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.