Efectuada la cuantificación de los derechos por servicios pasados, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria segunda del Reglamento, esa cantidad no podrá ser objeto de revisión. En su caso, el correspondiente déficit inicial quedará cifrado como diferencia entre tal valoración y los fondos patrimoniales adscritos a su cobertura. Se procederá a la determinación de la cuantía que corresponda individualmente a cada partícipe.

Para el ejercicio o ejercicios posteriores, el déficit se podrá estimar como máximo por diferencia entre la mencionada cuantificación de los derechos por servicios pasados, actualizada en todo caso al tipo de interés técnico utilizado en el cálculo inicial, y el fondo dotado para su cobertura, constituido por el fondo acumulado en el ejercicio anterior actualizado, y las nuevas aportaciones destinadas a cubrir servicios pasados realizadas en el propio ejercicio.

A los anteriores efectos, la actualización del fondo acumulado en el ejercicio anterior deberá realizarse por aplicación de un tipo de interés no inferior al técnico utilizado en la cuantificación inicial de los derechos por servicios pasados.

3. Los fondos constituidos con anterioridad a la formalización de un plan de pensiones acogido al presente régimen transitorio podrán ser transferidos al correspondiente Fondo de Pensiones en las condiciones y plazos que contemple cada plan de pensiones.

En tal caso, el plan de reequilibrio que incorpore ese proceso de transferencia de elementos patrimoniales atenderá a los siguientes principios:

a) En todo momento el valor de los elementos patrimoniales transferidos deberá ser suficiente para cubrir obligaciones por prestaciones causadas del plan de pensiones.

b) Las posiciones acreedoras del plan de pensiones derivadas de ese plan de transferencia, deberán ser remuneradas al tipo de interés de mercado, según lo pactado en el propio plan de pensiones.

c) El plazo máximo de duración de esa transferencia será de cinco años, salvo autorización expresa de la Dirección General de Seguros, y sin que pueda rebasar los diez años.

4. En su caso, la Dirección General de Seguros, realizadas las comprobaciones y propuestas de las modificaciones que estime oportunas, dictará resolución motivada aprobando los planes de reequilibrio financiero y actuarial.

Lo expresado en el párrafo anterior será igualmente de aplicación a la integración de Planes de Pensiones independientes para jubilados o beneficiarios mencionados en los artículos anteriores.

5. En tanto se cumplan las condiciones establecidas en el número 3 del presente apartado, resultará admisible la integración en un Fondo de Pensiones de un plan de pensiones que no haya recibido la aprobación de su plan de reequilibrio, sin perjuicio de las modificaciones que pueda introducir sobre éste la Administración.

6. La remuneración del proceso de transferencia de elementos patrimoniales, a la que se refiere el número 3. b) de este apartado, deberá ser imputada directamente a la cuenta de posición del plan de pensiones, dentro del Fondo de Pensiones en que se integre.

Sexto. *Inversiones de los Fondos de Pensiones.*-1. Los elementos patrimoniales aportados por el promotor de un plan de pensiones, amparado en el régimen transitorio regulado en esta norma, quedan excluidos, para el correspondiente Fondo de Pensiones en que se integran, de la aplicación de los coeficientes de inversión, previstos en el artículo 34 del Reglamento, durante un plazo de tres años, salvo autorización expresa de mayor plazo por la Dirección General de Seguros, que valorará la suficiencia financiera de la distribución de esas inversiones.

2. Las aportaciones correspondientes a un plan de pensiones que deriven de un plan de reequilibrio que prevea, en plazos y cuantías, la transferencia de los elementos patrimoniales, según lo estipulado en el apartado anterior de la presente Orden, quedarán excluidas de la aplicación de los coeficientes de inversión para el Fondo de Pensiones en el que se integran, fijados en el referido artículo 34 del Reglamento, durante plazos de tres años contados desde la recepción de cada elemento patrimonial, salvo que por la Dirección General de Seguros se autorice un plazo mayor.

Séptimo. *Derechos consolidados atribuibles a servicios pasados.*-En un plan de pensiones del sistema empleo, en el que haya mediado el reconocimiento de servicios pasados por parte del promotor, se podrán negociar condiciones especiales que restrinjan la movilidad de la parte de los derechos consolidados de cada partícipe atribuible a tales servicios pasados, sin perjuicio de su cómputo en el momento de devengo de una prestación.

Octavo. *Imputación financiera.*-No resultará admisible la imputación financiera de fondos constituidos antes de la formalización del plan de pensiones o por reconocimiento de derechos por servicios pasados, en relación con los partícipes incorporados al plan de pensiones en períodos de adscripción posteriores a la conclusión del plazo señalado en la disposición final primera de la presente Orden.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.-1. Las constituciones en fondos de pensiones desarrolladas al amparo del régimen transitorio regulado en esta norma requieren que el período de convocatoria para la constitución de la Comisión Promotora del Plan de Pensiones prevista en el artículo 23 del Reglamento, esté iniciado necesariamente antes del 3 de noviembre de 1989.

2. La formalización del plan de pensiones, deberá estar realizada necesariamente en un plazo no superior a veinticuatro meses, a contar desde el 3 de noviembre de 1988.

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

Madrid, 27 de julio de 1989.

SOLCHAGA CATALAN

Ilmo. Sr. Director general de Seguros.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

18263 *ORDEN de 21 de julio de 1989 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).*

Ilustrísimos señores:

Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), presentó expediente de solicitud de modificación de las tarifas vigentes ante la Junta Superior de Precios, remitiéndose copia del mencionado expediente a este Ministerio, a tenor de lo especificado en el artículo 5.° del Real Decreto 2695/1977, de 28 de octubre, sobre normativa en materia de precios.

En su virtud, previo informe de la Junta Superior de Precios y de acuerdo con la autorización otorgada por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 20 de julio de 1989, dispongo:

Primero.-Viajeros. Se autoriza a Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) a establecer un incremento medio ponderado del 4 por 100 en las tarifas de viajeros.

Segundo.-Mercancías. Se autoriza a Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) a establecer un incremento medio ponderado del 3,9 por 100 en las tarifas de mercancías.

Tercero.-Los cuadros con las tarifas, así como las condiciones de aplicación de las mismas, deberán ser aprobados, previamente a su aplicación, por la Dirección General de Transportes Terrestres.

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

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 21 de julio de 1989.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmos. Sres. Subsecretario, Director general de Transportes Terrestres y Presidente del Consejo de Administración de FEVE.

18264 *ORDEN de 21 de julio de 1989 para la modificación de las tarifas de los servicios regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.*

Ilustrísimo señor:

La adaptación de los costes previstos a los realmente producidos de las coberturas de los seguros a las usuales en el ámbito de la Comunidad Económica Europea, así como el incremento de los costes de los combustibles, hacen preciso, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 17, 18 y 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, una revisión de las tarifas de los servicios regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, de manera que permitan una correcta prestación del servicio.

En su virtud, visto el informe de la Junta Superior de Precios, y previa aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 20 de julio de 1989, dispongo:

Primero.-En las concesiones que ya estuvieran sometidas al procedimiento de revisión individualizada y tuvieran por tanto determinada su estructura de costes, la Dirección General de Transportes Terrestres o, en su caso, el órgano competente, podrá autorizar aumentos de hasta un 3 por 100 en las tarifas resultantes de la aplicación de lo dispuesto en la Orden de 1 de febrero de 1989, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.

Si a la vista de los datos aportados, los órganos competentes estimaran conveniente conceder aumentos superiores a los señalados anteriormente, deberán enviar una propuesta junto con un estudio donde se justifique debidamente la subida que se propone, a la Junta

Superior de Precios para su informe, como trámite previo para su aprobación por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Segundo.–Las Empresas que cumplan los requisitos establecidos en la Orden de 1 de febrero de 1989, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, podrán solicitar del órgano competente autorización para establecer en todas las expediciones que realicen a lo largo del año, un suplemento tarifario por aire acondicionado.

La fórmula para el cálculo de dicho suplemento que figura en la citada Orden, queda sustituida por la siguiente:

$$Sai = 0{,}1136 + 0{,}1111\ T / 365$$

Tercero.–Aquellas Empresas que no opten por el sistema previsto en el apartado segundo, podrán elevar hasta 0,4021 pesetas/viajero-kilómetro, la cantidad a percibir en concepto de suplemento por aire acondicionado en las expediciones realizadas con el equipo en funcionamiento, manteniendo sin aumento alguno la que viniesen aplicando, si fuese superior a aquella.

Cuarto.–Queda vigente la Orden de 1 de febrero de 1989, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, en todo lo que no se oponga a lo dispuesto en la presente Orden.

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

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 21 de julio de 1989.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.

18265 *ORDEN de 21 de julio de 1989 sobre modificación de tarifas de los servicios públicos discrecionales y regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor.*

Ilustrísimo señor:

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres dispone en sus artículos 17, 18 y 19, que las Empresas prestadoras de servicios de transporte llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, pudiendo la Administración establecer tarifas con límites máximos y mínimos, debiendo en cualquier caso, cubrir éstas la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización.

Las variaciones de los costes de los distintos elementos que conforman la tarifa, así como un mejor conocimiento de la realidad en la explotación y funcionamiento de estos servicios de transportes de viajeros, aconseja la revisión de las tarifas actualmente vigentes.

Para proceder a esta actualización de acuerdo con las previsiones legales antes citadas, y conseguir un acercamiento a la normativa tarifaria existente en los países de la CEE, podría fijarse una tarifa de referencia de 108,43 pesetas/vehículo-kilómetro, correspondiente a una explotación media para un vehículo de más de 45 plazas y un recorrido anual de 62.000 kilómetros; no obstante, la gran dispersión en los recorridos de los vehículos que prestan esta clase de servicios, hace preferible el mantenimiento de tarifas máximas y mínimas que, contemplando los casos límites de explotación en condiciones normales, definen una banda en cuya zona central quedarían ubicadas las tarifas de aplicación con los recorridos medios actuales.

En su virtud, previo informe de la Junta Superior de Precios y con la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 20 de julio de 1989, dispongo:

Primero.–Las tarifas de los servicios públicos discrecionales interurbanos, así como los servicios regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera y de los refuerzos de servicios regulares permanentes de uso general en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, serán las siguientes, según la capacidad de los vehículos:

Número de plazas del vehículo	Tarifa mínima (pesetas/vehículo-kilómetro)	Tarifa máxima (pesetas/vehículo-kilómetro)
Más de 45	86,07	125,85
De 36 a 45	76,00	111,12
De 26 a 35	66,08	96,64
Hasta 25	58,00	84,82

En el cómputo del número de kilómetros se incluirán los realizados en carga y los recorridos en vacío estrictamente necesarios para la prestación del servicio.

Segundo.–En la prestación de servicios discrecionales ordinarios, realizados en un único día, serán de aplicación los mínimos de percepción que se indican en el siguiente cuadro, así como las cantidades máximas por paralización del vehículo, por el tiempo que exceda de tres horas, hasta cuyo límite no se percibirá cantidad alguna:

Número de plazas del vehículo	Mínimo percepción/día – Pesetas	Paralización por hora o fracción – Pesetas
Más de 45	8.607	2.123
De 36 a 45	7.600	2.117
De 26 a 35	6.608	1.889
Hasta 25	5.800	1.758

Se aplicarán estos mínimos cuando el precio resultante según el kilometraje recorrido sea inferior a los mismos.

Tercero.–Igualmente en los viajes con más de un día de duración, los mínimos de percepción por día, serán los siguientes:

Número de plazas del vehículo	Mínimo percepción/día – Pesetas
Más de 45	25.821
De 36 a 45	22.800
De 26 a 35	19.824
Hasta 25	17.400

Se aplicarán estos mínimos de percepción por día, cuando el resultado de dividir el precio total del transporte de cada viaje entre el total de días, sea inferior a los mismos.

Las cuantías establecidas en concepto de paralización, no serán de aplicación a los servicios de más de un día de duración.

Cuarto.–En los servicios regulares de uso especial para escolares o personal laboral en los que existan rutas o servicios por jornada laboral con recorridos iguales o inferiores a 100 kilómetros, se fijan unos mínimos y máximos de percepción por día y ruta de servicio o jornada laboral que corresponden a las siguientes cuantías:

Número de plazas del vehículo	Mínimo percepción por día – Pesetas	Máximo percepción por día y ruta – Pesetas
Más de 45	7.959	12.288
De 36 a 45	7.029	10.846
De 26 a 35	6.116	9.434
Hasta 25	5.379	8.281

A estos efectos se entenderá por ruta de servicio la especificada en la correspondiente autorización, siempre que su realización fuese posible efectuarla con un único vehículo y de forma que englobe como máximo dos expediciones completas.

Análogamente, a estos efectos, la jornada laboral se fija en nueve horas, contadas desde media hora antes de la puesta efectiva del vehículo a disposición del centro, hasta media hora después de que el vehículo se desaloje de viajeros al concluir el servicio. En un día natural, podrán computarse hasta un máximo de dos jornadas laborales exclusivamente a estos efectos.

Quinto.–En los vehículos dotados de equipo de aire acondicionado, se podrá percibir un suplemento máximo de 10,72 pesetas/vehículo-kilómetro, sobre las tarifas vigentes, en aquellos viajes que se efectúen con dichos equipos en funcionamiento.

Sexto.–Los precios fijados de acuerdo con los apartados anteriores, no incluyen gastos de peaje, embarque, etc., ni en general cualquier otro gasto que suponga actividad adicional a la específica de transporte.

No están incluidos tampoco los gastos de manutención y alojamiento del conductor, ni los correspondientes, en su caso, al acompañante en transporte escolar, los cuales serán por cuenta del usuario, de conformidad con lo que acuerden las partes.

Las tarifas fijadas en los apartados anteriores, se refieren a pago al contado y no incluyen el Impuesto sobre el Valor Añadido. Por tanto en caso de aplazamiento en el pago, se agregará a la cantidad devengada como precio del transporte, las correspondientes a intereses y otros gastos derivados del aplazamiento de la deuda, de conformidad con lo que al respecto acuerden las partes.

Séptimo.–El incumplimiento de lo dispuesto en esta Orden será clasificado y sancionado de conformidad con la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y disposiciones complementarias, sin perjuicio de cualesquiera otras responsabilidades que puedan ser exigidas a las partes contratantes o mediadoras.

Octavo.–Se autoriza a la Dirección General de Transportes Terrestres a dictar las instrucciones precisas para la aplicación de la presente Orden.

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

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 21 de julio de 1989.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.