

por el Ministerio de Industria y Energía y correspondiente al año precedente.

A efectos de que quede establecida la base sobre la que se gira el tipo impositivo del canon, resulta necesario definir los cálculos que dicho precepto encomienda al Ministerio de Industria y Energía y que, referido a los valores anuales, a nivel nacional, correspondientes al año precedente, permitan determinar el precio medio del kilovatio hora.

Para realizar los cálculos mencionados, se han obtenido los datos correspondientes de las empresas integradas en el SIFE y, como consecuencia de ello, procede, a tenor de los referidos cálculos, establecer el precio medio nacional de que se ha hecho mención.

Dado que la base imponible la constituye la energía suministrada o autoconsumida en kilovatios hora, el precio medio deberá ser el que se obtiene teniendo en cuenta los valores medios ponderados de los términos de energía de las tarifas.

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 29 de diciembre de 1983, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de diciembre, establece que el precio medio nacional del kilovatio hora es de 5,8485 pesetas/kilovatio hora, y que su tipo impositivo de 0,29 pesetas/kilovatio hora tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 1984.

En su virtud, este Ministerio tiene a bien disponer:

El precio medio del kilovatio hora obtenido a partir de los valores anuales de la energía eléctrica consumida a nivel nacional, correspondiente a las facturaciones realizadas en el año 1984, es de 6,971088 pesetas/kilovatio hora.

El tipo impositivo a aplicar a los consumos que tengan lugar a partir del día 1 de enero de 1985, igual al 5 por 100 del precio medio nacional, redondeado en céntimos de peseta, es de 035 pesetas/kilovatio hora.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de diciembre de 1984.

SOLCHAGA CATALAN

Ilma. Sra. Director general de la Energía.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

28350 ORDEN de 28 de diciembre de 1984 sobre la validez, a efectos de visado y canje de autorizaciones temporales otorgadas al amparo de la Orden de 19 de junio de 1984.

Ilustrísimo señor:

El párrafo tercero del artículo 5.º de la Orden de 19 de junio de 1984 disponía que las autorizaciones de transporte otorgadas a su amparo habrán de ser canjeadas por las definitivas correspondientes antes del vencimiento de sus respectivos plazos de validez, a partir de los cuales se considerarán anuladas a todos los efectos.

Sin perjuicio de ello, y teniendo presente la imposibilidad material en que algunas de las personas autorizadas para la prestación de servicios con arreglo a la citada Orden puedan realizar el canje de sus respectivas autorizaciones en el plazo fijado en la misma, parece conveniente adoptar aquellas medidas que permitan considerar efectuado el obligado canje de la autorización temporal por la definitiva correspondiente como realizado en plazo, aun cuando éste se produzca en cualquier momento anterior al 31 de julio próximo, fecha acordada como última del plazo de retirada de las autorizaciones ordinarias a canjear por las de 1985, según Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres de fecha 14 de diciembre de 1984.

En su virtud, este Ministerio ha dispuesto:

1. Las autorizaciones temporales otorgadas al amparo de lo dispuesto en la Orden de 19 de junio de 1984, con vencimiento los días 31 de diciembre de 1984 y 31 de marzo de 1985, cuyos titulares deban canjearlas antes de dichas fechas por las autorizaciones definitivas correspondientes, serán válidas, a efecto de las prestaciones de servicios de transporte de sus respectivas clases, hasta el momento de la realización de dicho canje, que habrá de tener lugar, como máximo, antes del día 31 de julio de 1985, en cuya fecha los titulares afectados deberán haber obtenido el visado de dicho año 1985.

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

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 26 de diciembre de 1984.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.

28351

ORDEN de 27 de diciembre de 1984 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, sobre las tarifas de Eurocontrol.

Ilustrísimos señores:

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º del Acuerdo suscrito entre el Gobierno español y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), el 17 de diciembre de 1971, en cumplimiento de lo preceptuado por el artículo 13 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y conformidad del Ministerio de Economía y Hacienda, dispongo:

Artículo 1.º Se aprueban las tarifas, fórmulas y precios unitarios que se especifican en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial, que sustituyen a los nexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio.

Art. 2.º Lo preceptuado en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial entrará en vigor el 1 de enero de 1985.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 27 de diciembre de 1984.

BARON CRESPO

Ilmos. Sres. Subsecretario, Secretario general de Turismo, Secretario general Técnico y Directores generales del Departamento.

TARIFAS A APLICAR POR EL USO DE LA RED DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA

ANEXO 1

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.º del Decreto.

Segundo.—El número de unidades de servicio 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.º del Decreto, y p el coeficiente peso de la nave interesada.

Tercero.—1.º Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo tercero del presente apartado, el coeficiente distancia es igual al cociente por 100 del número 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.º del Decreto o en el punto de entrada en este espacio, y

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

2.º Estos puntos son de paso por las rectas aéreas de los límites laterales de dicho espacio aéreo, tal como figuran en la publicación de Información Aeronáutica (AIP) RAC 3.1-OA y 3.1-OB; se fija teniendo en cuenta la ruta más generalmente utilizada entre dos aeródromos o, a falta de poder determinar ésta, la ruta más corta. Las rutas más generalmente utilizadas, en el sentido del párrafo anterior, se revisarán anualmente antes del 1 de noviembre, para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas o en las de tráfico.

3.º La distancia citada en el primer párrafo se disminuye en un tramo proporcional a 20 kilómetros para todo despegue o aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3.º del Decreto.

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

5.º Para los vuelos excluidos del campo de aplicación del apartado quinto y en virtud del párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida del susodicho espacio aéreo sobre el Océano Atlántico será el punto real por el que cada aeronave atraviesa los límites laterales de este espacio aéreo.

Cuarto.—1.º El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del coeficiente por 50 del número correspondiente al peso máximo certificado al despegue de la aeronave, expresado en tone-

ladas métricas, tal como figura en el certificado de navegabilidad o en el manual de vuelo o en cualquier otro documento oficial equivalente; es decir:

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

2.º Para un explotador que ha declarado a los Organismos responsables de las operaciones de cobertura de las tarifas que la flota de que dispone está comprendida en varias aeronaves correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso para cada aeronave de ese tipo se determinará sobre la base de la media de los pesos máximos admisibles al despegue de todas aeronaves de ese tipo. El cálculo de este coeficiente por tipo de aeronave de cada explotador se efectuará al menos cada año.

3.º En ausencia de tal declaración, el coeficiente peso de cada aeronave, de un mismo tipo utilizada por este explotador será establecido sobre la base del peso máximo admisible al despegue de la versión más pesada de ese tipo.

4.º Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente peso estará expresado por un número de dos decimales.

Quinto.—Los precios unitarios del espacio aéreo español son los siguientes:

FIR/UIR Barcelona	22.06 \$
FIR/UIR Canarias	14.50 \$
FIR/UIR Madrid	22.06 \$

Sexto.—1.º Las disposiciones que figuran en los apartados precedentes de este anexo no son de aplicación a los vuelos efectuados por aeronaves para las cuales el aeródromo de partida o de primer destino está situado en las zonas mencionadas en la columna primera del anexo 2 y que penetren en los espacios aéreos de los Estados participantes en el sistema EUROCONTROL de percepción de precios por utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayudas a la navegación. Para estos vuelos se fijarán los precios teniendo en cuenta las distancias reales ponderadas en base a las estadísticas establecidas por la Organización EUROCONTROL, partiendo de los datos de tráfico facilitados por los Centros de Control responsables de los Servicios de la Navegación Aérea de Rutas sobre el Atlántico Norte.

2.º Los precios correspondientes para una aeronave, cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas), figuran en el anexo 2.

3.º En los casos en que los vuelos descritos en el párrafo anterior se efectúen por aeronaves militares que se beneficien de una exoneración del precio por el sobrevuelo del territorio nacional de uno o varios de los Estados participantes en el sistema EUROCONTROL, en el sentido del apartado sexto del presente anexo, las distancias ponderadas a partir de las cuales se han fijado los precios que figuran en el anexo 2 se disminuirán en las distancias ponderadas correspondientes a sobrevuelo de dichos Estados.

4.º Las disposiciones contenidas en los párrafos precedentes no se aplicarán a los vuelos descritos en el párrafo primero si el aeródromo de origen o de primer destino no figura en la columna segunda del anexo 2.

Séptimo.—Se considerarán exoneradas del precio por utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayuda a la navegación los vuelos a que se hace referencia en el apartado anterior y a los cuales se les haya aplicado un precio idéntico de conformidad con la reglamentación de un Estado participante en el sistema EUROCONTROL de percepción de precios de tarifa.

Octavo.—Las presentes tarifas no son de aplicación a los vuelos de las siguientes categorías:

a) Vuelos efectuados por aeronaves civiles cuyo peso máximo admisible al despegue indicado en el certificado de navegabilidad o en el manual de vuelos o en cualquier otro documento oficial equivalente sea inferior a dos toneladas métricas.

b) Vuelos efectuados en su totalidad según las reglas de vuelo visual entre el aeródromo de salida y el de primer destino.

c) Vuelos que terminen en el aeródromo de salida de la aeronave en el curso de los cuales no se haya efectuado ningún aterrizaje.

d) Vuelos de búsqueda y salvamento, efectuados bajo la responsabilidad de un Organismo, SAR, establecido por uno o varios Estados.

e) Vuelos de control o de ensayo de las ayudas a la navegación.

f) Vuelos de ensayo efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o de un equipo.

g) Vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener un título de piloto o una calificación.

h) Vuelos efectuados por aeronaves civiles propiedad del Estado a condición de que no se realicen con fines comerciales.

i) Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que exista trato de reciprocidad.

ANEXO 2

Tarifas para los vuelos reflejados en el artículo 12 de las tarifas y condiciones de aplicación para las aeronaves cuyo coeficiente de peso sea igual a la unidad (50 toneladas métricas)

(En vigor desde el 1 de enero de 1985)

Aeródromo de salida (o de primer destino) situado	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares estadounidenses
ZONA I		
Entre 14° W y 110° W y al Norte de 55° N, excepto Islandia.	Frankfurt.	652,66
	Kopenhavn.	163,47
	London.	424,92
	Prestwick.	222,44
Entre 30° W y 110° W y 28° N y 55° N.	Amsterdam.	425,34
	Athinai.	556,00
	Belfast.	94,76
	Beograd.	722,43
	Bergen-Flesland.	253,22
	Berlin-Schönefeld.	407,08
	Birmingham.	256,90
	Bordeaux.	273,22
	Bruxelles.	412,41
	Cairo.	565,31
	Casablanca.	93,17
	Dakar.	1,02
	Dhahran.	685,03
	Dublin.	92,65
	Düsseldorf.	483,25
	Frankfurt.	533,16
	Genève.	448,85
	Glasgow.	146,63
	Helsinki.	269,27
	Jeddah.	601,68
	Kopenhavn.	398,95
	Köln-Bonn.	489,12
	Lagos.	126,01
	Las Palmas de Gran Canaria.	76,27
	Lisboa.	140,69
	Ljubljana.	695,27
	London.	280,03
	Luxembourg.	452,49
	Lyon.	422,37
	Madrid.	206,89
	Málaga.	250,91
	Manchester.	220,60
	Marseille.	482,13
	Milano.	487,68
	Moskva.	298,02
	München.	606,64
	Newcastle.	232,40
	Nice.	509,52
	Oslo.	293,44
	Paris.	337,92
	Fisa.	470,62
	Praha.	624,37
	Prestwick.	146,63
	Roma.	546,60
	Santiago.	82,73
	Shannon.	65,99
	Stuttgart.	523,21
	Tel-Aviv.	631,43
	Tenerife.	49,01
	Venezia.	611,98
	Warszawa.	337,53
	Wien.	728,84
	Zagreb.	722,43
	Zürich.	514,67
ZONA II		
Al Oeste de 110° W y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam.	475,03
	Düsseldorf.	559,53
	Frankfurt.	589,61
	London.	393,66
Al Oeste de 30° W y entre el Ecuador y 28° N.	Luxembourg.	562,65
	Manchester.	310,67
	Paris.	501,03
	Prestwick.	212,90
	Shannon.	62,05
ZONA III		
Al Oeste de 30° W y entre el Ecuador y 28° N.	Amsterdam.	407,01
	Berlin-Schönefeld.	416,53
	Bordeaux.	269,36
	Bruxelles.	381,89
	Düsseldorf.	462,39
	Frankfurt.	478,75
	Köln-Bonn.	452,14
	Las Palmas de Gran Canaria.	136,01

Aeródromo de salida (o de primer destino) situado	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares estadouni- denses
ZONA IV Al Oeste de 30° W y en- tre el Ecuador y 28° N.	Lisboa.	139,35
	London.	260,08
	Lyon.	408,11
	Madrid.	251,33
	Marseille.	454,60
	Milano.	473,08
	París.	323,47
	Porto Santo (Madeira).	44,30
	Praha.	580,65
	Shannon.	70,45
	Tenerife.	120,93
	Zürich.	469,10

28352

ORDEN de 27 de diciembre de 1984 por la que se suprime la declaración de porte para determinados servicios de transporte de mercancías por carretera y se suspende temporalmente la exigencia de las hojas de ruta para los mismos.

Ilustrísimo señor:

La Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, establece para las personas que intervengan en la prestación de servicios públicos de transporte de mercancías por carretera, así como para las que realicen transportes privados que requieran autorización administrativa previa, la obligación de suscribir, a su entrada en vigor, y salvo en los casos que reglamentariamente se determine, una declaración de porte al objeto y fines que en la citada Ley se indican, a cuyo efecto se prevé que el régimen de formalización y modelos de tal declaración de porte se establecerá reglamentariamente.

Iniciados ya los estudios y demás trámites necesarios para la regulación reglamentaria de dicha declaración de porte, tan-

to para los servicios públicos como para los servicios privados que hayan de resultar obligados a suscribirlas, se hace aconsejable, entre otras razones por la de evitar posibles duplicaciones reglamentarias, derogar expresamente aquellas normas hasta ahora vigentes sobre implantación, cumplimiento y efectos de la declaración de porte, cesando, en consecuencia, la función sustitutoria de la misma respecto de la hoja de ruta correspondiente, sin perjuicio, por idénticas razones, de la no exigibilidad de ésta en tales supuestos hasta la implantación de la declaración de porte establecida por la citada Ley y, en su caso, para los servicios que entonces se determinen reglamentariamente.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Queda derogada, a partir del día 1 de enero de 1985, la Orden de este Departamento de 23 de junio de 1978 por la que se crea la declaración de porte para determinados servicios de transporte público y privado de mercancías por carretera, así como cuantas disposiciones concordantes y complementarias de igual o inferior rango se hayan dictado para el desarrollo y cumplimiento de lo dispuesto en la misma, quedando, en consecuencia sin efecto, a partir de aquella fecha en los casos en que se haya producido la función sustitutoria de aquella respecto de las hojas de ruta establecidas por la Orden de 10 de marzo de 1976.

No obstante lo anterior, la referida hoja de ruta y el libro de ruta, establecido por la Orden de 30 de abril de 1986, sobre prestación de servicios de transporte público de carga fraccionada por carretera, no serán exigibles, a partir del día 1 de enero de 1985, hasta la implantación de la declaración de porte establecida por la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, salvo en los casos en que para entonces reglamentariamente se determinen.

Segundo.—La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 26 de diciembre de 1984.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.