

Un representante de los Laboratorios oficiales.
 Un representante de las Cámaras de la Propiedad Urbana.
 Un representante por las Asociaciones de Fabricantes.
 Un representante por las Asociaciones de Instaladores.
 Un representante por las Asociaciones de Conservadores.
 Un representante por las Asociaciones de Consumidores.
 Un Secretario, con voz y voto, que será el Jefe de la Sección de Maquinaria, del Servicio de Reglamentos Técnicos y Productos Peligrosos, de la Dirección General de Tecnología y Seguridad Industrial.

5.º 1. Los representantes de la Dirección General del Consumo y de la Disciplina del Mercado y de la Arquitectura y Urbanismo serán designados por los titulares de dichos Centros directivos.

2. Los representantes de la Inspección General de Servicios y de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Industria y Energía serán designados por el Subsecretario del Departamento, a propuesta del Director general de Tecnología y Seguridad Industrial.

3. Los representantes del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España y de las Cámaras de la Propiedad Urbana serán designados por los Presidentes de dichos Organismos.

4. Los representantes de los Laboratorios oficiales y de las Asociaciones serán designados por el Director general de Tecnología y Seguridad Industrial, a propuesta de los Directores o Presidentes de aquellos Organismos.

6.º En el seno de la Comisión podrán formarse grupos de trabajo para estudiar y proponer lo que proceda sobre temas concretos, pudiéndose solicitar, si fuese necesario, la colaboración de personas ajenas a la Comisión.

Lo que comunico a V. I para su conocimiento y efectos.
 Dios guarde a V. I. muchos años.
 Madrid, 31 de enero de 1980.

BUSTELO Y GARCIA DEL REAL

Ilmo. Sr. Subsecretario.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

3895

ORDEN de 14 de febrero de 1980 por la que se establecen normas para el desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera para el año 1980.

El transporte público internacional de mercancías por carretera entre España y la mayoría de los países de Europa se efectúa en el marco de los distintos acuerdos bilaterales que, basados en el principio de reciprocidad, han sido negociados y suscritos por los Gobiernos o Administraciones respectivas.

Generalmente, y salvo excepciones, los mencionados acuerdos establecen tres tipos de régimen: transportes liberalizados, como los realizados en vehículos cuyo peso total autorizado no supera las seis toneladas; transportes sometidos a autorización fuera de contingente, como los de zona corta, o los combinados carretera-ferrocarril y transportes contingentados.

Como norma general, los acuerdos bilaterales vigentes han seguido las recomendaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para la definición de los transportes liberalizados o fuera de contingente; recomendaciones que fueron referendadas por Ordenes ministeriales de 10 de junio de 1967 y 18 de diciembre de 1974.

En la actualidad España tiene suscritos acuerdos con la República Federal de Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Suecia.

El articulado de estos acuerdos bilaterales es muy similar, existiendo, tan sólo, mayor o menor liberalidad en lo referente al tráfico en tránsito, tráfico triangular, entradas en vacío, carga de retorno, así como a determinados transportes especiales como es el caso de los de temperatura dirigida.

Punto fundamental lo constituye el contingente de autorizaciones que se establece con carácter anual por las Comisiones Mixtas previstas en los acuerdos y cuyo montante determina el número de viajes a realizar.

Estos contingentes, que fueron aumentando progresivamente en número durante los últimos quince años y se vienen agotando cada año por parte española, parecen haberse estabilizado como consecuencia de una situación económica generalizada y dado que a los terceros países les viene restando sin utilizar un crecido número de autorizaciones.

Destaca asimismo la importancia que para el transporte nacional reviste el acuerdo hispano-francés, dado que su contin-

gente de autorizaciones limita no sólo los viajes a Francia, sino a terceros países, en tránsito por el país vecino, e incluso, para transportes que, en otros convenios, quedan fuera de contingente.

Al amparo de los aludidos acuerdos bilaterales se ha producido un importante desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera, con origen o destino en territorio español, con cifras que el último año sobrepasaron los siete millones de toneladas. Paralelamente, ha ocurrido lo mismo con el número de empresas españolas que en él participan (en la actualidad trescientas noventa y ocho).

La experiencia recogida de la práctica y de los resultados de los criterios aplicados en los últimos años, hacen aconsejable dictar una norma reguladora del transporte internacional de mercancías por carretera para el año 1980 que, sin perjuicio del afianzamiento y desenvolvimiento de los actuales transportistas internacionales, establezca unos procedimientos objetivos de reparto y utilización de las autorizaciones de los contingentes y permita el acceso al mercado internacional a nuevos transportistas con la capacidad y solvencia que son imprescindibles en el sector público del transporte.

Concepto básico para el procedimiento objetivo de asignación de autorizaciones es el denominado coeficiente de utilización de la flota, calculado en función del número de autorizaciones asignadas a cada Empresa y del número de unidades de transporte de servicio público con capacidad útil superior a quince toneladas —considerándose unidad el vehículo rígido o el vehículo compuesto de tractor y semirremolque o remolque— y teniendo en cuenta que se considera realizable como valor medio un número de treinta y seis viajes por año y camión a los países limítrofes y de veinticuatro viajes por año y camión a los otros seis países europeos más destacados por los intercambios comerciales por carretera.

Una norma importante que contiene la presente disposición y que se considera de efectos clarificadores, es la obligación que se impone a las Empresas beneficiarias de autorizaciones internacionales de mercancías de retirar transitoriamente del mercado nacional de portes a la parte proporcional de sus flotas que, por disponer de suficientes autorizaciones, puede y debe dedicarse en exclusiva al transporte internacional.

La presente Orden establece asimismo los procedimientos para la administración de contingentes, las condiciones de utilización de las autorizaciones y las sanciones administrativas a imponer, en su caso, por la Dirección General de Transportes Terrestres; recogiendo, asimismo, el procedimiento de otorgar las autorizaciones multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT).

Consecuentemente con lo anterior, este Ministerio ha dispuesto.

Artículo 1.º Para ser titular de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, en régimen de contingentación, durante el año 1980, se exigirán las siguientes condiciones:

1.1. Figurar en el Registro General de Empresas de Transporte Público Discrecional de mercancías por carretera de ámbito nacional en 31 de diciembre de 1979, con una capacidad de carga de 150 toneladas en autorizaciones de transporte definitivas MDCN, cada una de ellas con carga útil igual o superior a 15 toneladas y una potencia de tracción mínima de 40 CV fiscales, en autorización definitiva TD en el caso de que la MDCN corresponda a un remolque o semirremolque. No se tendrán en cuenta, para este cómputo, los vehículos de antigüedad superior a ocho años, es decir, matriculados antes del 1 de enero de 1972.

En el caso de que la Empresa de transporte sea una Cooperativa deberá estar constituida como una unidad de servicio, con la correspondiente organización gerencial y comercial que la garantice.

1.2. Para cumplir las condiciones establecidas en 1.1 se admitirá la agrupación de Empresas de transporte nacional, en forma de Cooperativas de Servicios de Transportistas, de acuerdo con las siguientes normas:

1.2.1. Los Estatutos de las referidas Cooperativas, sin perjuicio de ajustar su contenido a la legislación de carácter cooperativo, deberán observar los siguientes requisitos:

a) La Cooperativa ostentará a todos los efectos, en nombre de los socios, la representación, gestión y dirección en todos los asuntos que se refieran al giro o tráfico del negocio.

b) La aportación obligatoria mínima al capital social para ser socio no podrá ser inferior a doscientas mil pesetas por cada vehículo de que sea titular el mismo.

c) El capital social mínimo de la Sociedad cooperativa no podrá ser inferior a dos millones de pesetas.

d) Los socios quedarán sometidos a la disciplina orgánica, comercial y financiera establecida por la Cooperativa, que deberá funcionar como unidad de servicio con la organización gerencial y comercial suficiente.

A los efectos previstos en el artículo 11/tres de la Ley 52/1974, de 19 de diciembre, los Estatutos señalarán de manera especial las faltas y sanciones por incumplimiento por los socios de las obligaciones señaladas en el párrafo anterior,

estableciendo, en todo caso, los supuestos que tendrán la consideración de falta grave sancionable con la expulsión del socio.

e) Existencia de un Director, con capacidad profesional y experiencia suficientes para garantizar una gestión técnica, eficiente y rigurosa y con las facultades precisas para hacer cumplir los fines y disciplina establecidos por la Cooperativa.

1.2.2. La Cooperativa deberá disponer al menos de un local de oficina con capacidad suficiente para todos sus servicios.

1.2.3. Los permisos internacionales, en su caso, se asignarán a nombre de la Cooperativa.

El socio que, por cualquier motivo, cause baja en la Cooperativa, perderá, a partir de dicho momento, cuantos derechos sobre transporte internacional tuviera su origen en la pertenencia a aquélla.

Art. 2.º No obstante lo establecido en el artículo anterior, las Empresas que figuren en 31 de diciembre de 1979 en la Sección de Empresas españolas de transporte internacional del Registro de Empresas de Transporte podrán seguir obteniendo autorizaciones de las reguladas en el artículo anterior.

Art. 3.º La distribución de los contingentes de autorizaciones que se fijen para 1980 con los distintos países europeos se hará con arreglo a los siguientes criterios:

3.1. Mientras los contingentes lo permitan, se asignará a las Empresas de transporte internacional a que hace referencia el artículo segundo, el mismo número de autorizaciones al viaje y temporales que utilizaron debidamente en viajes cargados en 1979 y de acuerdo con las asignaciones de cupo otorgadas por la Dirección General de Transportes Terrestres.

3.2. Una vez cumplimentado lo anterior, el remanente de autorizaciones que pudiera restar se repartirá como sigue:

3.2.1. En el caso del contingente francés:

3.2.1.1. El 60 por 100 entre los transportistas definidos en el artículo segundo que hayan agotado sus respectivos cupos durante el año 1979, utilizando debidamente todas las autorizaciones.

3.2.1.2. El 40 por 100 restante se reservará para aquellas Empresas cuyo acceso al mercado de transporte internacional se regula en el artículo primero.

El otorgamiento se efectuará teniendo en cuenta como criterios el ostentar experiencia en el mercado que, requiriendo autorizaciones, no es objeto de contingentación con Francia, la dimensión de la flota y los factores productivos locales o regionales. En cualquier caso será otorgado un mínimo de treinta y seis permisos por Empresa y año.

3.2.2. En el caso de los contingentes relativos a la República Federal de Alemania, Austria, Bélgica, Italia, Países Bajos y Reino Unido:

3.2.2.1. El 60 por 100 entre los transportistas definidos en el artículo segundo que ya vienen realizando tráfico con el país en cuestión y que hayan agotado sus respectivos cupos durante 1979, utilizando debidamente todas las autorizaciones.

3.2.2.2. El 25 por 100 se reservará para los transportistas definidos en el artículo segundo que, no habiendo tenido anteriormente acceso a los tráficos con los países indicados, cumplan las condiciones indicadas en 1.1.

3.2.2.3. El 15 por 100 restante se reservará para aquellas Empresas cuyo acceso al mercado internacional se regula en el artículo primero.

3.2.3. En el caso de los demás contingentes se facilitarán a las Empresas internacionales definidas en el artículo segundo o que cumplan los requisitos del artículo primero, que lo soliciten, las autorizaciones correspondientes en la forma y cuantía siguientes:

A la primera solicitud que presenten en el año las mencionadas Empresas, se les concederá una cifra de autorizaciones igual al número de vehículos adscritos en exclusiva al transporte internacional con arreglo a lo establecido en el artículo quinto, y un techo máximo en todo caso de diez autorizaciones; se añadirán, si procede, los tránsitos por Alemania o Austria, si la Empresa no dispusiera de asignación de estos contingentes o la tuvieran agotada.

Para atender a las posibles solicitudes sucesivas, las Empresas interesadas deberán devolver con anterioridad a los servicios competentes de la Dirección General de Transportes Terrestres las autorizaciones anteriores, debidamente utilizadas; comprobándose que las autorizaciones de tránsito han servido como tales para llegar a los países de destino u origen de la mercancía.

En todo caso las Empresas solicitantes deberán disponer de tránsito franceses en número suficiente.

3.3. En las asignaciones indicadas en los apartados 3.1 y 3.2 se tendrán en cuenta los coeficientes de posible utilización de las flotas en 31 de diciembre de 1979.

Art. 4.º El porcentaje de posible utilización de la flota de cada Empresa, cuando en el articulado de esta Orden se requiera, se calculará por la siguiente fórmula:

$$F + P + 36 F_1 + 24 F_t + \frac{1}{2} (E + 24 E_1)$$

100

$$36 \left\{ C + \frac{1}{2} (t + r) \right\}$$

Donde:

F = Número de autorizaciones al viaje del contingente francés.
P = Número de autorizaciones al viaje del contingente portugués.

F₁ = Número de autorizaciones temporales de zona larga (contingente francés).

F_t = Número de autorizaciones temporales de tránsito (contingente francés).

E = Número de autorizaciones al viaje de los contingentes de Alemania (R. F.), Austria, Bélgica, Italia, Países Bajos y Reino Unido.

E₁ = Número de autorizaciones temporales de los contingentes anteriores.

C = Número de tarjetas definitivas de transporte MDCN (vehículos rígidos).

t = Número de tarjetas de transporte definitivas de vehículos tractores, cumpliendo las condiciones 1.1.

r = Número de tarjetas de transporte definitivas de semirremolques o remolques, cumpliendo las condiciones 1.1.

c, t y r se referirán al 31 de diciembre de 1979.

Art. 5.º Para optar a los cupos de autorizaciones a que hace referencia al artículo tercero, las Empresas beneficiarias deberán solicitar la suspensión de autorizaciones de transporte nacional ante la Dirección General de Transportes Terrestres (Subdirección General de Ordenación), para la totalidad o parte del año 1980, para tantos vehículos con tarjeta definitiva MDCN, como indique el porcentaje de posible utilización de la flota calculado para el período de baja solicitado, aplicado a la cifra:

$$\left\{ C + \frac{1}{2} (t + r) \right\}$$

Las Empresas que opten por la suspensión durante un período inferior al año no podrán recibir autorizaciones internacionales hasta el comienzo de dicho período.

La mencionada suspensión se hará efectiva mediante la entrega de las tarjetas-visado de 1980 en la indicada Subdirección General de Ordenación, quien las canjeará por un documento acreditativo que indique que el vehículo queda destinado con carácter exclusivo y durante el período de baja al transporte internacional de mercancías.

No obstante lo anterior, los vehículos que rindan viaje internacional quedan autorizados para volver cargados de retorno al lugar de su residencia, y a la inversa, a salir cargados de la misma hasta el origen de un transporte internacional, siempre que el recorrido efectuado corresponda respectivamente al trayecto definido por el destino u origen que figura en la autorización internacional y a la residencia indicada en la autorización de transporte.

Art. 6.º Como norma general, los servicios competentes de la Dirección General de Transportes Terrestres administrarán a las Empresas mensualmente los cupos asignados de autorizaciones al viaje, por entregas equivalentes a la dozava parte. No obstante, en beneficios del sector en función de las características de la mercancía a transportar y de la coordinación con otros modos de transporte, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá planificar de otro modo la entrega de autorizaciones.

Las autorizaciones temporales se entregarán con la misma fecha de validez que en 1979.

Art. 7.º Las autorizaciones son intransferibles. Se otorgan a nombre de la Empresa titular y deberán ser devueltas en el plazo de dos meses a partir de la fecha de su otorgamiento, debidamente cumplimentadas con los datos que la Dirección General de Transportes Terrestres requiera y selladas por las Aduanas cruzadas y, en su caso, con documentos fehacientes de utilización de buques-transbordadores.

No obstante, previa autorización de la Dirección General de Transportes Terrestres, las Empresas podrán intercambiar autorizaciones de distintos países en igual número, a cargo de los respectivos cupos que tenga asignados para el año.

Art. 8.º Independientemente de las sanciones solicitadas por las autoridades competentes de los distintos acuerdos bilaterales, para aplicar a las Empresas españolas que infrinjan las normas de los convenios bilaterales o la transgresión de los Reglamentos internacionales de transporte por carretera suscritos por España, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá suspender temporalmente, parcial o totalmente, las entregas de autorizaciones aludidas en el artículo sexto a las Empresas beneficiarias del artículo tercero, que incumplan las obligaciones o las normas contenidas en esta Orden ministerial o en los acuerdos suscritos por las asocia-

ciones y Empresas españolas internacionales de mercancías que sean referendados por la Administración.

Art. 9.º La Dirección General de Transportes Terrestres vigilará la utilización de los cupos asignados de autorizaciones y podrá revocar a lo largo del año los cupos remanentes de autorizaciones respecto a las que se prevea no van a poder ser consumidas por las Empresas beneficiarias, dado el ritmo de su utilización y la capacidad de utilización de la flota disponible, previa audiencia de la Empresa afectada.

Art. 10. Las Empresas a que hace alusión el artículo primero, que deseen acceder en 1980 al tráfico internacional que es objeto de contingentación, deberán solicitarlo ante la Dirección General de Transportes Terrestres, antes del 31 de marzo de 1980, acompañando la documentación fehaciente de que cumplen lo establecido en el artículo primero.

Art. 11. Las Empresas a que hace alusión el apartado 3.2.2.2. y que desean acceder al tráfico de algunos de esos países para 1980 deberán solicitarlo ante la Dirección General de Transportes Terrestres antes del 31 de marzo de 1980, acompañando la documentación fehaciente de que cumplen lo establecido en el apartado 1.1.

En cualquier caso, el número de autorizaciones que puede asignarse a cada Empresa deberá compaginarse con las disponibilidades de tránsitos que la misma tenga en la fecha de la Resolución y de los respectivos remanentes.

Art. 12. De las veinte autorizaciones multilaterales de la CEMT que han venido otorgándose a las mismas Empresas durante los últimos cinco años, ordenadas por su nivel de utilización durante los nueve primeros meses de 1979, en tráfico multilateral medido en toneladas/kilómetro, las dieciocho primeras se otorgarán nuevamente a las Empresas titulares durante 1980.

Las dos últimas se otorgarán a las dos Empresas, no titulares de estas autorizaciones multilaterales, siguientes en la clasificación general realizada por la Dirección General de Transportes Terrestres (Subdirección General de Ordenación), por el número de viajes en carga realizados en tráfico internacional multilateral de mercancías.

Art. 13. La Dirección General podrá autorizar contratos de colaboración entre Empresas de Transporte Internacional, con arreglo a las normas que sobre esta materia están establecidas o que puedan establecerse.

Art. 14. Se faculta a la Dirección General de Transportes Terrestres para dictar las instrucciones que, en su caso, resulten precisas para la ejecución y desarrollo de la presente Orden y sin perjuicio de lo en ella establecido, para autorizar excepcionalmente aquellos casos que puedan presentarse de transporte internacional de mercancías de interés público que

no queden resueltos por las Empresas españolas de transporte internacional registradas como tales.

DISPOSICION FINAL PRIMERA

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

DISPOSICION FINAL SEGUNDA

En el plazo de tres meses, contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Orden, la Dirección General de Transportes Terrestres hará pública la relación de Empresas españolas autorizadas a efectuar tráfico internacional de mercancías por carretera durante 1980, especificando el número de vehículos de cada Empresa, su capacidad de carga y el número de autorizaciones otorgadas.

DISPOSICION FINAL TERCERA

Sólo las Empresas que agoten sus cupos de autorizaciones asignadas para 1980 para documentar viajes realizados con vehículos de su titularidad y también aquellas otras Empresas que antes de 1 de diciembre de 1980 indiquen a la Dirección General de Transportes Terrestres el número de autorizaciones que no van a retirar en lo que queda de año, podrán disponer para el siguiente del mismo número de autorizaciones que tuvieron asignados para 1980; siempre, por supuesto, que los contingentes bilaterales no varían y que no hayan infringido el precepto de no transferibilidad de autorizaciones.

Madrid, 14 de febrero de 1980.

SANCHEZ-TERAN HERNANDEZ

3896

CORRECCION de errores de la Orden de 24 de enero de 1980 por la que se autoriza la elevación de tarifas en los servicios aéreos regulares para la red interior.

Advertidos errores en el texto remitido para su publicación en la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 22, de 25 de enero de 1980, página 1899, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

Artículo 5.º Línea tercera, donde dice: «desde las Islas Baleares con la Península», debe decir: «entre las Islas Baleares y la Península».

Artículo 5.º Línea cuarta, donde dice: «para los residentes», debe decir: «para los españoles residentes».

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

3897

RESOLUCION de la Secretaría de Estado para la Administración Pública por la que se elevan a definitivas las relaciones circunstanciadas de funcionarios de carrera del Cuerpo de Personal Docente «Grupo A» de la AISS, referidas al 1 de julio de 1977 y publicadas por Ordenes de 30 de septiembre y 17 de noviembre de 1978, con indicación del número de Registro de Personal.

Vistas las reclamaciones presentadas contra las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 30 de septiembre y 17 de noviembre de 1978 por las que se publican las relaciones circunstanciadas provisionales de funcionarios de carrera, referidas al 1 de julio de 1977, del Cuerpo de Personal Docente «Grupo A» de la AISS, y en virtud de lo dispuesto en la Orden de Delegación de aquel Departamento de 11 de julio de 1978,

Esta Secretaría de Estado para la Administración Pública ha tenido a bien ordenar:

1.º Elevar a definitiva, una vez subsanados los errores apreciados en las relaciones circunstanciadas de funcionarios de

carrera del Cuerpo de Personal Docente «Grupo A» de la AISS, referido al 1 de julio de 1977.

2.º Proceder a su inscripción en el Registro de Personal que se lleva en la Dirección General de la Función Pública, a cuyo fin en el anexo I figuran los números que han sido asignados a cada uno, con indicación de la fecha de nacimiento y del documento nacional de identidad.

3.º En cuanto a las reclamaciones formuladas contra las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 30 de septiembre y 17 de noviembre de 1978, y que no aparecen resueltas en el anexo I de esta Orden, los interesados recibirán individualmente la resolución desestimatoria a las mismas.

4.º Esta Resolución es complementaria de la Resolución de la Secretaría de Estado de 27 de noviembre de 1979 (publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 9, de 10 de enero de 1980).

5.º Contra las presentes Ordenes se podrá interponer ante esta Secretaría de Estado para la Administración Pública recurso de reposición previo al contencioso-administrativo, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la publicación de las mismas en el «Boletín Oficial del Estado», a tenor de lo dispuesto en los artículos 52 y 53 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 14 de diciembre de 1979.—El Secretario de Estado, Sebastián Martín-Retortillo y Baquer.