posibilidad de incluir otros costes específicos correspondientes a sus incisos a), b), c) y d), los programas operativos podrán considerar los siguientes costes unitarios a tanto alzado que se especifican a continuación:

i) Semillas, micelio y plantas certificadas: 60 por cien de su valor.

ii) Coste de gestión medioambiental de envases reciclables y reutilizables: 17 por cien del coste del envase.

La parte del fondo operativo aprobado destinada a los costes específicos referidos en la letra i) no podrá superar el 35 por cien del mismo. Asimismo, la parte del fondo operativo aprobado destinada a los costes específicos referidos en la letra ii), no podrá superar el 35 por cien del mismo. La parte del fondo operativo aprobado destinada al conjunto de los costes específicos referidos en las dos letras anteriores, no podrá superar el 50 por cien del mismo.»

15. Se añade un artículo 17 con el texto siguiente:

«Artículo 17. *Cantidad Global a Tanto Alzado del fondo operativo destinado a costes de personal.*

De acuerdo con lo establecido en el punto 4 del Anexo I del Reglamento (CE) n.º 1433/2003, los programas operativos podrán incluir costes de personal descritos en este punto 4 debidamente justificados con gastos reales. Alternativamente, podrán incluir un importe a tanto alzado destinada a la financiación de los costes de personal descritos en este punto 4 que no podrá superar el 14 por cien del importe total del fondo operativo aprobado.»

Artículo 3. *Modificaciones de la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 30 de abril de 1997.*

1. El segundo párrafo de la letra b) del apartado 3 del artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Igualmente se recogerá entre las obligaciones de los socios la de adhesión a la organización de productores durante un mínimo de tres años y la de comunicar por escrito, en caso de que se desee causar baja, la renuncia a la calidad de miembro. La fecha en que surta efecto la baja y el plazo comprendido entre la fecha de comunicación y la de baja efectiva, serán establecidos por la propia organización. Dicho plazo no podrá ser superior a seis meses.»

2. El segundo párrafo de la letra e) del apartado 3 del artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«En aplicación del artículo 14, apartado 2 del Reglamento (CE) n.º 1432/2003, las organizaciones de productores podrán establecer el poder decisión en función del valor de la producción comercializada por cada uno de sus miembros a través de las mismas dentro de un límite máximo del 33 por cien.»

3. Se suprime la letra f) del apartado 3 del artículo 3.

Disposición transitoria primera. *Adaptación de programas operativos en ejecución.*

Las organizaciones de productores con programas operativos aprobados antes de la entrada en vigor de la presente Orden y que sigan aplicándose en el año 2004, deberán solicitar las modificaciones necesarias para ajustarse al Reglamento (CE) n.º 1433/2003, en el plazo previsto en el primer párrafo del artículo 28 del mismo.

Disposición transitoria segunda. *Modificaciones durante el año de aplicación del programa operativo.*

Para el año 2003, la fecha a que se refiere el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 609/2001 en el artículo 10 de la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 11 de septiembre de 2001, se sitúa en el 15 de octubre de 2003.

Disposición transitoria tercera. *Modificaciones de los programas operativos posteriores al 15 de septiembre de 2003.*

Las modificaciones a los programas operativos realizadas entre el 16 de septiembre de 2003 y la entrada en vigor de la presente Orden podrán acogerse a lo establecido en el artículo único de la Orden APA 3234/2002, de 12 de diciembre.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente Orden se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y será de aplicación a los programas y sus modificaciones y a los fondos operativos que se presenten a partir del 1 de enero de 2004, con la excepción de lo dispuesto en las disposiciones transitorias segunda y tercera.

Madrid, 1 de octubre de 2003.

ARIAS CAÑETE

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

18431 *REAL DECRETO 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos.*

Como parte de la política común de transportes (artículo 80.2 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea), ésta viene desarrollando una acción sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles con la finalidad de actuar sobre el ruido causado por el tráfico aéreo, acción concretada en las Directivas 80/51/CEE, 83/206/CEE, 89/629/CEE, 92/14/CEE y 98/20/CE, incorporadas al derecho español por el Real Decreto 1422/1992, de 27 de noviembre, sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles, y los Reales Decretos 325/1995, de 3 de marzo, y 1908/1999, de 17 de diciembre, que lo modificaron parcialmente.

Dentro de esta línea de actuación se sitúa la recientemente adoptada Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.

Por otra parte, esta Directiva 2002/30/CE recoge los principios contenidos en la Resolución A31/7 de la 33.ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por la que se introduce el concepto de «enfoque equilibrado» como instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, lo que la lleva a habilitar para la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos, pues para alcanzar una solución proporcional a dicho problema se requieren, entre otras medidas, normas técnicas más estrictas en relación con los niveles de ruido permitidos a las aeronaves e, incluso, poner fuera de servicio a las más ruidosas.

En ejecución del capítulo IV de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, y también, de modo particular, en desarrollo del contenido del artículo 87 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, por el que se regulan los procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido, mediante este real decreto se incorpora al derecho interno la citada Directiva 2002/30/CE.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de la Ministra de Medio Ambiente, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de octubre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Constituye el objeto de este real decreto regular los procedimientos para la adopción de medidas que, con la finalidad de reducir los niveles de ruido, restrinjan el acceso de aviones de reacción subsónicos civiles a los aeropuertos incluidos en la definición del artículo 3.a).

2. Lo dispuesto en esta norma será de aplicación a los aviones de reacción subsónicos civiles definidos en el artículo 3.c) y a las aeronaves marginalmente conformes definidas en el párrafo d) del mismo artículo.

Artículo 2. *Objetivos.*

Esta regulación tiene los siguientes objetivos:

a) Establecer normas con vistas a facilitar la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos, a fin de limitar o reducir el número de personas que padecen los efectos dañinos del ruido de los aviones.

b) Crear un marco que satisfaga los requisitos del mercado interior.

c) Fomentar un desarrollo de la capacidad aeroportuaria que sea sostenible desde el punto de vista medioambiental.

d) Facilitar el logro de objetivos definidos de reducción del ruido en los diferentes aeropuertos.

e) Permitir una posibilidad de elección entre las medidas disponibles con el fin de lograr el máximo beneficio medioambiental con el mínimo coste posible.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Aeropuerto: un aeropuerto civil que tenga más de 50.000 movimientos de aviones de reacción subsónicos civiles por año natural (siendo un movimiento un despegue o un aterrizaje), teniendo en cuenta el promedio de los tres años naturales anteriores a la aplicación de las disposiciones de este real decreto al aeropuerto de que se trate.

b) Aeropuerto urbano: un aeropuerto situado en el centro de una gran aglomeración urbana, ninguna de cuyas pistas tenga un recorrido máximo de despegue de más de 2.000 metros y cuyo tráfico sea exclusivamente de vuelos directos a destinos intraeuropeos, donde un número significativo de personas se vean objetivamente afectados por el ruido de las aeronaves y donde cualquier incremento de los movimientos de las aeronaves represente una molestia adicional especialmente alta habida cuenta de la situación de ruido extremo.

c) Aviones de reacción subsónicos civiles: aviones con una masa máxima de despegue de 34.000 Kg o más, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a 19 plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

d) Aeronaves marginalmente conformes: aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia, tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

e) Restricciones operativas: medidas relacionadas con el ruido que limitan o reducen el acceso de aviones de reacción subsónicos civiles a un aeropuerto. Se puede tratar de restricciones operativas destinadas a prohibir la explotación de aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como las restricciones operativas parciales que restrinjan la explotación de aviones de reacción subsónicos civiles en función del período temporal que se considere.

f) Partes interesadas: personas físicas o jurídicas afectadas, o que puedan verse afectadas, por la introducción de medidas de reducción del ruido, incluidas restricciones operativas, o que tengan un interés legítimo en la aplicación de dichas medidas.

g) Enfoque equilibrado: el enfoque con arreglo al cual se examinarán las posibles medidas disponibles para hacer frente al problema del ruido en un aeropuerto, atendiendo en particular a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica generada por las propias aeronaves, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas.

Artículo 4. *Normas generales.*

1. La Dirección General de Aviación Civil adoptará un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos.

2. Cuando se estudien posibles restricciones operativas se tendrán plenamente en cuenta los costes y beneficios probables de las distintas medidas aplicables, así como las características específicas de cada aeropuerto.

3. Las medidas o la serie de medidas que se tomen con arreglo a este real decreto no serán más restrictivas de lo necesario para lograr el objetivo medioambiental establecido para un aeropuerto concreto y no darán lugar a discriminación alguna por razón de la nacionalidad o identidad de la compañía aérea o del constructor aeronáutico.

4. Las restricciones operativas, basadas en los resultados deberán apoyarse en los niveles acústicos de las

aeronaves que se hayan determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (volumen 1, anexo 16, tercera edición) (julio 1993).

Artículo 5. *Normas de evaluación.*

1. Cuando se examine una decisión relativa a restricciones operativas deberá tenerse en cuenta la información especificada en el anexo, en la medida en que sea adecuado y posible, dadas las restricciones operativas de que se trate y las características del aeropuerto.

2. Cuando los proyectos estén sujetos a una evaluación de impacto ambiental en aplicación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación del impacto ambiental, la evaluación llevada a cabo con arreglo a las disposiciones del referido real decreto legislativo y sus normas de desarrollo se considerará conforme a los requisitos establecidos en el apartado 1, siempre que para la evaluación se haya tenido en cuenta, en la medida de lo posible, la información especificada en el anexo de este real decreto.

Artículo 6. *Normas sobre la introducción de restricciones operativas destinadas a retirar las aeronaves marginalmente conformes.*

1. Si la evaluación de todas las medidas disponibles, incluidas las restricciones operativas parciales, efectuada de conformidad con los requisitos del artículo 5, demuestra que para la realización de los objetivos de este real decreto es necesario introducir restricciones destinadas a retirar las aeronaves marginalmente conformes, en lugar del procedimiento previsto en el artículo 9 del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, se aplicarán las siguientes normas en el aeropuerto de que se trate:

a) Transcurridos seis meses desde la finalización de la evaluación y de la resolución que disponga la introducción de una restricción operativa, no se permitirán servicios adicionales en comparación con el período correspondiente del año anterior con aeronaves marginalmente conformes en el aeropuerto de que se trate.

b) Transcurridos al menos seis meses desde entonces, se podrá obligar a cada operador a reducir el número de movimientos de las aeronaves marginalmente conformes que explote en ese aeropuerto a un ritmo anual no superior al 20 por ciento del número total inicial de dichos movimientos.

2. De acuerdo con las normas de evaluación previstas en el artículo 5, para los aeropuertos urbanos reconocidos como tales por la Unión Europea se podrán introducir medidas más rigurosas en cuanto a la definición de aeronaves marginalmente conformes, siempre y cuando esas medidas no afecten a los aviones de reacción subsónicos civiles que cumplan, a la vista del certificado original o renovado correspondiente, las normas acústicas enumeradas en el volumen 1, segunda parte, capítulo 4, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3. El Director General de Aviación Civil será el órgano competente para adoptar las restricciones operativas a que se refieren los apartados 1 y 2 de este artículo.

Artículo 7. *Exenciones para aeronaves matriculadas en países en desarrollo.*

Las aeronaves marginalmente conformes matriculadas en Estados que figuren en la lista oficial de países en desarrollo de la Organización de Naciones Unidas estarán exentas del cumplimiento de las disposiciones del artículo 6 durante un período de 10 años a partir del 28 de marzo de 2002, siempre y cuando:

a) Esas aeronaves hayan recibido una certificación que acredite que cumplen las disposiciones sobre emisiones acústicas conforme a las normas especificadas en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y hayan sido explotadas en el aeropuerto de que se trate entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 2001 («el período de referencia»), y

b) Esas aeronaves hayan estado matriculadas, durante el período de referencia, en el país en desarrollo afectado y sigan siendo explotadas por una persona física o jurídica establecida en ese país.

Artículo 8. *Exenciones para vuelos de carácter excepcional.*

1. En determinados casos particulares, se podrán autorizar, en los aeropuertos situados en territorio español, los vuelos concretos de aeronaves marginalmente conformes que no puedan tener lugar de conformidad con las demás disposiciones de este real decreto. Estas exenciones se aplicarán exclusivamente a:

a) Aeronaves cuya utilización en un caso concreto sea de carácter tan excepcional que no resulte razonable denegar una exención temporal.

b) Aeronaves en vuelos no comerciales con el fin de efectuar modificaciones, reparaciones o trabajos de mantenimiento.

2. El Director General de Aviación Civil resolverá, de forma motivada, sobre las solicitudes de exención en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud se considerará estimada de acuerdo con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Las correspondientes resoluciones podrán establecer, si resulta pertinente, condiciones y límites de obligado cumplimiento a las exenciones que concedan.

Artículo 9. *Consulta y transparencia.*

1. Para introducir las restricciones operativas a que se refiere este real decreto, siempre será necesario recabar previamente los estudios e informes que sean preceptivos, así como efectuar las consultas a las partes interesadas que se estimen convenientes para garantizar la proporcionalidad y la legalidad de la medida y la transparencia del procedimiento de adopción.

2. En todo caso, inmediatamente antes de redactar la propuesta de resolución que introduzca cualquier nueva restricción operativa, se dará audiencia al responsable de la gestión del aeropuerto y a las compañías aéreas que vengan operando en el aeropuerto afectado, directamente o a través de las organizaciones y asociaciones reconocidas por la ley que las agrupen o representen y cuyos fines guarden directa relación con la medida que se pretenda adoptar, en la forma establecida en el artículo 84 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 10. *Publicidad previa.*

Para conocimiento de las partes interesadas, cualquier nueva restricción operativa de las previstas en este

real decreto se hará pública mediante la inserción de la resolución que la establezca, incluida su motivación, que deberá contener una explicación de las razones de la medida y de los elementos pertinentes del enfoque equilibrado que se han tenido en cuenta, en el «Boletín Oficial del Estado» y solamente de las restricciones establecidas en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) previstas en el libro octavo del Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero. Tales anuncios deberán producirse:

a) Seis meses antes de la fecha a partir de la que hayan de tener eficacia, en el caso de las medidas previstas en el artículo 6.1.a).

b) Un año antes de la fecha a partir de la que hayan de tener eficacia, en el caso de las medidas previstas en el apartado 1.b) y en el apartado 2 del artículo 6.

c) En cualquiera de los casos de las medidas previstas en el artículo 6, como mínimo dos meses antes de la reunión de programación de horarios para el período de programación correspondiente.

Artículo 11. *Comunicaciones a la Unión Europea.*

Los demás Estados miembros y la Comisión serán inmediatamente informados, a través de la Secretaría de Estado de Asuntos Europeos, de cualquier nueva restricción operativa que se establezca en relación con el acceso a los aeropuertos españoles, de acuerdo con lo previsto en este real decreto.

Artículo 12. *Derecho de recurso.*

Contra las resoluciones del Director General de Aviación Civil reguladas en este real decreto los interesados podrán interponer recurso de alzada.

Disposición adicional única. *Restricciones operativas en vigor.*

1. Lo dispuesto en el artículo 5 no se aplicará:

a) A las restricciones operativas ya decididas con anterioridad al 28 de marzo de 2002, que seguirán siendo eficaces en tanto no sean suprimidas.

b) A los cambios técnicos menores en las restricciones operativas parciales que no tengan implicaciones económicas importantes para las compañías aéreas.

2. Fuera del supuesto previsto en el apartado 1.b) de este artículo, la modificación o sustitución de las restricciones operativas establecidas con anterioridad al 28 de marzo de 2002 deberá realizarse en la forma regulada en este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional única, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

Por los Ministros de Fomento y de Medio Ambiente se dictarán, conjunta o separadamente, según las materias de que se trate, y en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones que exija el desarrollo de este real decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 3 de octubre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

ANEXO

Información a la que se refiere el artículo 5.1

1. Inventario actual.

1.1 Una descripción del aeropuerto, incluida información sobre su capacidad, situación, alrededores, volumen de tráfico aéreo, composición de éste y composición de las pistas de despegue.

1.2 Una descripción de los objetivos medioambientales para el aeropuerto y el contexto nacional.

1.3 Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes al año en curso y a los años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves. Descripción del método de cálculo utilizado para trazar las curvas.

1.4 Una descripción de las medidas ya aplicadas para reducir los niveles de ruido de los aviones: por ejemplo, información sobre la ordenación y gestión del suelo; programas de aislamiento acústico; procedimientos operativos tales como PANS-OPS; restricciones operativas tales como limitaciones de los límites acústicos, límites o prohibición de vuelos nocturnos, tasas sobre el ruido; uso de pistas preferentes, rutas preferidas para minimizar el ruido/control de las rutas y mediciones del ruido.

2. Previsiones en caso de que no se adopten nuevas medidas.

2.1 Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales y composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto.

2.2 Por lo que respecta a la ampliación de la capacidad del aeropuerto, beneficios de dicha capacidad adicional.

2.3 Descripción del efecto sobre el nivel general de ruido en caso de que no se adopten nuevas medidas, así como de aquellas medidas ya previstas para minimizar el impacto del ruido en ese mismo período.

2.4 Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas y de nueva construcción.

2.5 Evaluación de las consecuencias y costes posibles de la inacción para reducir el impacto de un aumento de la contaminación acústica en caso de que se prevea esta circunstancia.

3. Evaluación de medidas adicionales.

3.1 Descripción de las medidas adicionales disponibles como parte de las distintas opciones mencionadas en el artículo 4.1 y, en particular, indicación de las principales razones para su selección. Descripción de las medidas elegidas para un examen en mayor profundidad e información más detallada sobre el coste de introducción de dichas medidas; el número previsto de personas que vayan a beneficiarse y plazos correspondientes, así como clasificación de las medidas según su eficacia global.

3.2 Evaluación de la relación coste/eficacia o costes/beneficios de la introducción de medidas específicas, habida cuenta de los efectos socioeconómicos de las medidas sobre los usuarios del aeropuerto: operadores (pasajeros y mercancías), viajeros y comunidades locales.

3.3 Examen somero de los posibles efectos de las medidas propuestas, desde el punto de vista medioambiental y de la competencia, sobre otros aeropuertos, los operadores y otras partes interesadas.

3.4 Razones de la elección de la opción preferida.

3.5 Un resumen no técnico.

4. Relación con otros instrumentos de evaluación y gestión del ruido ambiental.

4.1 Cuando se hayan elaborado mapas de ruido o planes de actuación contra el ruido, que deberán tener el nivel de detalle adecuado para permitir una correcta evaluación de los efectos de las medidas propuestas, éstos servirán para proporcionar la información exigida en este anexo. Tales mapas y planes se realizarán de acuerdo con lo establecido en las normas que incorporen al ordenamiento jurídico español la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

4.2 La evaluación de la exposición al ruido (esto es, el trazado de las curvas de ruido y la determinación del número de personas afectadas) se efectuará mediante, al menos, los indicadores de ruido comunes Lden y Lnight, si se dispone de ellos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

18432 *RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2003, del Comisionado para el Mercado de Tabacos, por la que se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en Expendedurías de Tabaco y Timbre del área del Monopolio.*

En virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 13/1998, de Ordenación del Mercado de Tabacos, se publican los precios de venta al público de determinadas labores de tabaco en Expendedurías de Tabaco y Timbre del área del Monopolio, que han sido propuestos por los correspondientes fabricantes e importadores.

Primero.—Los precios de venta al público de las labores de tabaco que se indican a continuación, incluidos los diferentes tributos, en Expendedurías de Tabaco y Timbre de la Península e Illes Balears, serán los siguientes:

A) *Cigarros y cigarritos*

	Precio total de venta al público — Euros/unidad
Barlovento:	
Oceánicos	0,32
Pacíficos	0,30
Atlánticos	0,45
Grumetes	0,20
Vegafina:	
Prominente	4,55
Pirámide	4,10
Robusto	3,60
Cervantes	3,15
Corona	2,40
Coronita	2,10
Perla	1,60
Davidoff:	
Exquisitos	1,50
FC Barcelona:	
Robusto	3,00
Churchill	4,00
Lancero	2,50
Penyas	0,95
Breñas Cubanas:	
Coronas	2,20
N.º 4 Petacas	2,00
Perlas	1,20
Demi-Tasse Petaca	0,75
Don José:	
N.º 1	1,50
N.º 2	1,20
N.º 3	0,75
N.º 4	0,50
Placeres:	
Robustos	3,00

B) *Cigarros y cigarritos*

	Precio total de venta al público — Euros/envase
Vegafina:	
Caja Humidor (el envase de 7 unidades)	44,00
La Flor de los Caribes:	
Selección Especial (el envase de 50 unidades)	85,00
Leivas:	
Leivas (el envase de 20 unidades)	5,00

C) *Picadura para liar*

	Precio total de venta al público — Euros/unidad
Bali Rich Virginia (40 gr.)	2,00