

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.

Para el cálculo de la cuantía de dicho suplemento, se aplicará la siguiente fórmula en cada concesión:

$$Sai = 0,1268 + 0,1622 T/365$$

Siendo:

Sai: Suplemento por aire acondicionado por viajero-kilómetro.

T: Número medio de días al año, en los que la temperatura máxima media supera los 20° C en el trayecto de la concesión, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Meteorología.

Quinto.—Los requisitos que deberán cumplir las empresas para poder optar por el sistema indicado en el apartado anterior, serán los siguientes:

a) Tener dotados de equipo de aire acondicionado todos los vehículos adscritos a la concesión de que se trate.

b) Deberán, asimismo, estar dotados de aire acondicionado los vehículos que se utilicen para realizar sustituciones y para hacer frente a las eventuales intensificaciones de tráfico, tanto si se trata de vehículos de titularidad de la empresa concesionaria, como si son vehículos contratados a otras empresas al efecto.

c) En los cuadros de tarifas expuestos al público, deberá hacerse constar que la empresa presta todos sus servicios con vehículos dotados de aire acondicionado, por lo que queda autorizada para el cobro de un suplemento tarifario por este concepto.

Sexto.—Aquellas empresas que no opten por el sistema previsto en el apartado cuarto, podrán elevar hasta 0,5062 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 tuviera autorizada si fuese superior a aquella.

Séptimo.—Las empresas concesionarias deberán someter a la aprobación del órgano competente los cuadros de las tarifas de aplicación, que comprenderán todas las subidas autorizadas, incluidos los suplementos por aire acondicionado, así como los impuestos correspondientes.

Octavo.—Las empresas, sin perjuicio de las competencias que correspondan en esta materia a las Comunidades Autónomas, podrán redondear el precio total de los billetes, incluidos los impuestos, para suprimir fracciones inferiores a cinco pesetas.

Noveno.—El incumplimiento de lo dispuesto en los apartados anteriores, será sancionado, de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Décimo.—Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Orden.

Undécimo.—Se autoriza al Secretario general para los Servicios de Transportes y al Director general del Transporte Terrestre para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, puedan dictar las resoluciones que sean necesarias para la aplicación e interpretación de la presente Orden.

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

Madrid, 28 de diciembre de 1995.

BORRELL FONTELLES

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

## ANEXO

### Estructura de costes de la concesión

Conceptos	Costes descontando IVA		
	Coste total anual (CA)	Coste/vehic.-km.	Porc.
Personal .....			
Amortización (2) .....			
Costes financieros de la inversión .....			
Seguros .....			
Reparación y conservación (3) .....			
Combustibles y lubricantes .....			
Neumáticos .....			
Peajes de autopistas .....			
Varios (4) .....			
<b>Costes totales .....</b>			<b>100</b>

1) Este concepto engloba, además de los costes de personal de movimiento, los relativos a los gastos generales y de estructura de personal de la empresa imputables a la concesión, incluyendo en todos los supuestos los gastos de Seguridad Social.

No incluye los gastos de personal de talleres, conservación y mantenimiento.

2) Este apartado incluye la amortización del material móvil de la concesión; que no haya agotado el plazo previsto para la misma.

3) Comprende este apartado los gastos de reparación y conservación del material móvil, incluyendo los gastos de personal de talleres en el supuesto de que estas actividades se efectúen en los talleres de la empresa.

4) Bajo el concepto de varios, se incluyen todos los costes no comprendidos en los otros conceptos, como la licencia fiscal, los impuestos, las tasas de estaciones, los alquileres, los gastos de energía, etc.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**27974** REAL DECRETO 2192/1995, de 28 de diciembre, por el que se regula la acreditación para el ejercicio de la Dirección en los centros docentes públicos.

La Ley Orgánica 9/1995, de 20 de noviembre, de la Participación, Evaluación y el Gobierno de los centros docentes, establece un nuevo sistema para la elección de los Directores de los centros docentes públicos que, conservando en sus principales aspectos el modelo que contenía la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de octubre, del Derecho a la Educación, introduce, entre sus novedades, una mayor exigencia en cuanto a la garantía de que quienes accedan a esta importante función estén suficientemente formados y puedan asumir sus responsabilidades de modo más ajustado. Elemento esencial de este nuevo sistema es la exigencia de una serie de requisitos, entre los que adquiere especial relevancia la obligación de obtener una acreditación específica a quienes deseen ser candidatos a la elección de Director.

La propia ley establece que, para obtener dicha acreditación, los profesores deben reunir dos requisitos. El primero, contar con la formación previa que cada Administración educativa determine y que deberá consistir en la posesión de determinadas titulaciones o en la superación de programas específicos para este fin. El segundo, que sea objeto de una valoración positiva la actividad profesional desarrollada por el profesor, bien en el ejercicio de cargos unipersonales de gobierno, bien en el ejercicio de la labor docente, en las condiciones, con