

Cualquiera de los vocales del Pleno estará facultado para asistir a las reuniones de la Comisión Permanente.

4. Se podrán constituir, asimismo, bien por el Pleno o bien por la Comisión Permanente, Grupos de Trabajo para la realización de los trabajos específicos que se decidan abordar.

En estos trabajos, la Comisión podrá recabar la asistencia de profesionales o instituciones que por sus conocimientos o experiencia puedan contribuir al mejor cumplimiento de los fines perseguidos.

5. La Comisión se regirá por lo establecido en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como, en su caso, por las reglas de régimen interno emanadas de la propia Comisión.

6. El funcionamiento de la Comisión Ministerial no supondrá incremento alguno del gasto público y será atendido con los medios materiales y de personal ya existentes en el Departamento.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Orden de 25 de mayo de 1982, por la que se crea la Comisión de Estadística del suprimido Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Disposición final única.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 23 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

327 *ORDEN de 27 de diciembre de 1999 por la que se establecen tarifas de referencia para los servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobuses.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado por el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, establece en su artículo 28 que los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús no estarán sometidos a tarifas obligatorias, si bien el Ministro de Fomento podrá señalar tarifas de referencia para ellos.

Las últimas tarifas de referencia se fijaron para estos servicios en la Orden del Ministro de Fomento de 18 de diciembre de 1997, habiéndose apreciado la conveniencia de acomodarlas a las variaciones experimentadas desde entonces por las distintas partidas que integran su estructura de costes.

Siguiendo los criterios establecidos por la Orden de 1997, estas nuevas tarifas se determinan, en el caso de servicios prestados con autobuses de 9 o más metros de longitud, no sólo en función de los kilómetros recorridos, sino también en relación con la calidad del servicio de transporte según el grado de comodidad y prestaciones que se ofrezcan al usuario.

Para ello, se establece una clasificación de los vehículos en cuatro categorías, desde una a cuatro estrellas, dependiendo del confort y acondicionamiento interior y exterior del autobús, como la que se contemplaba en la Orden de 1997, con su nomenclatura y condiciones adaptadas a las determinadas por la Confederación de Transporte por Carretera (CTC), como representante en

nuestro país de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), fijándose, al igual que en 1997, una tarifa adecuada para cada una de dichas categorías según un recorrido teórico de 70.000 kilómetros anuales por vehículo que, de acuerdo con los datos aportados por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, constituye la media de utilización de los autobuses dedicados a la realización de servicios de transporte discrecional interurbano.

Siguiendo, asimismo, los criterios ya asentados en la Orden de 1997, se señalan las tarifas correspondientes a los supuestos especiales en que se utilicen autobuses de doble piso y autobuses de longitud inferior a 9 metros, si bien en dichos supuestos no se establece una diferenciación tarifaria en función de una clasificación por categorías.

Para la actualización de las tarifas de referencia fijadas en 1997, se han aplicado a cada una de las partidas que integran la estructura de costes de los servicios los incrementos propuestos por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera para los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general durante los años 1998 y 1999; habiéndose determinado, de esta manera, un incremento tarifario del 102,56 por 100 para los servicios prestados en autobuses de una (*) estrella (antigua 40 categoría), del 102,80 por 100 para los prestados en autobuses de dos (**) estrellas (antigua 30 categoría), del 102,62 por 100 para los prestados en autobuses de tres (***) estrellas (antigua 20 categoría) y del 102,45 por 100 para los prestados en autobuses de cuatro (****) estrellas (antigua 10 categoría). Por su parte, corresponde un incremento tarifario del 102,34 por 100 para los servicios realizados en autobuses de doble piso, y del 103,05 por 100 para los realizados en autobuses de longitud inferior a 9 metros.

En su virtud, en uso de la autorización otorgada en el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo 1. *Categoría de los vehículos.*

A los efectos de la aplicación de las tarifas de referencia que se determinan en el artículo siguiente, se establece una clasificación de los autobuses desde una hasta cuatro estrellas, en función de que reúnan las condiciones mínimas que para cada una de estas categorías se especifican en el anexo de esta Orden.

En todo caso, se entenderán encuadrados en cada una de dichas categorías aquellos autobuses que hubieran obtenido la clasificación de una (*), dos (**), tres (***) o cuatro (****) estrellas por parte de la Confederación del Transporte por Carretera (CTC).

Artículo 2. *Tarifas de referencia.*

Las tarifas de referencia de los servicios de transporte público discrecional interurbanos de viajeros por carretera en autobús serán las siguientes, según la categoría de los vehículos:

Categoría del vehículo	Tarifa de referencia — (Pesetas/vehículo/kilómetro)	Tarifa de referencia — (Euros/vehículo/kilómetro)
*	120	0,72
**	140	0,84
***	150	0,9
****	160	0,96

Artículo 3. Supuestos especiales.

Para los servicios prestados en autobuses de doble piso se establece una tarifa de referencia única de 170 pesetas/vehículo/kilómetro (1,02 euros/vehículo/kilómetro).

La tarifa de referencia de los servicios prestados en autobuses de longitud inferior a 9 metros, será de 100 pesetas/vehículo/kilómetro (0,6 euros/vehículo/kilómetro).

Artículo 4. Exclusión de impuestos y otros gastos.

Las tarifas anteriormente establecidas se refieren a pago al contado y no incluyen el Impuesto sobre el Valor Añadido o cualquier otro impuesto indirecto que sea aplicable por razón del territorio, los gastos de peaje, embarques o similares, ni cualquier otro gasto que suponga una actividad distinta o adicional a la específica del transporte.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Orden del Ministro de Fomento de 18 de diciembre de 1997 por la que se establecen tarifas de referencia de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobús.

Disposición final primera.

El Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera adoptará las medidas necesarias para la aplicación y desarrollo de esta Orden.

Disposición final segunda.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO

Criterios de clasificación/condiciones mínimas	Categorías			
	*	**
1. Potencia del motor: Relación entre la potencia del motor en Kw y el P.M.A. en toneladas (Kw/t)	7,4	8,8	11	11
2. Frenos:				
2.1 Ralentizador hidráulico o eléctrico .		Sí	Sí	Sí
2.2 ABS			Sí	Sí
3. Suspensión:				
3.1 Clásica	Sí	Sí		
3.2 Mixta			Sí	
3.3 Totalmente neumática				Sí
4. Confort:				
4.1 Distancia entre puntos homólogos de asientos en el mismo sentido (centímetros)	68	72	77	83
4.2 Distancia mínima entre respaldos de asientos enfrentados (centímetros)	130	138	148	160

Criterios de clasificación/condiciones mínimas	Categorías			
	*	**
4.3 Longitud del desarrollo del respaldo desde el asiento no deformado hasta el punto más alto del mismo (centímetros)	52	65	68	68
4.4 Regulación de inclinación del respaldo de todos los asientos medido con relación a la vertical			10°	35°
4.5 Número de reposabrazos por pareja de asientos	1	1	2	2
4.6 Reposabrazos abatibles excepto en pared, que podrán ser fijos .			Sí	Sí
4.7 Reposapiés regulables (solamente para los asientos colocados en el mismo sentido)				Sí
4.8 Asientos desplazables hacia el pasillo (o anchura mínima del asiento de 50 centímetros)				Sí
4.9 Revestimiento de tela o cuero natural (respaldo y asiento)		Sí	Sí	Sí
4.10 Ausencia de salientes en el suelo			Sí	Sí
4.11 Asientos separados			Sí	Sí
4.12 Portarrevistas			Sí	Sí
4.13 Ceniceros (salvo en la zona de no fumadores)	Sí	Sí	Sí	Sí
5. Climatización (en funcionamiento incluso estando el vehículo parado):				
5.1 Aire forzado (Mínimo 15 m ³ /h/pasajero) con posibilidad de regulación individual			Sí	
5.2 Aire acondicionado (Mínimo 300 kcal/h/pasajero)				Sí
6. Calefacción (en funcionamiento incluso estando el vehículo parado):				
6.1 Independiente del motor			Sí	Sí
6.2 Con regulación automática de la temperatura			Sí	Sí
7. Lunas:				
7.1 Dispositivo desempañador (vidrio doble o ventilación)				Sí
7.2 Vidrio coloreado				Sí
7.3 Dispositivo parasol (estores o cortinas laterales)		Sí	Sí	Sí
8. Iluminación interior:				
8.1 Lámparas de lectura individual .			Sí	Sí
9. Megafonía:				
9.1 Un altavoz, como mínimo, para 8 asientos	Sí	Sí	Sí	
Un altavoz, como mínimo, para 4 asientos				Sí
9.2 Micrófono conductor y guía	Sí	Sí	Sí	Sí
9.3 Radio y magnetófono		Sí	Sí	Sí
10. Maleteros:				
10.1 Portaequipajes de mano interior .	Sí	Sí	Sí	Sí
10.2 Capacidad mínima de la bodega (en dm ³ /pasajero)		75	120	150

Criterios de clasificación/condiciones mínimas	Categorías			
	*	**	***	****
10.3 Revestimiento protector de la bodega			Sí	Sí
11. Frigorífico:				
11.1 Volumen mínimo disponible (0,5 dm ³ por pasajero)				Sí

328 *ORDEN de 28 de diciembre de 1999 por la que se reemplaza el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.*

De acuerdo con lo establecido por el artículo 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público, y de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981, que ha sido ratificado por España mediante instrumento de 14 de abril de 1987, en particular con lo establecido en el párrafo 2, e), del artículo 3 y en el párrafo 1, a), del artículo 6 de dicho Acuerdo, y en ejecución de las Decisiones 55, 58 y 59 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol respectivamente los días 6 de septiembre y 10 de diciembre de 1999 (las dos últimas), se reemplaza el anexo 1 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea, se amplían las condiciones de aplicación del sistema, incorporando la forma de tarifar la componente de peso de las aeronaves, se modifican dichas condiciones en cuanto a excluir el posicionamiento de las aeronaves exoneradas por calibración de equipos de ayuda a la navegación y por último se modifica el interés por mora en el pago de las tarifas de Eurocontrol.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1.

El anexo 1 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea (Eurocontrol), se sustituye por el que se contiene en esta Orden.

Artículo 2.

El tipo de interés por mora en el pago de las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) se establece en el 7,82 por 100 anual.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien sus efectos se producirán de conformidad con lo determinado en las Decisiones números 55, 58 y 59 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 6 de septiembre de 1999 y el día 10 de diciembre de 1999.

Madrid, 28 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO 1

Tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea

Primero.—La tarifa que ha de regir se ha calculado siguiendo la fórmula:

$$r = t \times N$$

Donde «r» es la tarifa; «t» el precio unitario español de tarifa, y «N» el número de unidades de servicio correspondientes a cada vuelo efectuado en el espacio aéreo definido en el artículo 3 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio.

Segundo.—El número de unidades de servicio, designado «N», se obtiene por aplicación de la fórmula:

$$N = d \times p$$

En la que «d» es el coeficiente distancia del vuelo efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3 del referido Decreto, y «p» el coeficiente peso de la nave interesada.

Tercero.—1. Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo tercero de este apartado, el coeficiente distancia es igual al coeficiente por 100 del número de kilómetros que mide la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, entre:

a) El aeródromo de salida situado en el interior del espacio aéreo descrito en el artículo 3 del Decreto o en el punto de entrada en este espacio, y

b) El aeródromo del primer destino situado en el interior de dicho espacio aéreo o el punto de salida de este espacio.

2. Estos puntos de entrada y salida son aquellos en los que la ruta descrita en el plan de vuelo cruza los límites laterales de dicho espacio aéreo. El plan de vuelo incluye todos los cambios efectuados por el operador del plan de vuelo registrado inicialmente así como los cambios aprobados por el operador debidos a las medidas de gestión del tráfico aéreo.

3. A la distancia que haya de tenerse en cuenta, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 se le disminuirán 20 kilómetros por cada despegue o cada aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3 del Decreto citado.

4. Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

Cuarto.—1. El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del cociente obtenido al dividir por 50 el número de toneladas métricas del peso máximo certificado al despegue de la aeronave, tal como figura en el certificado de aeronavegabilidad, en el manual de vuelo o en cualquier otro documento oficial equivalente, es decir:

$$P = \sqrt{\frac{\text{Peso máximo al despegue}}{50}}$$

Cuando el peso máximo certificado al despegue de la aeronave no sea conocido por los organismos responsables de las operaciones, encargados de la recaudación de la tarifa, el coeficiente peso será establecido sobre la base del peso de la versión más pesada del tipo de esta aeronave que esté registrada.

2. Cuando una aeronave tenga varios pesos máximos certificados al despegue, el coeficiente peso se establecerá tomando como base el valor más alto del peso máximo al despegue autorizado para dicha aeronave por su Estado de registro.