es preciso estar en posesión del título habilitante correspondiente, de acuerdo con la normativa aplicable.

TÍTULO VII

Seguridad en el transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Normas de seguridad

Artículo 46. *Normas de seguridad.*

1. La Agencia de Seguridad Ferroviaria debe velar porque todas las infraestructuras y todos los servicios del Sistema Ferroviario de Cataluña se sujeten a las normas de seguridad que establecen la presente ley y demás normas de aplicación en esta materia.

2. Para el cumplimiento de lo establecido por el apartado 1, la Agencia ejerce las siguientes funciones:

a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación del Sistema Ferroviario de Cataluña mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los distintos actores en esta materia; y asimismo, ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.

b) Autorizar la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que circulan por el mismo, y comprobar que mantienen los requisitos.

c) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad de las empresas ferroviarias o de los administradores de infraestructura y supervisarlos posteriormente.

d) Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar el cumplimiento de esta normativa por parte de los agentes del sistema ferroviario.

e) Otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y los títulos de conducción del personal ferroviario.

f) Conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de formación y de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.

g) Conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de mantenimiento de material rodante y la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de este material.

- h) Organizar y gestionar el Registro especial ferroviario.
- i) Otras funciones relacionadas que le sean encomendadas por reglamento.

3. Las empresas ferroviarias, antes de prestar servicios de transporte sobre la red de infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña, deben obtener el certificado de seguridad que expide la Agencia de Seguridad Ferroviaria de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. El certificado de seguridad debe garantizar que la empresa ferroviaria presta servicios de transporte de acuerdo con el plan de autoprotección de las infraestructuras ferroviarias y con las condiciones de seguridad establecidas en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento y de material rodante.

5. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte debe establecer por reglamento las condiciones y los requisitos para homologar y registrar el material rodante que preste servicios en la red de infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de este material.

6. La Agencia de Seguridad Ferroviaria comienza a ejercer sus funciones en la fecha de aprobación de sus estatutos, de la manera que se prevea en los mismos y con la consignación de las dotaciones presupuestarias adecuadas a este ejercicio.

CAPÍTULO II

Pasos a nivel

Artículo 47. Normas generales.

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas ferroviarias que se produzcan por la instalación o modificación de cualquiera de estas deben hacerse a diferente nivel, excepto si se trata de tranvías, que se excluyen del ámbito de aplicación del presente capítulo. Únicamente, con carácter excepcional y por causas justificadas, puede autorizarse el establecimiento provisional de nuevos pasos a nivel por el tiempo estrictamente necesario y en la forma que se establezca por reglamento.

2. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a diferente nivel y de los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de la visibilidad, comporta la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a los efectos de la expropiación de los bienes que son necesarios para dichas actuaciones. Para aprobar los proyectos, no es preciso que se cumpla el trámite de información pública si las actuaciones que deben ejecutarse no comportan una modificación sustancial de la funcionalidad de la línea afectada. En la tramitación de estos proyectos debe solicitarse el informe del ente local afectado. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguir las actuaciones.

3. Las obras a que se refiere el apartado 2 no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, y tienen el carácter de obras de conservación, mantenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias. Sin embargo, los proyectos de construcciones deben someterse al informe del departamento competente en materia de urbanismo, que se entiende emitido favorablemente si no se ha evacuado, de manera expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

4. Los pasos a nivel particulares establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de todo tipo se rigen por las condiciones que fija la autorización correspondiente. Se prohíbe expresamente que sean utilizados por personas diferentes a las que determina la autorización o para tránsitos o finalidades diferentes a los que determina la autorización. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, de oficio o a propuesta de las administraciones públicas competentes en materia de carreteras, puede acordar la clausura de los pasos a nivel instalados en caminos privados si sus titulares no respetan las condiciones de la autorización o no atienden debidamente su conservación, protección y señalización, si la vía puede cruzarse por otros pasos próximos, al mismo o a diferente nivel, o si por otros accesos puede llegarse a la finca que da servicio

al paso a nivel particular. Pueden modificarse las condiciones de la autorización otorgada para la instalación del paso a nivel o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso si las circunstancias del camino, del cruce o de la línea han variado desde que se otorgó dicha autorización.

5. Las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias en zonas industriales o portuarias o en sus accesos no tienen la consideración de pasos a nivel a los efectos de la presente ley si la entidad explotadora de dichas líneas ferroviarias comparte con la responsable de la carretera la ordenación de los tránsitos en los puntos de cruce y la preferencia queda fijada en cada momento de acuerdo con un sistema de ordenación de los tránsitos que garantiza la seguridad. En estas zonas el tránsito viario puede compartir la plataforma ferroviaria. En dichas intersecciones los trenes deben limitar la velocidad máxima de circulación a 40 kilómetros por hora.

6. Lo establecido por el apartado 5 es de aplicación a los ferrocarriles turísticos con las adaptaciones que el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte determine en cada caso.

7. La señalización de los pasos a nivel corresponde al titular del acceso correspondiente y la señalización interior de la infraestructura ferroviaria corresponde al titular de esta infraestructura.

Artículo 48. *Supresión y reordenación de pasos a nivel.*

1. La Generalidad y las demás administraciones públicas con competencia en materia de carreteras deben suprimir los pasos a nivel y, si procede, deben sustituirlos por cruces a diferente nivel, sin perjuicio de lo establecido por el apartado 2.

2. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, directamente o por medio del ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, para preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y los caminos y del ferrocarril, puede reordenar los pasos a nivel y sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando, en este último caso, el acceso a las propiedades afectadas, y puede suprimir los que no sean imprescindibles.

3. Los pasos a nivel que, de acuerdo con el apartado 2, subsistan deben tener los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar la seguridad, de acuerdo con las reglas que en función de sus diversas características establezca la administración competente en materia de transportes terrestres, y deben regular las diversas clases de protección para los pasos a nivel. Dichas reglas deben tener en cuenta las características de la circulación, la visibilidad de los pasos y, si procede, las demás circunstancias de estos que puedan afectar la seguridad del cruce.

4. No puede remodelarse ninguna carretera o ningún camino en su cruce sobre vías férreas sin haber obtenido la autorización correspondiente del ente o la entidad que tenga a su cargo la infraestructura ferroviaria.

5. La construcción de urbanizaciones, de hospitales, de centros deportivos, docentes y culturales, de otros centros o establecimientos o de otros equipamientos equivalentes implica la obligación de construir un cruce a diferente nivel, el cierre de la zona adyacente y, si procede, la supresión del paso a nivel preexistente, si el acceso a dichos lugares comporta la necesidad de cruzar la línea férrea o da origen al riesgo de provocar la práctica de dicho cruce. El promotor de la urbanización o del establecimiento debe costear dicha construcción del cruce y, si procede, la supresión del paso a nivel. La entidad promotora debe presentar, en todos los casos, un proyecto específico de los accesos a la urbanización o el establecimiento, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan en las zonas de dominio público y de protección.

6. Las obras que deben realizarse de acuerdo con las obligaciones establecidas por el apartado 5 no están sujetas a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1.b de la Ley del Estado 7/1985, sin perjuicio de su adecuación al planeamiento urbanístico y de la necesidad que sean sometidas a un informe municipal previo. Este informe debe emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación pertinente. Si no se emite en este plazo, pueden proseguir las actuaciones.

TÍTULO VIII

Derechos y deberes de las personas usuarias

Artículo 49. Derechos de los usuarios.

1. Los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de viajeros gozan de los siguientes derechos:

a) Utilizar los servicios de transporte ferroviario en las condiciones establecidas por la normativa, con los niveles de calidad que el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte determine por reglamento.

b) Recibir de la empresa ferroviaria, con la antelación suficiente, información del horario de los servicios, de las tarifas correspondientes y, especialmente, de las incidencias que puedan afectar a la prestación del servicio y el cumplimiento de los horarios previstos. Deben fijarse por reglamento los protocolos de actuación que las empresas ferroviarias deben cumplir en caso de incidencias que afecten al servicio, de acuerdo con el principio de la menor afectación a los usuarios.

c) Contratar la prestación del servicio ferroviario con la empresa ferroviaria en los términos establecidos por la normativa aplicable en materia de defensa de los consumidores y usuarios.

d) Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en el supuesto de que esta incumpla las obligaciones que haya asumido en virtud del contrato de transporte o que le imponga la normativa aplicable, salvo los casos de fuerza mayor o la concurrencia de causas no imputables a la empresa ferroviaria, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

e) Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir con relación al cumplimiento del contrato de transporte ferroviario ante las juntas arbitrales de transportes o la jurisdicción ordinaria.

f) Ser atendidos con corrección por el personal de las empresas ferroviarias. Este personal debe tener un cuidado especial en atender debidamente a las personas que, por motivos de edad, de salud o de limitaciones de movilidad o por otros motivos análogos, requieran una atención especial. Debe determinarse por reglamento la manera de atender las necesidades de estas personas y los medios que el personal de las empresas ferroviarias debe poner a su alcance para facilitarles el acceso a los servicios ferroviarios.

g) Formular las reclamaciones que estimen convenientes con relación a la prestación del servicio, en la forma establecida por las normas que desarrollan la presente ley.

h) Utilizar, en el caso de las personas con movilidad reducida, los asientos y espacios reservados en cumplimiento de la normativa aplicable en materia de accesibilidad.

i) Cargar la bicicleta al tren. Deben establecerse por reglamento las condiciones para el transporte de las bicicletas de los usuarios.

j) Los demás que les reconocen las normas aplicables.

2. Los contratos tipo de transporte que afectan a los usuarios del servicio deben ser aprobados previamente por el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte. Asimismo, este departamento debe determinar las condiciones generales de contratación tanto del transporte de viajeros como del de mercancías.

3. Las empresas ferroviarias deben tener a disposición de las personas usuarias de los servicios un libro de reclamaciones que se ajuste al modelo que se establezca por reglamento.

4. Se garantiza a los usuarios el derecho a reclamar ante las juntas arbitrales de transporte.

Artículo 50. Deberes de los usuarios.

1. Los usuarios de los servicios del sistema de transporte ferroviario de Cataluña deben cumplir las siguientes obligaciones:

a) Ir provistos del correspondiente título de transporte válido para la utilización del servicio de transporte y debidamente validado, que deben conservar mientras estén en el interior de las instalaciones y deben poner a disposición del personal de la empresa prestataria del servicio si se lo pide.

b) Atender las indicaciones que los empleados de la empresa prestataria del servicio les den para poder prestarlo correctamente, las indicaciones de los carteles y los accesorios colocados a la vista, y las emitidas por megafonía, así como advertir a esta empresa de las anomalías que observen.

c) Mantener un comportamiento correcto y respetuoso con los demás usuarios y con el personal de la empresa explotadora del servicio, y evitar las acciones que puedan implicar un deterioro o un maltrato de los trenes o las instalaciones.

d) Respetar las obligaciones establecidas por los reglamentos de utilización y los contratos tipo de transporte ferroviario que, si procede, apruebe la Administración.

2. Se prohíben, a los usuarios del sistema de transporte ferroviario de Cataluña, de acuerdo con las obligaciones establecidas por el apartado 1, las siguientes actuaciones:

a) Fumar en los trenes y en las instalaciones, en los términos que establezca la normativa sanitaria aplicable; circular sobre patines o con medios similares dentro de las instalaciones, y viajar con animales, exceptuando los perros lazarillo, los perros de seguridad de la propia empresa explotadora y los animales domésticos que puedan admitirse en las condiciones fijadas por reglamento.

b) Introducir objetos o materiales que puedan ser peligrosos o molestos para los usuarios y, en general, todo paquete o bulto de medidas superiores a las fijadas por reglamento, exceptuando los cochecitos, las sillas de niños y las bicicletas. Sin embargo, la empresa prestataria de los servicios de transporte puede autorizar el transporte de determinados objetos de uso común cuyo tamaño sea superior al fijado por reglamento y establecer las condiciones específicas que deben cumplir los portadores para utilizar los servicios. Deben establecerse por reglamento las condiciones específicas para el transporte de las bicicletas de los usuarios.

c) Utilizar sin causa justificada los sistemas de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores y utilizar estos elementos de manera indebida.

d) Viajar en lugares diferentes a los destinados a los usuarios o en condiciones inadecuadas. Se incluyen en este supuesto las siguientes actuaciones:

Primera. Permanecer en las plataformas de intercomunicación de los trenes articulados.

Segunda. Asomarse por las ventanas del tren.

Tercera. Montar sobre el estribo o cualquier otro elemento exterior del tren e intentar sostenerse sobre el mismo con el tren parado o en marcha.

Cuarta. Entrar en las cabinas de conducción de los trenes o en las dependencias e instalaciones reservadas para uso exclusivo de los empleados de la empresa explotadora o del personal autorizado.

Quinta. Bajar a las vías o entrar en los túneles.

e) Intentar entrar o salir del tren después de que haya sonado la señal acústica que avisa del cierre de las puertas.

f) Impedir o forzar la apertura o el cierre de las puertas de acceso a los trenes o manipular sus mecanismos de funcionamiento previstos para ser utilizados en exclusiva por el personal de la empresa explotadora.

g) Utilizar sin causa justificada los aparatos de alarma de los trenes y los demás que se hallen en las instalaciones, así como impedir su uso legítimo.

h) Realizar actividades o acciones que, por su naturaleza, puedan perturbar a los usuarios, alterar el orden público o perturbar los servicios de la compañía explotadora; mantener un comportamiento que implique peligro para la propia integridad física o para la de los demás usuarios, que pueda considerarse molesto para estos o para los agentes y el personal de la compañía, y realizar acciones que deterioren o ensucien los trenes o las instalaciones.

i) Permanecer en las instalaciones fuera del horario previsto para ser utilizadas por los usuarios.

j) Distribuir publicidad, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar y vender bienes o servicios en los trenes, instalaciones y dependencias del servicio sin autorización de la empresa explotadora.

k) Manipular, destruir o deteriorar cualquier elemento del servicio directamente relacionado con la circulación normal y segura.

l) Manipular, destruir o deteriorar de forma directa o indirecta cualquier obra o instalación fija o móvil o cualquier elemento funcional del servicio.

m) Tirar o depositar objetos de cualquier naturaleza o hacer vertidos en cualquier punto de la vía y de sus alrededores.

n) Ejecutar cualquier otra actuación que pueda comportar peligro para la seguridad del ferrocarril, de los usuarios, de los empleados, de los medios y de las instalaciones.

o) Entrar en las vías férreas o transitar por las mismas, salvo que se disponga de una autorización otorgada expresamente. Las vías deben cruzarse por los lugares determinados a tal efecto, con las limitaciones o las condiciones que se establezcan para su utilización.

p) Utilizar sin causa justificada las rutas de evacuación y las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad.

TÍTULO IX

Régimen económico y tributario

CAPÍTULO I

Tasas ferroviarias

Sección 1.ª Tasas por autorizaciones y certificados de seguridad

Artículo 51. Régimen jurídico.

1. Constituyen el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de la autorización de empresa ferroviaria la expedición, ampliación y renovación de dicha autorización.

2. Constituyen el hecho imponible de la tasa por otorgamiento de certificados de seguridad la expedición, ampliación, renovación y revisión de estos, en la forma establecida por la presente ley.

3. Es sujeto pasivo de las tasas la empresa ferroviaria a cuyo favor se expide, se amplía, se renueva o se revisa la autorización o el certificado de seguridad correspondientes.

4. El importe de las tasas por otorgamiento de una autorización o de un certificado de seguridad es el siguiente:

a) Por la expedición: 10.000 euros.

b) Por la ampliación, renovación o revisión: 5.000 euros.

Artículo 52. Devengo.

1. Las tasas se devengan en el momento de la expedición, ampliación o renovación de las autorizaciones o en el de la expedición, ampliación o revisión de los certificados de seguridad, con independencia de la actividad que cumple el sujeto pasivo.

2. La tasa por renovación del certificado de seguridad se devenga con periodicidad quinquenal, en plazos contados de fecha a fecha, a partir del otorgamiento del certificado.

3. La suspensión o revocación de la autorización o del certificado de seguridad no da derecho a la devolución del importe de la tasa.

Artículo 53. Gestión y afectación.

1. La gestión, liquidación y recaudación de las tasas por el otorgamiento de las autorizaciones corresponden, de acuerdo con lo establecido por la presente ley, al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

2. La gestión, liquidación y recaudación de las tasas por la expedición, ampliación y renovación de certificados de seguridad corresponden al órgano administrativo o la entidad competente para su otorgamiento.

3. El importe de la recaudación de las tasas a que se refiere la presente sección debe ingresarse en el patrimonio del administrador de infraestructuras ferroviarias, salvo que se establezca por ley una afectación diferente respecto a las tasas relativas a certificados de seguridad.

Sección 2.^a Tasas por otorgamiento de títulos a personal ferroviario y por homologación de material rodante

Artículo 54. Régimen jurídico.

1. La gestión necesaria para otorgar títulos a personal ferroviario y para homologar material rodante da derecho a la exacción de las tasas compensatorias del coste de las actuaciones y los trámites necesarios, de acuerdo con lo establecido por el presente capítulo.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas la prestación por la Administración de los servicios necesarios para otorgar las homologaciones, los títulos y las certificaciones correspondientes.

3. Es sujeto pasivo de las tasas, según los casos, la persona natural o jurídica que solicita la homologación o el título correspondientes.

4. El importe de las tasas es el siguiente:

a) Por la expedición de títulos: 100 euros.

b) Por la certificación de material rodante: el que se determine para cada tipo de material, en función de sus condiciones técnicas o de su valor económico.

Artículo 55. Devengo.

Las tasas se devengan en el momento en que se presenta la solicitud correspondiente.

Artículo 56. Gestión y afectación.

La gestión y la afectación de las tasas se rigen por lo establecido por el artículo 53 respecto a las tasas para el otorgamiento de autorizaciones.

Sección 3.^a Canon por la utilización de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 57. Régimen jurídico, devengo y gestión.

1. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias debe percibir de las empresas ferroviarias que utilizan las infraestructuras ferroviarias de su titularidad o las que están adscritas al mismo el importe de la tasa correspondiente, que recibe el nombre de canon ferroviario.

2. El canon ferroviario se fija de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación de mercado y equilibrio financiero en la prestación del servicio.

3. Con el fin de fomentar el uso eficaz de las infraestructuras ferroviarias, para la fijación del canon pueden tenerse en cuenta los costes medioambientales, de accidentes y de la infraestructura que no gravan los medios de transporte diferentes del ferroviario, con el fin de reducir su importe.

4. Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las infraestructuras ferroviarias de titularidad del ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña o de las que le sean adscritas.

5. Son sujetos pasivos del canon las empresas ferroviarias que utilizan las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado 4.

6. El devengo del canon se produce cuando se realiza la utilización efectiva de la infraestructura ferroviaria.

7. La cuota del canon debe establecerse según los siguientes elementos y criterios: los kilómetros de línea ferroviaria puestos en servicio, la amortización de los costes de construcción, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y los costes financieros imputables a la construcción de las infraestructuras. La cuota del canon debe expresarse en un importe mensual por cada kilómetro de línea ferroviaria.

8. El establecimiento y la modificación de la cuota del canon se efectúa mediante orden del consejero o consejera del departamento competente en materia ferroviaria.

9. Sobre las cuantías exigibles deben aplicarse, si procede, los impuestos indirectos que gravan la prestación del servicio objeto de gravamen, en los términos establecidos por la legislación vigente.

10. La gestión, liquidación y recaudación del canon ferroviario corresponde al ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña. El importe de la recaudación debe ingresarse en el patrimonio de dicho ente.

CAPÍTULO II

Tarifas

Artículo 58. *Régimen general.*

1. La prestación por el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, bajo el régimen de concurrencia y de derecho privado, así como el uso comercial de las instalaciones y los espacios disponibles, están sujetos al pago de las tarifas correspondientes en beneficio del primero y a cargo de las personas beneficiarias de dichos servicios y usos.

2. La prestación por terceros, con habilitación otorgada por el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares está sujeta al pago de las tarifas correspondientes en beneficio de este y a cargo de las entidades prestadoras de dichos servicios.

3. Las actividades y los servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados por el presente título no están sujetos al pago de tarifas.

Artículo 59. *Fijación, importe y exigibilidad.*

1. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias aprueba anualmente las tarifas, que tienen carácter de precios privados, y envía la lista de las mismas al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, el cual puede establecer, por motivos de interés general, exenciones o bonificaciones, compensando a dicho ente administrador por la disminución de ingresos que derive de su aplicación.

2. El importe de las tarifas se fija atendiendo al tipo de actividad, su interés ferroviario y su relevancia económica, así como al coste que comporte la prestación de los servicios.

3. Las tarifas son exigibles desde que se solicita la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate y deben hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento en que se fijen o se actualicen.

4. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias puede suspender la prestación del servicio en el caso de impago de las tarifas correspondientes, realizando la correspondiente comunicación previa expresa dirigida a la persona obligada al pago. La suspensión del servicio se mantiene mientras no se efectúe el pago o no se garantice de modo suficiente la deuda.

5. El ente administrador de las infraestructuras ferroviarias puede solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

TÍTULO X

Inspección y régimen sancionador

Artículo 60. *Función inspectora.*

1. La inspección de las empresas ferroviarias, del transporte ferroviario y de la forma de prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares corresponde al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

2. Los funcionarios del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte y de los entes locales titulares de la prestación de servicios ferroviarios y el personal de inspección expresamente facultado por el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias tienen la consideración de agentes de la autoridad, de acuerdo con lo establecido por el artículo 38, en los actos de servicio o con motivo de estos, y pueden solicitar, si es preciso, el apoyo de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

3. Deben determinarse por reglamento el procedimiento de actuación y las atribuciones que corresponden a los agentes de la autoridad a los que se refiere el apartado 2, así como las obligaciones relativas a la inspección de las personas físicas o jurídicas a las que puede aplicarse la presente ley.

Artículo 61. Responsabilidad.

1. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas por el presente título debe exigirse a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades a que se refiere la presente ley o que sean afectadas por su contenido. En el caso de infracciones cometidas por personas menores de dieciocho años, sus padres o tutores deben responder de forma solidaria por la cuantía económica derivada de la sanción impuesta.

2. Debe imponerse la sanción que corresponda al tipo infractor más grave si un mismo comportamiento infractor puede calificarse de acuerdo con dos o más tipos infractores.

Artículo 62. Clasificación de las infracciones.

1. Las infracciones administrativas de las normas reguladoras del Sistema Ferroviario de Cataluña se clasifican en muy graves, graves y leves.

2. La infracción de la prohibición de fumar establecida por el artículo 50.2.a se rige por lo que dispone la normativa sanitaria aplicable.

Artículo 63. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves:

a) Realizar actividades o prestar servicios regulados por la presente ley sin tener la autorización administrativa preceptiva o cualquier otro título habilitante o sin estar expresamente amparado por dicho título.

b) Incumplir, la empresa ferroviaria, las condiciones que fijan las autorizaciones administrativas, los demás títulos habilitantes y los contratos formalizados con la Administración, si se pone en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.

c) Prestar servicios sin disponer del certificado de seguridad preceptivo o en unas condiciones que pueden afectar la seguridad de las personas o de los bienes por el hecho de incumplir gravemente las normas o las prescripciones técnicas.

d) Prestar servicios de transporte ferroviario sin tener adjudicada la capacidad de infraestructura preceptiva.

e) Obtener la autorización de empresa ferroviaria o de la capacidad de infraestructura por medio de documentos o declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular.

f) Incumplir las normas fijadas por el ente administrador de las infraestructuras ferroviarias de modo que se provoquen perturbaciones en el tránsito ferroviario.

g) Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección de los transportes ferroviarios de modo que se impida el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.

h) Acordar cualquier negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada, especialmente la cesión del derecho de uso de esta capacidad.

i) Ejecutar obras o realizar actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias sin disponer de la autorización preceptiva, si afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.

j) Deteriorar, destruir o sustraer cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tránsito ferroviario o modificar intencionadamente sus características.

k) No tener los contratos de seguro obligatorios en vigor o tenerlos sin la cobertura suficiente, de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

l) Cometer una infracción grave, si el infractor o infractora ya ha sido sancionado, durante los doce meses anteriores, por otra infracción grave por medio de una resolución administrativa firme.

Artículo 64. Infracciones graves.

Son infracciones graves:

a) Incumplir, la empresa ferroviaria, las condiciones esenciales que fijan las autorizaciones, los demás títulos habilitantes y los contratos formalizados con la Administración, de modo que se vean alteradas significativamente las condiciones de utilización del servicio por parte de los usuarios, siempre que no concurren las circunstancias para que sea una infracción muy grave. Se consideran esenciales las condiciones relativas a la frecuencia y a la regularidad del servicio siempre que su incumplimiento comporte interrupciones y retrasos significativos.

b) Interrumpir de forma injustificada el servicio autorizado.

c) No utilizar, por causas imputables a la empresa ferroviaria, la capacidad adjudicada, en caso de infraestructura congestionada.

d) Incumplir los requisitos establecidos en el momento en que se adjudicó la capacidad.

e) Incumplir las instrucciones operativas y de prestación del servicio que da el ente administrador de infraestructuras ferroviarias, si este incumplimiento no es una infracción muy grave.

f) Incumplir la obligación de facilitar al órgano administrativo competente la información que reclame de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

g) Negar u obstruir la actuación de los servicios de inspección, si no se impide el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.

h) Utilizar elementos de transporte que no cumplan las normas y los requisitos técnicos de seguridad, si este comportamiento no es una infracción muy grave.

i) Incumplir las obligaciones formales en materia de derechos de los consumidores y usuarios.

j) Realizar actividades que afecten al transporte de mercancías peligrosas o perecederas sin respetar la normativa reguladora específica e incumplir las normas reglamentarias que garantizan la sanidad de las personas o que declaran la incompatibilidad de productos transportables salvaguardando la seguridad del transporte, salvo que sea una infracción muy grave.

k) No tener los instrumentos o medios de control que deben instalarse obligatoriamente en las máquinas y en el material rodante o tenerlos inhabilitados.

l) Ejecutar obras o realizar actividades no permitidas en las zonas de protección o de seguridad de las infraestructuras ferroviarias sin tener la autorización preceptiva, si no afectan a la seguridad del tránsito ferroviario.

m) Deteriorar cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, si estos comportamientos no son una infracción muy grave.

n) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la vía férrea, de sus elementos funcionales o, en general, de cualquier elemento del servicio, si estos comportamientos no son una infracción muy grave.

o) Tirar o depositar objetos en cualquier punto de la vía, sus alrededores o las instalaciones anexas, o al paso de los trenes, y, en general, realizar cualquier acto que pueda comportar un peligro grave para la seguridad del transporte, de los usuarios, de los medios o de las instalaciones de todo tipo.

p) Plantar árboles en zona de dominio público o de protección sin autorización, variar el curso natural de las aguas o dirigirlas a la vía férrea, no mantener o no conservar los taludes que confrontan con la vía férrea, no evitar su inestabilidad y realizar otras acciones que produzcan perjuicios al ferrocarril.

q) Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, así como utilizar de forma indebida estos elementos, si esta mala utilización comporta peligro para las personas.

r) Talar árboles sin autorización si se perjudica el servicio de ferrocarril o no talarlos si pueden provocar situaciones de peligro.

s) Realizar acciones que comporten peligro para los usuarios o el deterioro o ensuciamiento de los vehículos o las estaciones.

t) Pasar vehículos por los pasos a nivel sin haber obtenido previamente la descarga eléctrica de los elementos correspondientes, si es preciso a causa de las dimensiones del transporte.

u) Ejecutar obras en la zona de dominio público o de protección sin la autorización de la empresa titular de la línea ferroviaria, o conceder una licencia de obras sin haber obtenido previamente dicha autorización.

v) Bajar a las vías, entrar en los túneles o cruzar la vía férrea o la plataforma del tranvía por fuera de los lugares expresamente habilitados para ello.

w) Utilizar sin causa justificada las rutas de evacuación y las salidas de emergencia u obstaculizarlas de modo que se altere su funcionalidad.

x) Cometer una infracción tipificada por el artículo 65, si el infractor o infractora ya ha sido sancionado, durante los doce meses anteriores, por otra infracción leve por medio de una resolución administrativa firme.

y) Cometer una infracción tipificada por el artículo 63, si, por sus circunstancias, no se ha puesto en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.

Artículo 65. Infracciones leves.

Son infracciones leves:

a) Viajar sin billete o con un título de transporte no validado.

b) Viajar con un título de transporte que no es válido para las características del trayecto o de la persona usuaria.

c) Viajar con un título de transporte integrado validado al inicio del desplazamiento pero no validado en el transbordo.

d) Viajar utilizando un billete o un título de transporte manipulado o falsificado si el hecho no es una infracción penal.

e) Acceder al tren o abandonarlo fuera de las paradas establecidas o cuando se mueve o después de que haya sonado la señal que avisa del cierre de las puertas.

f) Obstaculizar o forzar los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren.

g) Manipular los mecanismos que son de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.

h) Utilizar sin causa justificada los mecanismos de parada, de seguridad o de auxilio de los trenes, los demás que se hallen en las instalaciones y los demás mecanismos de seguridad o de auxilio, así como impedir su uso legítimo.

i) Entrar en las cabinas de conducción de los trenes, en las locomotoras o en otros lugares donde haya material de tracción, o acceder a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas sin estar autorizado.

j) Viajar en lugares diferentes a los habilitados para los usuarios.

k) Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario en que está previsto que los usuarios las utilicen.

l) Distribuir propaganda, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar, vender u ofrecer bienes o servicios o realizar cualquier clase de actividad artística en los trenes y las instalaciones ferroviarias sin autorización de la empresa explotadora, y, en general, realizar actividades o acciones que por su naturaleza puedan perturbar a los usuarios o alterar el orden público.

m) Utilizar sin causa justificada los aparatos de parada de emergencia de las escaleras mecánicas y de los ascensores, así como utilizar de forma indebida estos elementos, si esta mala utilización no comporta peligro para las personas.

n) Ejecutar obras o instalaciones sin autorización en la zona de dominio público o de protección, pero cumpliendo los requisitos para su obtención.

o) Talar o plantar árboles sin autorización en las zonas de dominio público o de protección, si no se perjudica el servicio de ferrocarril.

p) Las conductas a que se refieren las letras de la a a la w del artículo 64, si, por sus circunstancias, no se ha puesto en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tránsito ferroviario.

q) Incumplir, la empresa ferroviaria, las condiciones que fijan las autorizaciones, los demás títulos habilitantes y los contratos formalizados con la Administración, siempre que no concurren las circunstancias para que sea una infracción muy grave o grave.

Artículo 66. Sanciones.

1. Las infracciones leves que tipifica la presente ley se sancionan con una advertencia o una multa de hasta 6.000 euros, o con ambas cosas. Las infracciones graves se sancionan con una multa desde 6.001 hasta 30.000 euros. Las infracciones muy graves se sancionan con una multa desde 30.001 hasta 300.000 euros.

2. La comisión de una infracción muy grave puede comportar la revocación o la suspensión por un período máximo de un año de la autorización administrativa y la consiguiente inhabilitación temporal para ejercer la actividad, así como, si procede, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya cometido la infracción.

3. La imposición de una sanción por la comisión de una infracción muy grave, si se ha impuesto otra sanción por infracción muy grave por resolución firme en vía administrativa en los doce meses anteriores, comporta la revocación de la autorización de empresa ferroviaria. En el cómputo de este plazo, no deben tenerse en cuenta los períodos en que no se ha podido realizar la actividad por haber sido retirada temporalmente la autorización correspondiente.

4. La imposición de las sanciones por infracciones muy graves corresponde al director o directora general competente en la materia. La imposición de las sanciones por infracciones graves y leves corresponde al jefe o la jefe del servicio territorial correspondiente. En el caso de los entes locales, estas atribuciones corresponden al órgano plenario o a la presidencia, en la forma que establezca el propio ente local.

5. La imposición de sanciones debe inscribirse en el Registro de Empresas Ferroviarias. Una vez transcurridos cinco años desde el cumplimiento de la sanción, esta inscripción debe cancelarse de oficio.

6. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados, de acuerdo con lo establecido por el artículo 15. Específicamente, la imposición de sanciones por la ejecución de obras sin que se haya observado lo prescrito por la presente ley comporta la demolición de lo que se ha construido de forma indebida, salvo que se haya obtenido la autorización preceptiva, y, en todos los casos, la restitución a la situación anterior de los elementos y terrenos del ferrocarril. Los gastos ocasionados corren a cargo de la persona que haya cometido la infracción.

7. La administración titular de la infraestructura debe fijar, por medio de la resolución correspondiente, el plazo en que el infractor o infractora debe restituir los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción y el importe de la indemnización por los daños y perjuicios causados.

8. En el caso de las infracciones tipificadas por los artículos 63.b, 64.a y 65.q, tienen la consideración de infracciones independientes las que se cometan de forma reiterada, ya sea porque afectan a distintas circulaciones ferroviarias, distintas líneas ferroviarias o porque se extienden a lo largo de varios días, sucesivos o no.

9. En el caso de las infracciones tipificadas por las letras a, b, c y d del artículo 65, el importe de la sanción se reduce un 50% si la persona interesada hace efectiva de forma voluntaria la sanción en el plazo de un mes a contar desde la fecha de la notificación del expediente sancionador.

Artículo 67. Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.

1. El incumplimiento, por el personal de circulación o de conducción, de la normativa reglamentaria sobre calificación profesional y seguridad en el tránsito tiene el carácter de infracción administrativa.

2. Se prohíbe el consumo, antes de la jornada de trabajo o durante la misma, de bebidas alcohólicas que puedan producir niveles de alcohol en sangre superiores a una tasa de 0,2 gramos por litro o niveles de alcohol en aire espirado superiores a 0,10 miligramos por litro.

El Gobierno puede modificar estos límites. El incumplimiento de esta prohibición es una infracción muy grave.

3. Se prohíbe el consumo de toda sustancia que pueda perturbar o disminuir las facultades psicofísicas o la capacidad de conducción durante la jornada de trabajo en el cumplimiento de las funciones relacionadas con la circulación o, directa o indirectamente, con la seguridad del tránsito. El incumplimiento de esta prohibición es una infracción muy grave.

4. El personal de circulación y el resto del personal cuyas funciones están relacionadas, directa o indirectamente, con la seguridad del tránsito ferroviario están obligados, si se lo requiere la empresa, a someterse a pruebas de alcoholemia o a toda otra prueba que se les pueda hacer para detectar si han consumido las sustancias a que se refiere el apartado 3. La negativa a someterse a estas pruebas es una infracción muy grave.

A tales efectos, las empresas ferroviarias pueden llevar a cabo, antes del inicio o durante la jornada laboral de este personal, las actuaciones adecuadas de prevención, control y seguimiento para la detección de niveles de alcohol, de estupefacientes, de sustancias tóxicas o de otras sustancias, y deben aplicar las medidas disciplinarias correspondientes si el personal se niega a someterse a las pruebas o en los casos de detecciones positivas.

5. Son infracciones muy graves:

- a) La conducción ferroviaria sin tener la titulación exigible por reglamento.
- b) La conducción de máquinas de forma negligente o temeraria.
- c) La omisión de auxilio en caso de necesidad o accidente.
- d) La conducción y la circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por la presente ley y por las normas que la desarrollan.
- e) La conducción y la circulación de máquinas excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen por reglamento.

6. El personal de conducción que por razones médicas toma productos que pueden alterar la capacidad de conducción debe comunicarlo a la empresa. No comunicarlo es una infracción grave.

7. Las infracciones muy graves que tipifica el presente artículo se sancionan con una multa de hasta 15.000 euros y las graves, con una multa de hasta 6.000 euros. Asimismo, puede imponerse, como sanción, la revocación de la autorización o del permiso para conducir vehículos de transporte ferroviario.

8. La empresa ferroviaria en la que presta servicios el personal sancionado responde solidariamente del pago de las multas, sin perjuicio de la posibilidad de ejercer la acción de repetición contra este personal.

Artículo 68. *Graduación de las sanciones.*

El importe de las sanciones que deben imponerse por las infracciones que tipifica la presente ley debe graduarse de acuerdo con:

- a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la seguridad y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.
- b) El daño o el deterioro causado, si procede.
- c) La intencionalidad.
- d) El grado de participación de la persona sancionada y el beneficio obtenido.
- e) La comisión, en los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza declarada por una resolución firme en vía administrativa.
- f) El hecho de que el infractor o infractora haya enmendado los efectos de la infracción por iniciativa propia.

Artículo 69. *Multas coercitivas.*

La autoridad competente, con independencia de las sanciones impuestas, puede imponer multas coercitivas en caso de incumplimiento de los requerimientos de cesación de las conductas infractoras continuadas. La imposición de multas coercitivas puede reiterarse cada lapso que sea suficiente para cumplir el requerimiento en cuestión. Cada una de las multas coercitivas no puede exceder del 30% del importe de la sanción fijada para la infracción cometida.

Artículo 70. Procedimiento sancionador.

1. El procedimiento administrativo sancionador debe tramitarse de acuerdo con lo establecido por la presente ley, las disposiciones que la desarrollan y la normativa sobre el procedimiento sancionador aplicable a los ámbitos de competencia de la Generalidad, y debe ajustarse a los principios establecidos por la legislación en materia de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

2. El plazo para tramitar y resolver el procedimiento sancionador es de un año desde la fecha de inicio. Una vez transcurrido este plazo sin que se haya notificado la resolución de dicho procedimiento a la persona interesada, el expediente caduca.

Artículo 71. Prescripción.

1. Las infracciones muy graves tipificadas por la presente ley prescriben a los tres años de haberse cometido; las graves, a los dos años, y las leves, al año.

2. El plazo de prescripción de las infracciones empieza a contarse a partir del día en que se cometen. La iniciación, con el conocimiento de la persona interesada, del procedimiento sancionador interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el expediente sancionador ha estado paralizado durante un mes por una causa no imputable al presunto responsable.

3. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescriben a los tres años de haberse cometido; las impuestas por faltas graves, a los dos años, y las impuestas por faltas leves, al año.

4. El plazo de prescripción de las sanciones empieza a contarse a partir del día siguiente al día en que la resolución por la que se impone la sanción deviene firme. La iniciación, con el conocimiento de la persona interesada, del procedimiento de ejecución interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el procedimiento de ejecución ha estado paralizado durante un mes por una causa no imputable al infractor o infractora.

Disposición adicional primera. Adaptación de la empresa Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

El Gobierno, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente ley, debe adoptar las medidas adecuadas para adaptar los estatutos de la empresa pública Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña a lo establecido por la presente ley.

Disposición adicional segunda. Autorización de servicio.

1. Los servicios de transporte ferroviario de viajeros que, en el momento de la entrada en vigor de la presente ley, prestan las empresas ferroviarias Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Ferrocarriles Metropolitanos de Barcelona son servicios públicos de transporte ferroviario.

2. Se autoriza a las empresas ferroviarias Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y Ferrocarriles Metropolitanos de Barcelona, a los efectos de lo establecido por el artículo 36, a gestionar los servicios ferroviarios a que se refiere el apartado 1.

Disposición adicional tercera. Red tranviaria del Trambaix y el Trambesòs.

1. La red tranviaria del Trambaix y el Trambesòs es de titularidad de la Generalidad. Esta red se planifica, se ordena y se concede de acuerdo con lo establecido por el Decreto 200/1998, de 30 de julio, por el que se delegan competencias para la implantación del sistema de tranvía/metro ligero en el corredor Diagonal-Baix Llobregat y se encarga la gestión de determinadas funciones a la Autoridad del Transporte Metropolitano, y por el Acuerdo del Gobierno de 9 de octubre de 2001, de delegación de competencias para la implantación del sistema de tranvía/metro ligero en el corredor Diagonal (plaza de las Glorias-Besós) a la Autoridad del Transporte Metropolitano.

2. Se autoriza a las empresas ferroviarias que gestionan servicios de la red tranviaria de Barcelona, a los efectos de lo establecido por el artículo 36, a gestionar los servicios ferroviarios a que se refiere el apartado 1.

3. Las redes tranviarias definidas por el apartado 1 quedan integradas en el sistema tranviario unificado del área de Barcelona de titularidad de la Generalidad. La Autoridad del Transporte Metropolitano ejerce las funciones de planificación, ordenación, construcción y gestión en relación con dicha red unificada con el alcance y en los términos que le sean encomendados.

Disposición adicional cuarta. *Actualización de los importes de las sanciones.*

Se autoriza al Gobierno a actualizar el importe de las sanciones establecidas por la presente ley, a propuesta del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

Disposición adicional quinta. *Adaptación del régimen jurídico del ferrocarril metropolitano de Barcelona.*

El Gobierno debe adoptar las medidas necesarias para garantizar la adecuación del régimen jurídico aplicable al ferrocarril metropolitano de Barcelona a lo establecido por la presente ley, especialmente en cuanto a los títulos de concesión vigentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición adicional sexta. *Interoperabilidad del Sistema Ferroviario de Cataluña.*

El desarrollo del Sistema Ferroviario de Cataluña debe tener en cuenta los requisitos que la normativa comunitaria establece respecto a la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios, tanto con relación a las infraestructuras y el material rodante como a sus subsistemas y componentes.

Disposición adicional séptima. *Control del fraude en el transporte ferroviario de viajeros.*

1. Los artículos del 52 al 54 de la Ley 7/2004, de 16 de julio, de medidas fiscales y administrativas, son de aplicación, en materia de uso indebido del servicio de transporte público de viajeros, a los servicios de transporte ferroviario de viajeros que son objeto de la presente ley.

2. Las empresas ferroviarias, sin perjuicio de lo establecido por el apartado 1, pueden establecer condiciones específicas para el acceso o la salida de sus instalaciones, tanto con carácter general como para los casos en que, a la salida, los viajeros no lleven el título de transporte adecuado.

Disposición adicional octava. *Catálogo de las infraestructuras y los servicios del sistema de transporte público.*

1. El Gobierno, por medio del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transportes, debe elaborar un catálogo de las infraestructuras y los servicios que componen el sistema de transporte público de Cataluña. Este catálogo debe contener los datos básicos de las infraestructuras y de los servicios de transporte por carretera y por ferrocarril, y debe señalar los que son objeto de subvención pública.

2. El catálogo a que se refiere el apartado 1 debe ser de libre acceso para los ciudadanos, en los términos que se establezcan por reglamento.

3. El catálogo a que se refiere el apartado 1 debe actualizarse, si es preciso, por medio de una orden del consejero o consejera competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte.

Disposición adicional novena. *Determinaciones sobre el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña.*

1. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña puede integrar las infraestructuras ferroviarias, en la forma establecida por la presente ley, y las infraestructuras viarias que son objeto del Plan de carreteras de Cataluña, establecido por la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.

2. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña se puede tramitar y aprobar antes de aprobar las Directrices nacionales de movilidad establecidas por el artículo 6 de la

Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, sin perjuicio de que, una vez aprobadas estas, dicho Plan, deba adaptarse a las mismas, si procede.

3. Los departamentos competentes en las materias respectivas deben velar por la coordinación necesaria entre el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña y el Plan de la energía de Cataluña, especialmente con relación a la previsión de la demanda de energía eléctrica vinculada directamente con las infraestructuras y los servicios ferroviarios.

Disposición adicional décima. *Los tranvías urbanos.*

1. Son tranvías urbanos, a los efectos de la presente ley, los que circulan íntegramente por un único término municipal.

2. Los tranvías urbanos son de competencia municipal, sin perjuicio de las facultades de inspección y control técnico que corresponden al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento. Los ayuntamientos pueden suscribir un convenio con otras administraciones para gestionar los tranvías urbanos.

Disposición adicional undécima. *Infraestructuras ferroviarias en puertos y aeropuertos.*

1. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte puede incluir las infraestructuras ferroviarias de los puertos y aeropuertos en el Sistema Ferroviario de Cataluña.

2. Un convenio que determine las obligaciones y los derechos de cada una de las partes, en los términos que se establezcan por reglamento, debe regular la inclusión de las infraestructuras ferroviarias en el Sistema Ferroviario de Cataluña, a los efectos de lo establecido por el apartado 1.

Disposición adicional duodécima. *Condiciones generales de contratación del transporte ferroviario de mercancías.*

El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte puede determinar, por reglamento, las condiciones generales de contratación aplicables al transporte de mercancías que se realice por el Sistema Ferroviario de Cataluña.

Disposición adicional decimotercera. *Preservación del material histórico ferroviario.*

Las administraciones públicas deben velar por la preservación del material histórico ferroviario. Deben determinarse por reglamento las condiciones para preservar y proteger este material, y, si procede, las condiciones técnicas y de seguridad exigibles para la circulación.

Disposición adicional decimocuarta. *Coordinación en materia de seguridad ferroviaria.*

1. El departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte y el departamento competente en materia de seguridad civil y emergencias deben coordinar su actuación con relación al establecimiento de las normas de seguridad ferroviaria que desarrollen la presente ley, con el fin de prever, prevenir y eliminar o disminuir el riesgo de accidentes asociados a esta clase de instalaciones y servicios, de favorecer la evacuación rápida y segura de las personas afectadas y de facilitar la actuación de los equipos de intervención.

2. El departamento competente en materia de seguridad civil y emergencias, a los efectos de lo establecido por la presente disposición adicional, debe emitir un informe en el proceso de elaboración de la declaración sobre la red establecida por el artículo 25.

Disposición adicional decimoquinta. *Infraestructuras del ferrocarril metropolitano de Barcelona.*

1. Las administraciones locales, en los términos que acuerden con el Gobierno, pueden participar en el establecimiento de las infraestructuras ferroviarias de la red del ferrocarril metropolitano de Barcelona destinadas a la prestación del servicio de transporte público subterráneo de viajeros.

2. Las condiciones técnicas y económicas de la proyección, la financiación, la construcción y la integración de estas infraestructuras en la red del ferrocarril metropolitano de Barcelona deben establecerse mediante un convenio entre el Gobierno y la correspondiente Administración local.

Disposición adicional decimosexta. *Agencia de Seguridad Ferroviaria.*

1. Se crea la Agencia de Seguridad Ferroviaria, como autoridad responsable encargada de la aplicación al sistema ferroviario de Cataluña de la normativa vigente en materia de seguridad ferroviaria.

2. La Agencia de Seguridad Ferroviaria tiene naturaleza administrativa de organismo autónomo administrativo, cumple las funciones determinadas por el artículo 46 y se rige por la legislación sectorial ferroviaria y por sus estatutos, que debe aprobar el Gobierno.

3. La Agencia de Seguridad Ferroviaria queda adscrita al departamento competente en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

Disposición transitoria primera. *Administración de las infraestructuras ferroviarias.*

1. El Gobierno debe determinar las infraestructuras ferroviarias en servicio en el momento de la entrada en vigor de la presente ley que debe administrar el ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña y su régimen de integración o adscripción patrimonial.

2. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña mantiene la situación patrimonial de las infraestructuras por las que circulan los servicios ferroviarios que explota en el momento de la entrada en vigor de la presente ley, salvo que se modifiquen por aplicación de lo establecido por el apartado 1.

3. Las condiciones patrimoniales de las infraestructuras por las que circulan los servicios ferroviarios que la empresa Ferrocarriles Metropolitanos de Barcelona explota en el momento de la entrada en vigor de la presente ley se mantienen vigentes, sin perjuicio de que, previo acuerdo de las administraciones competentes, el Gobierno determine las infraestructuras y el régimen a que se refiere el apartado 1.

Disposición transitoria segunda. *Funciones de la Comisión de Regulación Ferroviaria.*

El Gobierno debe adoptar las medidas necesarias para crear y poner en funcionamiento la Comisión de Regulación Ferroviaria establecida por el artículo 30. Mientras esta comisión no se constituya, el departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte cumple las funciones que la presente ley atribuye a dicha Comisión.

Disposición transitoria tercera. *Reconocimiento de las habilitaciones para tareas ferroviarias.*

Se entiende que el personal ferroviario calificado que, en el momento de la entrada en vigor de la presente ley, ejerza funciones ferroviarias está habilitado para cumplirlas y que el material rodante de que se dispone para el servicio de transporte ferroviario está homologado. La tasa por el otorgamiento de títulos a personal ferroviario no puede aplicarse a las funciones que tiene reconocidas en el momento de la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición transitoria cuarta. *Indemnizaciones por responsabilidad.*

La normativa existente sobre clasificación y valoración de secuelas, de perjuicio estético y de días de baja, con las tablas correspondientes, que se aplica a las indemnizaciones por daños o perjuicios como consecuencia de accidentes en la circulación de vehículos a motor es de aplicación para valorar los daños y perjuicios causados a las personas por accidentes ferroviarios hasta que la legislación propia de la Generalidad establezca un sistema específico.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogados la Ley 19/2001, de 31 de diciembre, de creación del ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña; el artículo 79 de la Ley 31/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, y toda otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a la presente ley.

Disposición final primera. Desarrollo y aplicación.

Se autoriza al Gobierno y al consejero o consejera del departamento competente en materia de infraestructuras y servicios de transporte para adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente ley.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entra en vigor a los tres meses de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir

Palacio de la Generalidad, 31 de marzo de 2006.

JOAQUIM NADAL I FARRERAS,
Consejero de Política Territorial y Obras Públicas

PASQUAL MARAGALL I MIRA,
Presidente

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.