

En su virtud, en uso de la autorización otorgada en el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo 1. *Categoría de los vehículos.*

A los efectos de la aplicación de las tarifas de referencia que se determinan en el artículo siguiente, se establece una clasificación de los autobuses desde una hasta cuatro estrellas, en función de que reúnan las condiciones mínimas que para cada una de estas categorías se especifican en el anexo de esta Orden.

En todo caso, se entenderán encuadrados en cada una de dichas categorías aquellos autobuses que hubieran obtenido la clasificación de una (*), dos (**), tres (***) o cuatro (****) estrellas por parte de la Confederación de Transporte por Carretera (CTC).

Artículo 2. *Tarifas de referencia.*

Las tarifas de referencia de los servicios de transporte público discrecional interurbanos de viajeros por carretera en autobús serán las siguientes, según la categoría de los vehículos:

Categoría del vehículo	Tarifa de referencia (ptas./vehículo/km.)
*	116
**	135
***	145
****	152

Artículo 3. *Supuestos especiales.*

Para los servicios prestados en autobuses de doble piso se establece una tarifa de referencia única de 163 pesetas/vehículo/kilómetro.

La tarifa de referencia de los servicios prestados en autobuses de longitud inferior a nueve metros, será de 96 pesetas/vehículo/kilómetro.

Artículo 4. *Exclusión de impuestos y otros gastos.*

Las tarifas anteriormente establecidas se refieren a pago al contado y no incluyen el Impuesto sobre el Valor Añadido o cualquier otro impuesto indirecto que sea aplicable por razón del territorio, los gastos de peaje, embarques o similares, ni cualquier otro gasto que suponga una actividad distinta o adicional a la específica del transporte.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Orden del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 7 de septiembre de 1993 por la que se establecen tarifas de referencia de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobús.

Disposición final primera.

Se faculta al Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de esta Orden

Disposición final segunda.

Esta Orden entrará en vigor el día 1 de enero de 1998.

Madrid, 18 de diciembre de 1997.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO

Criterios de clasificación/condiciones mínimas	Categorías			
	*	**	***	****
5. Climatización (en funcionamiento incluso estando el vehículo parado).				
5.1 Aire forzado (mínimo 15 m ³ /h/pasajero) con posibilidad de regulación individual.			Sí	
5.2 Aire acondicionado (mínimo 300 Kcal/h/pasajero).				Sí
6. Calefacción (en funcionamiento incluso estando el vehículo parado).				
6.1 Independiente del motor.			Sí	Sí
6.2 Con regulación automática de la temperatura.			Sí	Sí
7. Lunas.				
7.1 Dispositivo desempañador (vidrio doble o ventilación).				Sí
7.2 Vidrio coloreado.				Sí
7.3 Dispositivo parasol (estores o cortinas laterales).		Sí	Sí	Sí
8. Iluminación interior.				
8.1 Lámparas de lectura individual.			Sí	Sí
9. Megafonía.				
9.1 Un altavoz como mínimo para ocho asientos.	Sí	Sí	Sí	
Un altavoz como mínimo para cuatro asientos.				Sí
9.2 Micrófono conductor y guía.	Sí	Sí	Sí	Sí
9.3 Radio y magnetófono.		Sí	Sí	Sí
10. Maleteros.				
10.1 Portaequipajes de mano interior.	Sí	Sí	Sí	Sí
10.2 Capacidad mínima de la bodega (en dm ³ /pasajero).		75	120	150
10.3 Revestimiento protector de la bodega.			Sí	Sí
11. Frigorífico.				
11.1 Volumen mínimo disponible 0,5 dm ³ por pasajero.				Sí

27998 ORDEN de 23 de diciembre de 1997 por la que se establecen tarifas de referencia de los servicios de transporte público de mercancías por carretera.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado por

el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, establece en su artículo 28.5 que los transportes públicos de mercancías no estarán sometidos a tarifas obligatorias, si bien el apartado 8 del referido artículo señala con carácter general que el Ministro de Fomento podrá señalar tarifas de referencia para los distintos modos y clases de transportes terrestres.

Más concretamente, la disposición adicional segunda del citado Real Decreto 1136/1997 dispone que el Ministro de Fomento deberá aprobar unas tarifas de referencia para los transportes públicos de mercancías, las cuales entrarán en vigor el día 1 de enero de 1998.

Siguiendo los criterios marcados por las sucesivas Órdenes reguladoras del marco tarifario obligatorio para los transportes públicos de mercancías por carretera, la última de las cuales, de fecha 30 de enero de 1992, perderá su vigencia el mismo día 1 de enero de 1998, se ha optado por establecer tarifas de referencia exclusivamente para los transportes realizados con vehículos de más de 20 toneladas de peso máximo autorizado cuyo recorrido sea igual o superior a 200 kilómetros.

Con el establecimiento de unas tarifas de referencia para el transporte de mercancías por carretera se pretende que, no obstante la desaparición de las antiguas tarifas obligatorias, oferentes y demandantes de transporte cuenten con un sólido apoyo para la fijación del precio en la negociación de cada contrato concreto; sirviendo, a tal efecto, los costes y tarifas contemplados en esta Orden como elemento orientativo acerca de cuál sería el precio medio aplicable a un transporte de características genéricas, en relación con el cual podrán las partes convenir otro igual, superior o inferior en función de cuáles sean las particularidades presentes en sus recíprocas relaciones y en el transporte que efectivamente contratan.

Ello supone, por otra parte, un acercamiento de nuestra legislación a las tendencias marcadas por la Unión Europea en materia de precios del transporte, situándonos en la línea seguida en la materia por una parte importante de los países de nuestro entorno, acompañando la liberalización en materia de precios con el establecimiento de un instrumento teórico-técnico destinado a servir como punto de partida a las partes contratantes en su negociación.

En su virtud, en ejecución de lo dispuesto en la disposición adicional segunda del Real Decreto 1136/1997, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Los costes y tarifas regulados en esta Orden están referidos al transporte realizado, en régimen de carga completa, con vehículos de más de 20 toneladas de peso máximo autorizado y con recorridos en carga superiores a 200 kilómetros.

Los precios resultantes de la aplicación de los criterios establecidos en esta Orden, calculados sobre la estimación del coste medio de una explotación empresarial tipo, tienen el carácter de tarifa de referencia, pudiendo las partes contratantes acordar, en cada caso, un precio igual, u otro superior o inferior, en función de las características específicas del transporte concreto que contraten.

Artículo 2. *Costes orientativos.*

1. El coste total medio en pesetas de la realización de cada servicio de transporte por un vehículo que cum-

pla los requisitos establecidos en el artículo anterior se obtendrá mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C = (10.250 + 96,50 \times D) (1 + G/100) + p$$

siendo:

C = coste total de la prestación del servicio;

D = distancia en kilómetros del recorrido;

G = coeficiente de ponderación de la parte alícuota de los gastos de comercialización y otros de carácter general que el transportista soporte;

p = coste de los peajes.

El valor máximo atribuible a G será 15.

El coste total así obtenido podrá verse modificado en un porcentaje de más o menos un 5 por 100, en función de las expectativas de obtener carga de retorno desde la plaza de destino del transporte.

Asimismo, el coste total obtenido por aplicación de las anteriores reglas podrá incrementarse hasta un 3 por 100, en función de las dificultades que presente el tránsito por las infraestructuras que hayan de utilizarse para la realización del transporte.

2. No obstante, deberá tenerse en cuenta que, como regla general, los costes derivados de la explotación de vehículos especialmente acondicionados para el transporte de determinadas clases de mercancías específicas, serán superiores a los que resultarían de la aplicación de lo que se establece en el número anterior.

Artículo 3. *Tarifas de referencia.*

El precio de referencia de cada servicio de transporte se obtendrá añadiendo al coste total del mismo que corresponda conforme a los criterios señalados en el artículo anterior, el beneficio industrial que el empresario estime oportuno obtener en la realización del servicio de que se trate.

A efectos de la aplicación de la cláusula 2.1 de las Condiciones Generales de Contratación de los transportes de mercancías por carretera de carga completa (en adelante, CGC), aprobadas por la Orden de 25 de abril de 1997, en ausencia de pacto expreso entre las partes se cifrará el beneficio industrial en un 7 por 100 del coste total que corresponda conforme a lo que se establece en el artículo anterior.

Artículo 4. *Paralización del vehículo.*

En aplicación de los criterios establecidos en la cláusula 2.17 de las CGC, salvo que las partes contratantes hubiesen pactado expresamente otra cosa, la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización de 2.665 pesetas por cada hora o fracción de paralización, sin que se computen más de diez horas diarias por este concepto.

No obstante, si durante la vigencia de esta Orden fuese modificada la cuantía oficial del salario mínimo interprofesional/día, la cantidad señalada como indemnización en el párrafo anterior se entenderá sustituida por la que resulte de multiplicar dicho salario por 1,2.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor que lo dispuesto en este artículo, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada incrementada en un 50 por 100.

Artículo 5. *Pago del precio del transporte.*

Con arreglo a lo que se establece en la cláusula 2.4 de las CGC, de no existir pacto previo entre las partes

acerca del pago aplazado, éste deberá producirse al contado.

La demora en el pago del precio generará, salvo que expresamente se hubiese pactado otra cosa, el derecho a una indemnización equivalente al interés legal más un 1 por 100 a favor del transportista.

Disposición adicional única.

Las tarifas determinadas conforme a los criterios de esta Orden no contemplan las circunstancias propias de cada mercado concreto, las cuales podrán determinar en éstos una tendencia general a la fijación de unos precios distintos.

Disposición final primera.

Esta Orden entrará en vigor el día 1 de enero de 1998.

Disposición final segunda.

Se faculta al Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera para dictar las normas que resulten precisas para la ejecución y desarrollo de esta Orden.

Madrid, 23 de diciembre de 1997.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

27999 *REAL DECRETO 2018/1997, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Puntos de Medida de los Consumos y Tránsitos de Energía Eléctrica.*

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, ha introducido mecanismos de competencia en su funcionamiento cuya aplicación exige, de modo necesario, la implantación de un sistema de medidas homogéneo y efectivo de los tránsitos de energía entre las diversas actividades eléctricas.

El sistema de medidas previsto en el presente Reglamento, además de constituir un elemento básico necesario para el funcionamiento de un mercado abierto y para efectuar la liquidación de la energía, podrá utilizarse, igualmente, para la medición de parámetros relativos a la calidad de servicio.

El ejercicio por los consumidores elegibles y generadores de la facultad de celebrar libremente contratos de suministro no puede hacerse efectivo sin la existencia de un sistema que permita la medición de los consumos y de los tránsitos de energía entre los diferentes sujetos y actividades eléctricas.

Este sistema permitirá, además, que la estructura de precios de la energía tenga como referencia los costes reales de suministro, haciendo posible que la demanda de electricidad pueda desempeñar un papel mucho más activo en el funcionamiento del mercado eléctrico.

La Ley 54/1997 establece en su artículo 14 la separación entre las actividades eléctricas reguladas (gestión económica y técnica del sistema, transporte y distribución) y no reguladas (generación y comercialización). Con el fin de permitir la liquidación de la energía entre las

diferentes actividades eléctricas separadas en la nueva ordenación del sistema eléctrico, se hace necesario la necesidad de modificar los criterios de medición de la energía existentes hasta este momento, y que están basados en el establecimiento de fronteras entre los subsistemas eléctricos.

Para ello, el presente Reglamento prevé un sistema de medidas eléctricas compuesto por determinados equipos de medidas, comunicaciones y sistemas informáticos que permitirán la obtención y el tratamiento de la información relativa a la energía intercambiada entre las diferentes actividades eléctricas.

El Reglamento establece la instalación de nuevos equipos de medida en las fronteras entre las diferentes actividades de generación, transporte y distribución, en los límites de las zonas de distribución y en las interconexiones internacionales. Asimismo, será obligatoria su instalación en el punto de conexión a la red de los consumidores cualificados contemplados en el artículo 9.2 de la Ley. De esta manera, el Reglamento pretende establecer un régimen homogéneo de medidas, con la finalidad de garantizar que la libre competencia se desarrolle en igualdad de condiciones para todos los agentes del Sistema Eléctrico Nacional.

La adaptación de los equipos de medida a las condiciones que se establecen en este Reglamento permitirá reducir las posibles distorsiones en la retribución de las actividades reguladas debidas a la imprecisión de las medidas.

En el nuevo modelo de mercado que se plantea se asigna a la demanda un papel activo, pudiendo participar en el mecanismo de formación de precios. Con el sistema de medida propuesto se conseguirá que este cometido pueda llevarse a cabo, y que todos los oferentes/demandantes conozcan con la periodicidad necesaria la respuesta de la demanda/oferta a sus propuestas, proporcionando, además de las energías precisas a liquidar entre los diferentes agentes, un mayor conocimiento del mercado.

Como complemento a los equipos de medida, el Reglamento prevé la instalación del denominado «concentrador principal de medidas del Sistema Eléctrico Nacional», que constituye un sistema informático que almacenará las lecturas de todos los equipos de medida, facilitando, de esta manera, el proceso de liquidaciones y garantizando, a su vez, la confidencialidad de la información registrada.

Por otro lado, el enorme flujo de información que supone el registro de todas las medidas aconseja adoptar una estructura de comunicaciones descentralizada. Para ello, el Reglamento prevé la posibilidad para los sujetos del sistema eléctrico de instalar de forma voluntaria los llamados «concentradores secundarios», que constituyen equipos informáticos que recogen medidas de los contadores de un área y las transmiten al concentrador principal, exigiéndose a estos equipos determinadas garantías de integridad y seguridad en las comunicaciones para permitir el adecuado funcionamiento del conjunto.

El régimen jurídico general que se establece en este Reglamento se complementa con un conjunto de normas concretas de carácter técnico que, por esta razón, se contienen en instrucciones técnicas complementarias, facilitándose, de esta manera, su modificación por el Ministerio de Industria y Energía a fin de adaptarlas en cada momento al nivel de desarrollo tecnológico.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de diciembre de 1997,