

Igualmente, dentro del plazo máximo de noventa días desde su entrada en vigor, se aplicará para los vehículos pertenecientes actualmente al grupo ligeros, para cualesquiera tránsitos por la autopista, el sistema de descuentos siguiente:

Tránsitos mensuales	Descuentos Porcentaje
Los tránsitos del 1 al 5	0
Los tránsitos del 6 al 10	5
Los tránsitos del 11 al 15	10
Los tránsitos del 16 al 20	25
Los tránsitos del 21 al 25	35
Los tránsitos del 26 en adelante	50

La práctica de estos descuentos se instrumentará a través de la utilización de tarjeta magnética, en la forma más adecuada, propuesta por «Eurovías» y aprobada por la Administración.

Artículo 5.

Entre los años 1994 y 1995, la Sociedad Concesionaria deberá llevar a cabo un refuerzo del firme de la autopista por un valor mínimo de 1.000.000.000 de pesetas de junio de 1993. A tales efectos deberá presentar, con la antelación suficiente, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, los correspondientes proyectos para su eventual aprobación por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Artículo 6.

Antes del 22 de junio del año 2003, la Sociedad Concesionaria construirá un tercer carril por calzada en la circunvalación de Burgos, entre los enlaces de Landa y Castañares, libre de peaje, por un valor mínimo de 1.500.000.000 de pesetas de junio de 1993, que será entregado a la Administración una vez transcurrido el período de garantía de las obras, que se establece en dos años. Previamente, la Sociedad Concesionaria deberá presentar, con la suficiente antelación, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el correspondiente proyecto para su aprobación por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Por lo que al régimen de fianza de construcción se refiere, se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, en su cuantía mínima.

Artículo 7.

Se prorroga el plazo de concesión de la autopista Burgos-Armiñón hasta el día 31 de agosto del año 2017.

Artículo 8.

La amortización de la mayor inversión a la que se refieren los artículos tercero y cuarto del Real Decreto 3042/1982, de 15 de octubre, se realizará conforme a lo establecido en el Plan Económico Financiero presentado por «Eurovías», referido en el artículo 10 de este Real Decreto.

Artículo 9.

Las dotaciones anuales al fondo de reversión serán, como mínimo, las fijadas en el citado Plan Económico Financiero.

Artículo 10.

El Plan Económico Financiero, que presentado por «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima», ha servido de base para la realización de los estudios de las modificaciones que el presente Real Decreto autoriza, tendrá efectos el día de la entrada en vigor de este Real Decreto.

Artículo 11.

El régimen jurídico de la concesión de que es titular «Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, Sociedad Anónima», será el actualmente vigente, con las modificaciones que se contienen en el presente Real Decreto.

Disposición final única.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma de Mallorca a 5 de agosto de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas,
Transportes y Medio Ambiente,

JOSE BORRELL FONTELES

20024 REAL DECRETO 1809/1994, de 5 de agosto, por el que se modifica determinados términos de la concesión de la autopista del Atlántico.

El Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, estableció la suspensión temporal de la construcción y puesta en servicio de los tramos de la autopista del Atlántico Fene-Guisamo, Santiago norte-Pontevedra sur y Rande-frontera portuguesa, suspensión que fue prorrogada posteriormente por Real Decreto 2004/1982, de 24 de julio.

El artículo tercero, apartado dos, establecía que «a la vista de las alteraciones que las modificaciones resultantes comporten, se iniciará el oportuno expediente para adaptar el primitivo contrato de concesión al proyecto de construcción y al programa a los que se refiere el punto anterior».

Por Real Decreto 399/1985, de 6 de marzo, se levanta la suspensión del tramo Santiago norte-Santiago sur, cuya puesta en servicio se produjo el 15 de noviembre de 1988. El artículo 5.º de dicho Real Decreto establecía que «las alteraciones parciales de la concesión que se derivan del presente Real Decreto se incorporarán al expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto 2 del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre».

Posteriormente el Real Decreto 1725/1985, de 18 de septiembre, levantó la suspensión del tramo Santiago sur-Pontevedra norte, que en el momento presente se encuentra ya prestando servicio.

El artículo 3.º de dicha norma mantiene la suspensión de los restantes tramos (Fene-Guisamo, Pontevedra norte-Pontevedra sur y Rande-frontera portuguesa) y la prórroga hasta la fecha de puesta en servicio del tramo Santiago sur-Pontevedra norte, si fuera posterior al 31 de diciembre de 1992 y, en otro caso, hasta ese momento.

Por su parte, el artículo 4.º del Real Decreto a que nos estamos refiriendo recoge que «en el expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto dos del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, se incorporarán las alteraciones que se produzcan por las modificaciones autorizadas por la presente disposición».

En el año 1986, el Real Decreto 1683/1986, de 1 de agosto, vino a levantar la suspensión del tramo Pontevedra norte-Pontevedra sur, cuya puesta en servicio se produjo el 25 de marzo de 1992.

Al igual que las normas antes citadas, el artículo 7.º del Real Decreto a que nos estamos refiriendo establecía nuevamente que «en el expediente de adaptación del contrato de concesión a que se refiere el punto dos del artículo 3.º del Real Decreto 3055/1979, de 21 de diciembre, se incorporarán las alteraciones que se produzcan por las modificaciones autorizadas por la presente disposición».

Por último, el Real Decreto 1553/1989, de 15 de diciembre, levantó la suspensión temporal de los tramos Fene-Guisamo y Rande-Puxeiros, los cuales se encuentran en fase avanzada de redacción de los correspondientes proyectos.

En consecuencia, en el momento presente sólo subsiste la suspensión en su día decretada para el tramo Puxeiros-frontera portuguesa, la cual se encuentra vencida desde el 31 de diciembre de 1992 y que es conveniente levantar con objeto de concluir definitivamente la construcción de la autopista en los términos en que fue concedida y habida cuenta de los incrementos de tráfico que de forma ininterrumpida se vienen produciendo en la misma, muy por encima de los registrados en las restantes autopistas de peaje existentes.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con audiencia y conformidad de la Sociedad Concesionaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de agosto de 1994,

DISPONGO:

Artículo 1.

1. En el plazo máximo de cinco meses, contados a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto, «Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, Sociedad Anónima», deberá presentar en la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el estudio informativo del tramo Puxeiros-frontera portuguesa, de la autopista del Atlántico, cuya redacción deberá coordinarse con la solución que se apruebe definitivamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para el segundo cinturón de Vigo.

Dicho estudio informativo, una vez sometido al trámite de información pública del artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, será objeto de resolución definitiva de la Administración sobre el trazado en él definido. Dicha información pública lo será también a efectos de la oportuna declaración de impacto ambiental.

2. En el plazo de un mes, la Sociedad Concesionaria deberá presentar en la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, el plan de realización de las obras de dicho tramo, a que se alude en el apartado e) de la cláusula ocho del pliego de cláusulas generales para autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero.

En todo caso, el plan de realización de las obras deberá formularse de tal forma que en el plazo máximo de cuarenta y dos meses esté abierto al tráfico el tramo de que se trata. Ambos plazos se contarán a partir de la fecha de aprobación definitiva de su trazado.

Artículo 2.

El régimen de circulación en el tramo comprendido entre el enlace Puxeiros y la conexión con el segundo cinturón de Vigo será libre de peaje exclusivamente para los usuarios cuyos recorridos sean totalmente internos a él.

El resto de los usuarios, es decir, aquellos que recorran el tramo entre los enlaces citados y utilicen también otro tramo contiguo de la autopista, abonarán el peaje correspondiente al tramo entre el enlace de Puxeiros y la conexión con el segundo cinturón de Vigo, además del que corresponda al resto del recorrido efectuado fuera del mismo.

Artículo 3.

Previamente a la iniciación de las obras del tramo Rande-frontera portuguesa, la Sociedad Concesionaria deberá constituir en la forma y con los requisitos establecidos, la correspondiente fianza de construcción, a que se alude en las cláusulas 22 y 23 del pliego de cláusulas generales, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, calculada como el 4 por 100 de la inversión prevista.

Dicha fianza será fijada por resolución de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Artículo 4.

Se prorroga el plazo de concesión hasta el día 18 de agosto del año 2023.

Artículo 5.

El período de financiación a que alude la cláusula 46 del pliego de cláusulas generales se establece en la primera mitad del nuevo período concesional.

Artículo 6.

La devolución al Estado de los anticipos reintegrables recibidos como consecuencia de la ejecución de las obras de los tramos Santiago sur-Pontevedra norte, Fene-Guisamo y Rande-Puxeiros, se producirá entre los años 2000 y 2023, quedando modificados en este sentido los artículos 2.º, apartado 3, de los Reales Decretos 1725/1985, de 18 de septiembre, y 1553/1989, de 15 de diciembre.

Artículo 7.

1. Los peajes en los distintos tramos de la autopista para cada uno de los grupos tarifarios existentes, no experimentarán variación alguna como consecuencia de la entrada en vigor del presente Real Decreto.

2. Los peajes correspondientes a los tramos Fene-Guisamo, Rande-Puxeiros y Puxeiros-Tuy, se determinarán, previamente a sus respectivas puestas en servicio, por analogía con los aplicados en los tramos contiguos a los mismos.

Artículo 8.

Las modificaciones autorizadas por la presente disposición no producirán variación alguna en las cifras que figuran en los artículos 17 y 18 del Decreto 1955/1973, de 17 de agosto, en relación con la responsabilidad patrimonial de la Administración.

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma de Mallorca a 5 de agosto de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas,
Transportes y Medio Ambiente,
JOSE BORRELL FONTELES

20025 RESOLUCION de 20 de julio de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas parcialmente cerrado, modelo BS-65 M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirre, 100, 48940 Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas parcialmente cerrado, modelo BS-65 M, con capacidad para 70 personas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española;

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido, en presencia de la comisión de pruebas de Capitanía Marítima de Bilbao, de acuerdo con las normas:

Solas 74/78, enmdas 81/83, cap. III, reg. 41 y 42.
Resolución A.689 (17) de IMO.
Solas 74/78, amends 81/83, chap. III, reg. 41 & 42.
A.689 (17), IMO Resolution.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Equipo: Un bote salvavidas parcialmente cerrado, modelo BS-65 M. Marca/Modelo: PESBO/BS-65 M. Número homologación: 073/0794.

La presente homologación es válida hasta el 21 de julio de 1999.

Madrid, 21 de julio de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

20026 RESOLUCION de 21 de julio de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un bote salvavidas totalmente cerrado, modelo BSC-65 M, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de «Pesbo, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida Iparraguirre, 100, 48940 Lejona (Vizcaya), solicitando la homologación de un bote salvavidas totalmente cerrado, modelo BSC-65 M, con capacidad para 70 personas, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española;

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido, en presencia de la comisión de pruebas de Capitanía Marítima de Bilbao, de acuerdo con las normas:

Solas 74/78, enmdas 81/83, cap. III, reg. 41 y 44.
Resolución A.689 (17) de IMO.
Solas 74/78, amends 81/83, chap. III, reg. 41 & 44.
A.689 (17), IMO Resolution.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Equipo: Un bote salvavidas totalmente cerrado, modelo BSC-65 M. Marca/Modelo: PESBO/BSC-65 M. Número homologación: 074/0794.

La presente homologación es válida hasta el 21 de julio de 1999.

Madrid, 21 de julio de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.