

los artículos números 14, 15 y 16, que recogen, para cada semental en prueba: Las ovejas cubiertas; las ovejas paridas; los corderos nacidos con expresión de la fecha de nacimiento, sexo, tipo de parto, pesos al nacimiento, a los 25, 50 y 75 días, bajas producidas y causa de las mismas, así como las características individuales más destacadas de cada cordero y el destino de los mismos.

Art. 19. Con los datos obtenidos de cada semental en prueba, relacionados con los controles realizados sobre la descendencia, referidos a crecimiento y caracteres morfológicos, más los relativos al propio semental en prueba, principalmente relacionados con la fertilidad y los referentes a la genealogía del semental valorado, se realizará la calificación definitiva, mediante la aplicación de los correspondientes índices selectivos.

En base a dicha valoración, los sementales se incluirán en los siguientes grupos:

- Excelente.
- Favorable.
- No estimado.

Independientemente de esta calificación, en la ficha de valoración de cada semental se incluirán las características más destacadas respecto a la transmisión de caracteres tanto morfológicos como productivos.

Art. 20. A efectos de coordinación, información y publicación, la Comisión Gestora, al término de cada serie de valoración, deberá remitir al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Dirección General de la Producción Agraria, los resultados de las pruebas de valoración de los reproductores.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

18402 ORDEN de 20 de julio de 1990 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Ilustrísimos señores:

Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), presentó expediente de solicitud de modificación de las tarifas vigentes ante la Junta Superior de Precios, remitiéndose copia del mencionado expediente a este Ministerio, a tenor de lo especificado en el artículo 5.º del Real Decreto 2695/1977, de 28 de octubre, sobre normativa en materia de precios.

En su virtud, previo informe de la Junta Superior de Precios, y de acuerdo con la autorización otorgada por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 19 de julio 1990, dispongo:

Primero.-Viajeros. Se autoriza a Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) a establecer un incremento del 5,9 por 100 en las tarifas de viajeros.

Segundo.-Mercancías. Se autoriza a Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) a establecer un incremento del 5,9 por 100 en las tarifas de mercancías.

Tercero.-Los cuadros con las tarifas, así como las condiciones de aplicación de las mismas, deberán ser aprobados, previamente a su aplicación, por la Dirección General de Transportes Terrestres.

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

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 20 de julio de 1990.

BARRIÓNUEVO PEÑA

Ilmos. Sres. Subsecretario, Director general de Transportes Terrestres y Presidente del Consejo de Administración de FEVE.

18403 ORDEN de 20 de julio de 1990 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 variación de los costes que integran la tarifa de los servicios públicos discrecionales y regulares de uso especial de transporte de

viajeros por carretera, hace aconsejable proceder a la revisión de las tarifas actualmente vigentes.

Por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 17, 18 y 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, las Empresas prestadoras deberán llevar a cabo su explotación con plena autonomía económica, facultándose a la Administración para 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.

Dada la gran dispersión existente en el grado de utilización de los vehículos que prestan estas clases de servicios y por tanto las grandes diferencias resultantes en sus recorridos anuales, las tarifas límites deben ser fijadas de manera que queden incluidos en el intervalo por ellas definido, todos aquellos casos compatibles con una adecuada gestión empresarial, siendo el valor del límite inferior, el correspondiente al óptimo de gestión empresarial y el máximo el correspondiente a las situaciones más desfavorables en lo referente a aprovechamiento del material, siempre con una gestión empresarial adecuada sin dejar de cubrir por ello los costes reales de explotación.

Por ello, se ha estimado conveniente que considerando como tarifa de referencia 111 pesetas/vehículo-kilómetro, que correspondería a la explotación media para un vehículo dotado de autorización de ámbito nacional y de 12 metros de longitud con un recorrido anual de 65.000 kilómetros, el límite inferior no sufra variación alguna sobre el existente y el límite superior se incremente en el porcentaje resultante de las variaciones de los costes de las diversas partidas que integran la tarifa, con lo que al aumentar el intervalo de horquilla, se consigue incluir en ella a la práctica totalidad de casos existentes, quedando en su zona central las correspondientes a las de aplicación en condiciones medias de explotación.

En su virtud, previo informe de la Junta Superior de Precios y con la autorización otorgada por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 19 de julio de 1990, 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 (Pts/Vehículo-Km)	Tarifa máxima (Pts/Vehículo-Km)
Más de 45	86,07	132,78
De 36 a 45	76,00	117,23
De 26 a 35	66,08	101,95
Hasta 25	58,00	89,48

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	2.277
De 36 a 45	7.600	2.271
De 26 a 35	6.608	2.026
Hasta 25	5.800	1.886

Se aplicarán estos mínimos cuando el precio resultante según el kilometraje recorrido sea inferior a los mismos.

Tercero.-Igualmente en los viajes contratados 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	Máximo percepción por día y ruta
	Pesetas	Pesetas
Más de 45	7.959	12.964
De 36 a 45	7.029	11.442
De 26 a 35	6.116	9.953
Hasta 25	5.379	8.736

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.

En los casos en que la prestación de estos servicios exija una paralización del vehículo, la Empresa transportista podrá facturar los mismos de acuerdo con lo que resulte de sumar al importe de los kilómetros realmente realizados facturados de acuerdo con lo dispuesto en el punto primero, el importe del total de horas de paralización de acuerdo, con las tarifas fijadas en el punto segundo de la presente Orden, siempre que el total resultante no sea inferior a los mínimos de percepción señalados anteriormente.

Quinto.-En los vehículos dotados de equipo de aire acondicionado se podrá percibir un suplemento máximo de 10,82 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, embarques, etcétera, 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, 20 de julio de 1990.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.

18404 RESOLUCION de 27 de julio de 1990, de Aeropuertos Nacionales, por que la que se fijan las tarifas de los precios públicos que han de regir en los Aeropuertos Nacionales.

El artículo 47 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece la competencia, para la fijación de las tarifas de los servicios de los Aeropuertos Públicos, en el Ministerio del Aire, competencias asumidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones por Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio.

La Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos establece en su disposición transitoria primera que las tasas continuarán exigiéndose, según las normas aplicables a la entrada en vigor de esta Ley, hasta que operen las previsiones contenidas en el artículo 10 y 26 de la misma.

Asimismo, la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos establece en su artículo 26 el modo de fijación o modificación de los precios públicos, por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público o cuando en la prestación de servicios o realización de actividades, efectuada en régimen de Derecho Público, se dé la circunstancia de que los mismos no sean de solicitud o recepción obligatoria por los administrados o sean susceptibles de ser prestados por el sector privado.

Por lo tanto, cumpliéndose por la presente Resolución la condición de la disposición transitoria primera y en cumplimiento del artículo 26 de la citada Ley, por esta Resolución se fijan y modifican las tarifas de los precios públicos en los Aeropuertos Nacionales.

Por cuanto antecede, previa autorización del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, he tenido a bien disponer:

Primero.-Con efectos de 1 de agosto de 1990 entrarán en vigor los precios públicos correspondientes a estacionamiento de aeronaves, suministro de combustibles y lubricantes, salida de pasajeros, aparcamiento de vehículos, concesiones administrativas, autorizaciones especiales y prestación de determinados servicios, desarrollados en los aeropuertos gestionados por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

Segundo.-A efectos de la aplicación de precios públicos, cuando así se establezca, recogida en la presente Resolución, la clasificación de los aeropuertos españoles será la siguiente:

Grupo A: Madrid-Barajas. Barcelona. Palma de Mallorca. Gran Canaria. Málaga. Tenerife-Sur. Ibiza.

Grupo B: Alicante. Bilbao. Gerona. Lanzarote. Menorca. Santiago. Sevilla. Valencia. Vitoria. Tenerife-Norte.

Grupo C: Almería. Asturias. Fuerteventura. Granada. La Palma. Santander. Zaragoza.

Grupo D: Córdoba. La Coruña. El Hierro. Madrid-C.V. Melilla. Pamplona. San Sebastián. Vigo. Badajoz. Jerez. Murcia (San Javier). Reus. Sabadell. Salamanca. Valladolid. Son Bonet.

A. TARIFA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

La utilización de la zona de estacionamiento de aeronaves habilitada al efecto en los aeropuertos tendrá la siguiente tarifa:

A.1. La tarifa por la utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves por día o fracción de tiempo de estacionamiento superior a tres horas será la siguiente en todos los aeropuertos:

- Porción de peso hasta 10 toneladas métricas: 695 pesetas.
- Porción de peso comprendido entre más de 10 y 100 toneladas métricas: 80 pesetas por cada tonelada métrica más que pase a las 10 toneladas métricas.
- Porción de peso superior a 100 toneladas métricas: 90 pesetas más por cada tonelada métrica que pase de 100 toneladas métricas.

No obstante lo anterior, cuando el tiempo de estacionamiento comience a computarse entre las veintidós y una cincuenta y nueve hora local, se aplicará la tarifa anterior por día o fracción de tiempo de estacionamiento superior a seis horas.

No se exigirá esta tarifa a las aeronaves cuya toma de contacto esté comprendida entre las dos y las siete cincuenta y nueve hora local, siempre que antes de las siete cincuenta y nueve hora local, del mismo día, inicien una maniobra que no suponga un nuevo estacionamiento.

A.2. Los aparcamientos de aeronaves, cuyo estacionamiento no se deba a razones de explotación comercial, sino a situaciones judiciales especiales como suspensión de pagos, quiebra, concurso de acreedores o abandono de la aeronave, abonarán un 50 por 100 del precio establecido en el apartado A.1 anterior, aplicándose esta reducción del precio a partir de la fecha en que se produzca la resolución judicial o sea público y notorio el abandono de la aeronave.

Para aplicar el precio anterior será requisito necesario que, durante el periodo de estacionamiento, la aeronave permanezca estacionada sin realizar ninguna operación de despegue o aterrizaje.

Para la aplicación de los apartados A.1 y A.2 se considerará como tiempo de estacionamiento el comprendido entre la toma de contacto de la aeronave con la pista de vuelo y el inicio de una maniobra que no suponga un nuevo estacionamiento.

Estarán obligadas al pago de esta tarifa las Compañías, Organismos y particulares cuyas aeronaves estacionen en las zonas habilitadas al efecto en los aeropuertos.

B. TARIFA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES

La tarifa por el aprovechamiento especial del dominio público aeroportuario por la utilización de dicho dominio para el transporte y