

tegibles en materia de vivienda del Plan 1992-1995, y 726/1993, de 14 de mayo; por el que se regula la financiación de actuaciones protegibles en materia de rehabilitación de inmuebles y se modifica determinados artículos del Real Decreto 1932/1991, de 20 de diciembre, sin perjuicio de lo dispuesto en las disposiciones transitorias y de la vigencia de las situaciones creadas a su amparo; así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

Disposición final primera. Suscripción de convenios con las Comunidades Autónomas.

Se autoriza al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente a suscribir con las Comunidades Autónomas los convenios a que se refiere este Real Decreto.

Disposición final segunda. Facultades de desarrollo y ejecución.

Se faculta a los Ministros de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de Economía y Hacienda y de Justicia e Interior, para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, cuantas disposiciones se precisen para el desarrollo y ejecución de este Real Decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor y efectos.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien sus efectos se aplicarán desde el 1 de enero de 1996.

Dado en Madrid a 28 de diciembre de 1995.

JUAN CARLOS R.

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

27971 *ORDEN de 26 de diciembre de 1995 por la que se prorroga durante 1996 la aplicación de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 26 de abril de 1993, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas al sector del transporte público por carretera.*

La Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 26 de abril de 1993, aprobó las bases reguladoras de la concesión de ayudas al sector del transporte público por carretera, en ejecución del programa de medidas informado favorablemente por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión de 30 de julio de 1992, y previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 93.3 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económico Europea. La aplicación de las citadas ayudas estaba prevista durante el período 1992-1995, con un montante total de 11.238.000.000 de pesetas.

En la práctica, y dada la fecha de publicación de la citada Orden, no fue posible iniciar el otorgamiento de las correspondientes subvenciones hasta el segundo semestre de 1993, lo cual ha motivado que hasta la fecha no hayan podido cumplirse la totalidad de los objetivos perseguidos y que quede un remanente en las dotaciones presupuestarias globales previstas para la aplicación del referido programa de medidas para el sector del transporte público de mercancías por carretera.

En su virtud, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, dispongo:

Artículo único.

1. Se prorroga durante 1996 la aplicación de la Orden de 26 de abril de 1993, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas al sector del transporte público por carretera.

2. Los plazos de presentación de solicitudes a que se refieren los números 1 y 2 del artículo 9.º de la Orden que se prorroga estarán comprendidos, respectivamente, entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 1996, y el 1 de enero y el 15 de febrero de 1996.

3. El otorgamiento efectivo de las ayudas quedará condicionado, en todo caso, al informe favorable de la Comisión Europea en relación con la referida prórroga.

Madrid, 26 de diciembre de 1995.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general del Transporte Terrestre.

27972 *ORDEN de 28 de diciembre de 1995 por la que se modifica el tipo de interés por mora y se reemplazan los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol).*

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 los párrafos 1.a) y 2.e) del artículo 3 y en el párrafo 1.a) del artículo 6 de dicho Acuerdo, y en ejecución de las Decisiones números 31 y 32 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el 11 de diciembre de 1995, es preciso modificar el interés por mora en el pago de las tarifas de Eurocontrol y los anexos 1 y 2 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.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1.

Los anexos 1 y 2 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 sustituyen por los que se contienen 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 8,69 por 100 anual.

Artículo 3.

Esta Orden entrará en vigor el día 1 de enero de 1996, de conformidad con lo determinado en las Decisiones números 31 y 32 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 11 de diciembre de 1995.

Madrid, 28 de diciembre de 1995.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general de Aviación Civil.

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 del presente apartado, el coeficiente distancia es igual al cociente por 100 del número que mide la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, entre:

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

2. Estos puntos son de paso por las rutas 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 de 1 de noviembre, para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas o en las condiciones de tráfico.

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.

5. Para los vuelos excluidos del campo de aplicación del apartado sexto, y en virtud de lo establecido en el párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida, referente al espacio aéreo situado sobre el océano Atlántico, será el punto real por el que cada aeronave atraviesa los límites laterales del citado espacio aéreo.

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. Sin embargo, para un explotador que ha declarado a los organismos responsables de las operaciones, encargados de la recaudación de la tarifa, que dispone de varias aeronaves correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso, para cada aeronave de este tipo utilizada por ese explotador, será determinado sobre la base de la media de los pesos máximos al despegue de todas sus aeronaves de este tipo. El cálculo de este coeficiente por tipo de aeronave y por explotador será efectuado como mínimo una vez al año.

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

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

Quinto.—1. Los precios unitarios de referencia aplicables por los servicios puestos a disposición de los usuarios, dentro de los espacios aéreos que se indican, son los siguientes:

	ECUs
FIR/UIR Barcelona	44,39
FIR/UIR Canarias	46,68
FIR/UIR Madrid	44,39

Estos precios unitarios, así como las tarifas que figuran en el anexo 2 del citado Decreto, se volverán a calcular mensualmente en función de los tipos de cambio de referencia y el tipo de cambio mensual medio, entre el ECU y las monedas nacionales, durante el mes anterior a aquel en que el vuelo tiene lugar. El tipo de cambio aplicado será el publicado en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» (Comunicaciones e Informaciones). Si el tipo de cambio no se indicara en esta publicación, se calculará a partir, por una parte, del tipo de cambio entre el ECU y el dólar USA y, por otra, del tipo de cambio entre la moneda nacional y el dólar USA, tal como lo publique el Fondo Monetario Internacional en sus «Estadísticas Financieras Internacionales».

2. Los tipos de cambio de referencia a utilizar para el ajuste mensual de los precios unitarios y tarifas transatlánticas son los siguientes: 1 ECU = BEF 38,4076 = DEM 1,86783 = FRF 6,49970 = GBP 0,843181 = NLG 2,09247 = IEP 0,819810 = CHF 1,55475 = PTE 196,275 = ATS 13,1368 = ESP

161,013 = GRD 303,116 = TRL 59.844,8 = MTL
0,464952 = CYP 0,591234 = HUF 169,950 = NOK
8,30090 = DKK 7,27576 = SIT 152,120 = CZK
34,6570.

Sexto.—1. 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 1 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 Navegación Aérea de Ruta sobre el Atlántico Norte.

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

3. En los casos descritos en el párrafo 1, cuando se trate de vuelos realizados por aeronaves militares que se beneficien de una exoneración de tarifa por el sobrevuelo del territorio nacional de uno o varios de los Estados participantes en el sistema Eurocontrol, de conformidad con lo dispuesto en el apartado séptimo 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 al sobrevuelo de dichos Estados.

4. Las disposiciones contenidas en los párrafos precedentes no se aplicarán a los vuelos descritos en el párrafo 1, si el aeródromo de origen o de primer destino no figura en la columna segunda del anexo 2.

Séptimo.—Se considerarán exonerados 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 tarifas.

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 aeronavegabilidad, en el manual de vuelos o en cualquier otro documento oficial equivalente sea inferior a 2 toneladas métricas.

b) Vuelos efectuados en su totalidad según las reglas de vuelo visual en el espacio aéreo de las regiones de información de vuelo dependientes del Estado español.

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

d) Vuelos de búsqueda y salvamento efectuados bajo la responsabilidad de un organismo competente del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

e) Vuelos que se realicen exclusivamente con el propósito de comprobar o de ensayar los equipos utilizados, o que se pretendan utilizar, como ayudas en tierra a la navegación aérea.

f) Los vuelos de entrenamiento realizados exclusivamente con objeto de obtener una licencia o una calificación, en el caso de la tripulación de vuelo, y en los que esta circunstancia se haga constar mediante la notificación apropiada en el plan de vuelo. Los vuelos deben efectuarse sin fines comerciales y dentro del espacio aéreo definido en el artículo 3 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio. Los vuelos no deben utilizarse para el

transporte de pasajeros ni para el posicionamiento o la entrega de la propia aeronave.

g) Vuelos efectuados únicamente para transportar a miembros de las Familias Reales, Jefes de Estado y de Gobierno y Ministros en misión oficial.

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

i) Vuelos de ensayo efectuados exclusivamente con el objeto de obtener, renovar o mantener el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o de un equipo, siempre que esta circunstancia se haga constar mediante la notificación apropiada en el plan de vuelo, y dicho vuelo se realice en su totalidad dentro de las regiones de información de vuelo del Estado español. Estos vuelos deben efectuarse sin fines comerciales, no pudiendo utilizarse para el transporte de pasaje o carga.

ANEXO 2

Tarifas a partir del 1 de enero de 1996 para los vuelos señalados en el apartado sexto del anexo 1, sobre las condiciones de aplicación referentes a aeronaves cuyos coeficientes de peso sean igual a uno (50 toneladas métricas)

Aeropuertos salida (o de primer destino) situados en	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
<i>Zona I</i>		
Entre 14° O y 110° O y al norte de 55° N, con la excepción de Islandia.	Frankfurt.	1.194,15
	Copenhague (Kobenhavn).	538,92
	Londres (London).	743,18
	París.	1.001,36
	Prestwick.	389,16
<i>Zona II</i>		
Entre 40° O y 110° O y 28° N y 55° N.	Abidjan.	121,47
	Amsterdan.	872,75
	Atenas (Athina).	1.125,75
	Bahrain.	1.672,56
	Basilea (Bale)-Mulhouse.	909,79
	Banjul.	117,72
	Barcelona.	687,32
	Belfast.	173,99
	Berlín.	1.019,83
	Birmingham.	420,30
	Burdeos (Bordeaux).	521,94
	Bristol.	422,32
	Bruselas (Bruxelles).	855,51
	Bucarest (Bucuresti).	1.608,46
	Budapest.	1.420,71
	Cairo, El.	1.137,90
	Cardiff.	293,66
	Casablanca.	297,32
	Dakar.	117,63
	Dublín.	135,59
	Düsseldorf.	1.041,08
	East Midlands.	463,53
	Frankfurt.	1.120,59
	Ginebra (Geneva).	908,38
	Glasgow.	253,63
	Hamburgo (Hamburg).	1.033,97
	Helsinki.	533,43
Estambul (Istambul)-Atatürk.	1.562,05	
Jeddah.	1.250,08	
Johanesburgo (Johannesburgo)-Jan Smuts.	117,91	
Kiev.	1.000,45	
Copenhague (Kobenhavn).	712,84	
Colonia-Bonn (Köln-Bonn).	1.008,88	

Aeropuertos salida (o de primer destino) situados en	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
	Lagos.	118,28
	Larnaca.	1.354,30
	Las Palmas de Gran Canaria.	420,48
	Leeds and Bradford.	414,22
	Lille.	651,94
	Lisboa.	340,67
	Londres (London).	499,33
	Luxemburgo (Luxembourg).	886,55
	Lyon.	788,22
	Maastricht.	818,47
	Madrid.	487,88
	Málaga.	548,89
	Manchester.	381,87
	Manston.	564,47
	Marsella (Marseille).	918,43
	Milán (Milano).	1.016,87
	Monrovia.	117,72
	Moscú (Moskva).	502,21
	Munich (München).	1.316,03
	Nantes.	461,25
	Nápoles (Napoli)-Capodichino.	1.009,43
	Newcastle.	397,53
	Niza (Nice).	1.004,95
	Ostende (Oostende).	636,91
	Oslo.	487,36
	París.	725,25
	Punta Delgada, Azores (Ponta Delgada, Açores).	122,13
	Oporto (Porto).	250,87
	Praga (Praha).	1.263,46
	Prestwick.	253,63
	Riyadh.	1.510,13
	Roma.	1.141,92
	Sal I., Cabo Verde.	117,63
	Santa María, Azores (Santa María, Açores).	130,66
	Santiago, España.	224,49
	Shannon.	96,14
	Sofía.	1.512,54
	Estocolmo (Stockholm).	428,97
	Stuttgart.	1.049,44
	Tel-Aviv.	1.453,11
	Tenerife.	385,07
	Turín (Torino).	1.019,80
	Toulouse-Blagnac.	671,02
	Venecia.	1.115,86
	Varsovia (Warszawa).	859,34
	Viena (Wien).	1.520,55
	Zürich.	1.071,12
Zona III		
Al oeste de 110° O y entre 28° N y 55° N.	Amsterdan.	845,83
	Düsseldorf.	957,29
	Frankfurt.	1.172,83
	Ginebra (Geneva).	1.177,66
	Glasgow.	347,44
	Helsinki.	447,74
	Copenhague (Kobenhavn).	616,61
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn).	984,51
	Londres (London).	698,68
	Luxemburgo (Luxembourg).	1.072,81
	Madrid.	391,65
	Manchester.	552,26
	Milán (Milano).	1.006,87
	Moscú (Moskva).	604,37

Aeropuertos salida (o de primer destino) situados en	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
	Munich (München).	1.421,93
	París.	831,35
	Prestwick.	347,44
	Roma.	1.006,87
	Shannon.	91,59
	Varsovia (Warszawa).	570,15
	Zürich.	1.261,31
Zona IV		
Al oeste de 40° O y entre 20° N y 28° N, incluyendo Méjico.	Amsterdan.	882,40
	Barcelona.	765,76
	Berlín.	918,86
	Bruselas (Bruxelles).	758,60
	Düsseldorf.	974,57
	Frankfurt.	1.006,31
	Hamburgo (Hamburg).	943,10
	Helsinki.	529,30
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn).	940,04
	Las Palmas de Gran Canaria.	527,44
	Lisboa.	385,75
	Londres (London).	589,57
	Luxemburgo (Luxembourg).	955,50
	Madrid.	524,07
	Manchester.	357,20
	Milán (Milano).	895,39
	Munich (München).	1.168,43
	París.	662,59
	Praga (Praha).	1.249,51
	Roma.	1.067,43
	Sal I., Cabo Verde.	76,82
	Santa María, Azores (Santa María, Açores).	131,41
	Santiago, España.	371,96
	Shannon.	165,57
	Vien (Wien).	1.384,52
	Zürich.	985,29
Zona V		
Al oeste de 40° O y entre el ecuador y 20° N.	Amsterdan.	1.027,75
	Basilea (Bale)-Mulhouse.	1.015,34
	Barcelona.	792,81
	Berlín.	1.286,85
	Burdeos (Bordeaux).	659,37
	Bruselas (Bruxelles).	815,22
	Düsseldorf.	1.028,41
	Frankfurt.	1.063,52
	Glasgow.	375,32
	Hamburgo (Hamburg).	1.051,10
	Hannover.	1.073,25
	Helsinki.	880,86
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn).	1.026,33
	Las Palmas de Gran Canaria.	541,80
	Lisboa.	457,25
	Londres (London).	762,56
	Lyon.	911,82
	Madrid.	617,24
	Manchester.	534,86
	Marsella (Marseille).	1.024,82
	Milán (Milano).	1.029,50
	Munich (München).	1.187,49
	Nantes.	624,69
	París.	778,97
	Oporto (Porto).	444,52
	Porto Santo, Madeira.	272,35
	Prestwick.	375,32
	Roma.	1.142,15

Aeropuertos salida (o de primer destino) situados en	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
	Salzburgo.	1.198,56
	Santa María, Açores (Santa María, Açores).	171,94
	Santiago, España.	450,67
	Shannon.	244,40
	Stuttgart.	997,19
	Tenerife.	537,13
	Toulouse-Blagnac.	850,50
	Viena (Wien).	1.247,96
	Zürich.	1.123,01

Las cantidades anteriormente citadas han sido calculadas de acuerdo con las siguientes tarifas unitarias aplicadas a los diferentes países participantes en el sistema:

	ECUs
Bélgica-Luxemburgo	79,50
Alemania	79,13
Francia	64,62
Reino Unido	75,86
Países Bajos	60,77
Irlanda	25,30
Suiza	87,65
Portugal-Lisboa	36,81
Austria	68,69
España:	
Península	44,39
Canarias	46,68
Portugal-Santa María	9,38
Grecia	16,70
Turquía	32,55
Malta	39,01
Chipre	18,68
Hungría	17,94
Noruega	54,01
Dinamarca	56,60
Eslovenia	75,53
República Checa	49,87

27973 ORDEN de 28 de diciembre de 1995, de revisión de tarifas de los servicios regulares permanentes de uso general de viajeros por carretera.

Las variaciones experimentadas por las distintas partidas que componen la estructura de costes de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera a lo largo del año 1995, junto con lo dispuesto en el artículo 29 del Reglamento de aplicación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aconsejan proceder a su revisión tarifaria, cumpliendo, asimismo, lo dispuesto en los artículos 17, 18 y 19 de la mencionada Ley.

Para proceder a la citada revisión, se continúa considerando la revisión individualizada como único sistema de incrementos tarifarios, partiendo de la estructura de costes de cada servicio regular actualmente en vigor.

Por otra parte y al igual que en años anteriores, se mantiene el sistema de percepción del suplemento tarifario por aire acondicionado, por el que se permite a las empresas, la distribución de este coste adicional a lo largo del año, manteniéndose la posibilidad del redondeo del precio del billete a múltiplo de cinco pesetas, así como un mínimo de percepción para cortos recorridos que garantice la oportuna rentabilidad del servicio.

En su virtud, visto el informe emitido por la Junta Superior de Precios y previa aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 21 de diciembre de 1995, dispongo:

Primero.—Las empresas concesionarias de servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, podrán solicitar incrementos de tarifas mediante el procedimiento de revisión individualizada.

A estos efectos, deberán presentar ante la Dirección General del Transporte Terrestre o, en su caso, ante el órgano competente de la correspondiente Comunidad Autónoma, una solicitud acompañada del estudio económico de cada concesión para la que se pide el aumento, acompañada del cuadro de descomposición de costes, que deberá ajustarse a lo establecido en el anexo de la presente Orden.

Por otra parte, la Administración podrá elevar de oficio las correspondientes tarifas a aquellas empresas que ya se encuentren sometidas al régimen de revisión individualizada.

Segundo.—Se autoriza un aumento medio del 3,20 por 100 de la tarifa de empresa de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.

En las concesiones que ya estuviesen sometidas con anterioridad al procedimiento de revisión individualizada y tuvieran, por tanto, determinada su estructura de costes, la Dirección General del Transporte Terrestre o, en su caso, el órgano competente de la correspondiente Comunidad Autónoma, podrá autorizar de oficio los aumentos resultantes de la actualización de dicha estructura de costes, siempre que los mismos no superen el citado aumento medio, más 2,50 puntos.

En aquellas concesiones que se sometan por primera vez al procedimiento de revisión individualizada, la Dirección General del Transporte Terrestre o, en su caso, el órgano competente, a la vista de la documentación aportada, podrá autorizar los aumentos resultantes dentro de los límites aprobados, determinando la estructura de costes ajustada al modelo que figura en el anexo de la presente Orden, que servirá de base para futuras revisiones tarifarias.

Si a la vista de los datos aportados, el órgano competente estimara conveniente conceder aumentos superiores a los señalados anteriormente, deberá enviar 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 autorización por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Tercero.—El mínimo de percepción será el aprobado por la correspondiente Comunidad Autónoma donde se inicie el servicio a utilizar por el usuario.

Cuarto.—Aquellas empresas que cumplan los requisitos establecidos en el apartado quinto de la presente Orden, 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.