

Producto	Partida arancelaria	Pesetas 100 Kg. netos	Producto	Partida arancelaria	Pesetas 100 Kg. netos
igual o superior a 14.765 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 D-2-a	100	o superior a 15.064 pesetas por 100 kilogramos de peso neto para la CEE e igual o superior a 18.017 pesetas por 100 kilogramos de peso neto para los demás países ...	04.04 G-1-b-3	100
— Superior al 48 por 100 e inferior o igual al 63 por 100, con un valor CIF igual o superior a 15.009 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 D-2-b	100	— Camembert, Brie, Taleggio, Maroilles, Coulemmiers, Carré de l'Est, Reblochon, Pont l'Eveque, Neufchatel, Limburger, Romadour, Herve, Harzerkäse, Queso de Bruselas, Straccino, Crescenza, Robiola, Livarot, Münster y Saint Marcellin, que cumplan las condiciones establecidas en la nota 2	04.04 G-1-b-4	1
— Superior al 63 por 100 e inferior o igual al 73 por 100, con un valor CIF igual o superior a 15.247 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 D-2-c	100	— Otros quesos con un contenido de agua en la materia no grasa superior al 62 por 100, que cumplan las condiciones establecidas en la nota 1, y con un valor CIF igual o superior a 16.748 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 G-1-b-5	100
Los demás	04.04 D-3	21.237	— Los demás	04.04 G-1-b-6	17.246
Requesón	04.04 E	100	Superior al 72 por 100 en peso y acondicionados para la venta al por menor en envases con un contenido neto:		
Quesos de cabra que cumplan las condiciones establecidas por la nota 2	04.04 F	100	— Inferior o igual a 500 gramos que cumplan las condiciones establecidas por la nota 1, y con un valor CIF igual o superior a 16.748 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 G-1-c-1	100
Los demás:			— Superior a 500 gramos	04.04 G-1-c-2	17.246
Con un contenido de materia grasa inferior o igual al 40 por 100 en peso y con un contenido de agua en la materia no grasa:			— Los demás	04.04 G-2	17.246
Inferior o igual al 47 por 100 en peso:					
— Parmigiano, Reggiano, Grana, Padano, Pecorino y Fiorelardo, incluso rallados o en polvo, que cumplan las condiciones establecidas por la nota 1, y con un valor CIF igual o superior a 16.339 pesetas por 100 kilogramos de peso neto	04.04 G-1-a-1	100			
— Los demás	04.04 G-1-a-2	15.690			
Superior al 47 por 100 en peso e inferior o igual al 72 por 100 en peso:					
— Cheddar y Chester que cumplan las condiciones establecidas por la nota 1, y con un valor CIF igual o superior a 14.599 pesetas por 100 kilogramos de peso neto para el Cheddar destinado a fundir e igual o superior a 15.876 pesetas por 100 kilogramos de peso neto para los demás	04.04 G-1-b-1	100			
— Provolone, Asiago, Caciocavallo y Ragusano que cumplan las condiciones establecidas por la nota 1, y con un valor CIF igual o superior a 15.748 pesetas por 100 kilogramos de peso neto.	04.04 G-1-b-2	100			
— Butterkäse, Cantal, Edam, Fontal, Fontina, Gouda, Itálico, Kernhem, Mimolette, St. Nectaire, St. Paulin, Tilsit, Havarti, Dambo, Samsøe, Fynbo, Maribo, Elbo Tybo, Esrom y Molbo, que cumplan las condiciones establecidas por la nota 1, y con un valor CIF igual					

Segundo.—Estos derechos entrarán en vigor desde la fecha de la publicación de la presente Orden hasta las trece horas del día 13 de los corrientes

En el momento oportuno se determinará por este Departamento la cuantía y vigencia del derecho regulador del siguiente período.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 6 de julio de 1978:

GARCIA DIEZ

Ilmo. Sr. Director general de Política Arancelaria e Importación.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

17593

REAL DECRETO 1620/1978, de 23 de junio, regulador de las relaciones entre el Estado y RENFE por razón del transporte de la correspondencia pública.

Desde el veintidós de octubre de mil novecientos sesenta y cuatro, las relaciones entre el Estado y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), por razón del transporte de

la correspondencia pública, se hallan reguladas por el Decreto tres mil cuatrocientos treinta y nueve/mil novecientos sesenta y cuatro, que establece el alcance de los servicios de toda clase que con tal motivo Renfe ha de prestar a la Dirección General de Correos y Telecomunicación y señala las condiciones económicas que han de valer para fijar el precio de los mismos.

Varias razones de carácter normativo unas, de terminología otras y fundamentalmente, de origen técnico, consecuencia de la evolución que en este aspecto ha tenido desde aquella fecha la explotación de los servicios postales y ferroviarios, tales como la utilización de los trenes postales, ferrobuses y unidades eléctricas en el transporte de la correspondencia, aconsejan una actualización de dicho texto legal que permita su aplicación de forma acorde con la realidad presente.

Asimismo, parece oportuno matizar el contenido de alguno de sus preceptos, singularmente el que instrumenta el sistema de cálculo en virtud del cual se fija el precio del transporte que, por su complejidad, requiere un detalle minucioso, hoy no recogido en las normas establecidas.

Por todo ello se propone una nueva redacción del citado Decreto sin que ello signifique un cambio sustancial de la normativa vigente, sino tan sólo dar respaldo legal al transporte por trenes postales, servicio que se viene prestando desde hace algunos años y cuyo uso puede extenderse en el futuro, y al transporte por carretera a través de líneas de titularidad de Renfe, consolidar la utilización de unidades ligeras en este servicio, actualizar los términos de algunas de sus normas y puntualizar el sistema que permite determinar el precio del transporte para cada uno de los medios empleados.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de junio de 1978,

DISPONGO:

Artículo primero.—El transporte de correspondencia pública y demás prestaciones a él inherentes realizadas por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en adelante denominada Renfe, a la Dirección General de Correos y Telecomunicación en adelante denominada DGCT, alcanza los siguientes servicios:

Primero. Transportes postales.

Segundo. Conservación, reparación, engrase y limpieza, alumbrado y calefacción de coches-correo y furgones-postales, así como conservación, reparación y engrase de carretillas eléctricas, pertenecientes todos ellos a la DGCT.

Tercero. Oficinas Postales en las estaciones.

Cuarto. Buzones de correos en las estaciones.

Artículo segundo.—La prestación del servicio de transportes postales a realizar por Renfe comprende los siguientes puntos:

a) Correspondencia pública de todas clases que se transporte tanto en coches-correo y furgones-postales pertenecientes a la Dirección General de Correos y Telecomunicación como en vehículos de Renfe o de la Compañía Internacional de Coches-Cama.

b) Coches-correo y furgones-postales, propiedad de la DGCT y unidades de Renfe, afectadas al servicio postal que circulen vacíos por necesidades del correo.

Artículo tercero.—La DGCT, tendrá adscritos a las líneas de Renfe el número necesario y suficiente de coches y furgones postales para atender a las necesidades del servicio.

Asimismo, la mencionada DGCT deberá disponer en las estaciones de acuerdo con lo indicado por Renfe, de reservas de coches y furgones en cuantía suficiente para asegurar el servicio.

Artículo cuarto.—El incremento, la modernización y reposición del parque de coches-correo y furgones-postales incumbe a la DGCT, quien a tal efecto contará con el asesoramiento de Renfe.

Antes de proceder a la construcción de coches-correo y furgones postales que hayan de circular por las líneas de Renfe, la DGCT someterá los planos de conjunto y detalle correspondientes al examen y aprobación de la mencionada Entidad. Renfe podrá inspeccionar la construcción del material en los talleres donde se verifique e imponer en la fabricación de ruedas, ejes, cajas, muelles, aparatos de choque y tracción y en general los de toda naturaleza, aquellas condiciones y requisitos de sus pliegos respectivos, igual a los que exija en sus propios suministros.

Renfe podrá encargarse, por cuenta y cargo de la DGCT de la construcción de los nuevos coches, sometiéndolos previamente a la aceptación de ésta los correspondientes planos y presupuestos, una vez que los mismos hayan sido aprobados por la Delegación del Gobierno en Renfe.

Artículo quinto.—La puesta en circulación de los nuevos coches-correo y furgones-postales se llevará a cabo de mutuo acuerdo entre la DGCT y Renfe, teniendo en cuenta las necesidades del servicio. Los vehículos habrán de entregarse para la circulación con las cajas de engrase debidamente provistas de lubricantes y con la cantidad de piezas de recambio necesarias, de acuerdo con la normativa de Renfe. Estos vehículos no podrán ponerse en servicio sin previo conocimiento y autorización de Renfe.

Artículo sexto.—Las carretillas tanto eléctricas como manuales que se utilicen en las estaciones para el acarreo de la correspondencia, hasta y desde los coches-correo a las respectivas estafetas y automóviles, serán de propiedad de la DGCT y manejadas exclusivamente por personal de la misma.

Dichas carretillas deberán tener sus ruedas provistas de llantas de goma y timbres o aparatos análogos que no produzcan sonidos estridentes. Para la circulación de las mismas por los andenes los funcionarios de la DGCT deberán atender las instrucciones del Jefe de la estación.

El aparcamiento de carretillas se realizará en el lugar que designe el Jefe de la respectiva estación, de acuerdo con el de Correos, de tal modo que no perturbe el servicio ni cause molestias a los viajeros.

El mantenimiento y la reparación de las carretillas pertenecientes a la DGCT, será efectuado por Renfe, o contratado a terceros, ajustándose aquéllas a las normas que a tal efecto tiene establecidas esta Entidad.

Artículo séptimo.—En los casos excepcionales de falta de coches-correo o furgones-postales propiedad del Estado para el servicio de las expediciones ambulantes, Renfe pondrá a disposición de la DGCT furgones de su propiedad, incluso material de viajeros, reservando en ellos el espacio estrictamente necesario para el servicio, siempre que pueda ofrecerlo sin grave perjuicio de su explotación ferroviaria.

Cuando el servicio de Correos precise efectuar un transporte de correspondencia en vagones ordinarios de Renfe, que siempre se expedirán en gran velocidad, ésta facilitará el material necesario, en condiciones adecuadas para el transporte de correspondencia una vez que el Jefe de la respectiva estación reciba petición escrita del Administrador de Correos o funcionario en quien éste delegue.

Artículo octavo.—Renfe comunicará a la DGCT los proyectos de cambio de marcha de los trenes destinados al transporte de viajeros y correspondencia. La DGCT en el plazo de un mes, expone las modificaciones convenientes para el mejor desenvolvimiento del servicio postal, indicaciones que Renfe procurará recoger en sus estudios de cambios de marchas armonizando los intereses de ambas. Una vez obtenida la confección definitiva de los citados itinerarios, serán enviados a la DGCT, con un mes de antelación a la fecha en que haya de ponerse en vigor, con el fin de que la citada DGCT pueda adaptar a ellos los servicios postales.

La DGCT podrá proponer modificaciones en los itinerarios en vigor al objeto de que Renfe pueda tenerlos en cuenta en las próximas modificaciones que efectúe.

Artículo noveno.—Renfe realizará el transporte de correspondencia disponiendo al efecto los elementos de tracción necesarios y las instrucciones oportunas en orden a asegurar la continuidad y regularidad que la importancia de dichos servicios exige.

El transporte de correspondencia se realizará en los vehículos que seguidamente se indican o en aquellos otros que en el futuro puedan adoptarse, de modo que se asegure una eficaz y rápida prestación del servicio. En cualquier caso, Renfe determinará las condiciones técnicas en las que el servicio haya de prestarse, conjugando los intereses del mismo con las exigencias del servicio general ferroviario y de la seguridad del tráfico. Asimismo, Renfe determinará los trenes que puedan arrastrar coches-correo o furgones-postales, así como su número de ejes, itinerario, cargas máximas y colocación en la composición del tren.

La prestación del servicio de transporte postal, se hará, de acuerdo con sus exigencias, mediante uno de los siguientes tipos de transporte:

a) Cuando el volumen de la correspondencia y el número de vehículos a transportar lo aconsejen, el transporte por la red nacional podrá efectuarse en «trenes-postales», composiciones de circulación regular constituidos en la totalidad de su material remolcado por coches-correo y furgones-postales. Tanto el establecimiento como la modificación de la composición o del servicio de cada tren postal, habrá de ser objeto de un acuerdo entre Renfe y la DGCT, que determine los extremos técnicos de su explotación y estime el número de toneladas a transportar en cada circulación.

b) Los trenes expresos y rápidos podrán llevar un furgón mixto de correspondencia y equipajes o una unidad propiedad de la DGCT para el transporte a larga distancia de los efectos postales, siempre que las condiciones del servicio lo permitan y las condiciones técnicas no lo impidan.

c) Las relaciones servidas por trenes de viajeros de Renfe que no están atendidas por las modalidades de servicio incluidas en los apartados a) y b) precedentes, se atenderán mediante el transporte de correspondencia en composiciones ligeras que hayan sido adaptadas adecuadamente para dichos servicios, ya sean unidades eléctricas, ferrobuses, automotores o cualquier otro tipo de material.

d) La DGCT podrá enviar despachos cerrados en trenes o unidades ligeras que no lleven servicio postal, mediante la facturación de los mismos para ser entregados en el punto de destino. Estos envíos circularán bajo la responsabilidad de Renfe.

e) Renfe y la DGCT pueden convenir asimismo la prestación del servicio de transporte de correspondencia por carretera en líneas y servicios de titularidad de Renfe, y establecer las condiciones técnicas y económicas de tales servicios, en el marco de la normativa que regula los transportes por carretera de Renfe.

f) Los coches-correo y furgones-postales propiedad del Estado que tengan que enviarse vacíos de unos puntos a otros por necesidades del servicio para reemplazar a otros coches, para reparar o cubrir reservas, etc., se remitirán con la máxima celeridad.

Artículo décimo.—La carga máxima de cuantos vehículos se utilicen para el transporte postal se supeditará a las prescripciones de Renfe a tenor de la composición de cada tren y velando por la seguridad de la circulación. Estos datos serán dados a conocer a la DGCT por Renfe la cual se reserva el derecho de comprobar en cualquier lugar o momento, por sus agentes autorizados el peso de tales cargas.

Artículo undécimo.—Las operaciones de carga, descarga y transbordo en las estaciones de origen, intermedias y terminales respectivamente, se efectuarán exclusivamente por personal de la DGCT atemperándolas a los horarios oficiales de salida, parada y permanencia en las estaciones intermedias y de término del convoy. La carga en la estación de origen será ultimada por lo menos cinco minutos antes de la hora fijada para la salida del mismo, siempre que Renfe haya situado en andenes y muelles las composiciones con tiempo suficiente.

En las paradas intermedias los funcionarios de la DGCT encargados de las expediciones ambulantes deberán efectuar las operaciones de carga y descarga en el tiempo de parada previsto, no pudiendo exigir a los Jefes de estación aumento alguno de tiempo de parada sobre los señalados en los cuadros de marcha de los trenes.

En los casos de retraso en la circulación, se podrán expedir los trenes acortando la parada reglamentaria, siempre y cuando el jefe de la Oficina ambulante haya terminado las operaciones inherentes al tráfico postal.

Artículo duodécimo.—La carga de la correspondencia en vagones o furgones, tanto de Renfe como de la DGCT, que hayan de circular con carácter de facturados, se efectuará por personal de la DGCT dentro de las horas hábiles a partir del momento en que el vehículo se haya puesto a disposición del Administrador de Correos, precintándose por el servicio postal y expidiéndose con carácter de gran velocidad.

Artículo decimotercero.—En caso de pérdida de un enlace los coches-correo podrán continuar en los trenes que se habiliten para los viajeros y hasta el punto de término de su recorrido, pero en el caso de no formar trenes especiales Renfe hará continuar los coches correo en el tren inmediato, siempre que las condiciones de circulación de éste y las del coche-correo correspondiente lo permitan. En caso de no concurrir tales circunstancias el coche-correo se acoplará a la primera composición que circule y que cumpla las condiciones necesarias.

Artículo decimocuarto.—En caso de accidente, tanto en las estaciones como en plena vía, la correspondencia será transbordada, a petición del Administrador de la expedición ambulante a los Jefes de estación o de tren respectivamente, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Que exista material apropiado para el transbordo de la correspondencia.

b) Que las operaciones de transbordo no impidan, retrasen o entorpezcan otras más apremiantes, tales como el despeje de obstáculos que intercepten la circulación, y el transbordo de los viajeros con sus equipajes. Cuando se den estas circunstancias el transbordo de la correspondencia podrá ser diferido el tiempo estrictamente preciso a juicio del agente más caracterizado de Renfe que dirija los trabajos en el lugar del accidente. En todos los casos los transbordos de correspondencia se efectuarán bajo la vigilancia y responsabilidad del personal de la DGCT.

En caso de inutilización del coche-correo o del vehículo propiedad de Renfe que transporte la correspondencia, el Administrador de la expedición de acuerdo con el agente ferroviario más caracterizado allí presente, transbordará la correspondencia así como sus efectos personales al lugar del tren que se le asigne.

El Jefe de tren y en general los agentes de Renfe darán a los funcionarios postales, en este caso, el máximo auxilio para poder efectuar las operaciones del transbordo en el menor tiempo posible.

Caso de no ser posible efectuar el transbordo inmediato de la correspondencia por no existir espacio suficiente en el tren, o porque el volumen de correspondencia a transbordar retrasase considerablemente la marcha del tren, el material inutilizado será diferido, y una vez transbordada la correspondencia se incorporará a la composición siguiente. La vigilancia y la responsabilidad del transbordo será de los funcionarios de la DGCT.

Artículo decimoquinto.—Todo el personal de la DGCT que vaya en los coches-correo irá provisto de la documentación u orden de servicio, que justifique ante los agentes de Renfe la razón de su permanencia en el vehículo. Este personal tendrá derecho a transportar únicamente los efectos y equipajes que puedan llevar consigno los viajeros en general.

Para garantizar la seguridad y regularidad en la circulación el personal de la DGCT que viaje en estas expediciones se someterá en ruta a las indicaciones de los Jefes de tren o personal caracterizado de Renfe, a tenor de lo dispuesto en el artículo ochenta y tres del Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Artículo decimosexto.—La conservación y reparación de los vehículos propiedad del Estado será de cuenta de la DGCT. Renfe podrá encargarse de la realización de los trabajos que podrá llevar a cabo por sí o a través de industrias particulares, pasando el cargo de los mismos a la DGCT conforme a su coste efectivo, a través del Delegado de Gobierno en Renfe.

Renfe responderá de las averías y destrucción del material del Estado que sean imputables a su servicio. Del mismo modo, la DGCT responderá de las averías y destrucción del material de Renfe que le sean imputables. La reparación del daño se valorará en ambos casos por acta pericial contradictoria, sometiendo la discrepancia en su caso, al Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Si en los hechos origen de las averías existen concurrencia de responsabilidad de Renfe y la DGCT el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de Renfe y de la DGCT determinará en cada caso el porcentaje atribuible a cada cantidad.

En los supuestos de averías ocasionadas por causas fortuitas, fuerza mayor, causas desconocidas o responsables no identificados, en ignorado paradero o insolvente, en la medida en que lo sean, y demás causas análogas cada parte soportará los daños que se hayan causado en el material de su propiedad.

Artículo decimoséptimo.—Los servicios de engrase, alumbrado y calefacción de los coches-correo y furgones postales propiedad de la DGCT se atenderá por Renfe en la misma forma y condiciones en que los preste al material de viajeros.

Artículo decimooctavo.—Renfe, a petición de la DGCT facilitará en el recinto de sus estaciones, siempre que resulte posible y en las condiciones jurídicas y económicas que en cada caso concreto se determinen, local o terreno suficiente para la

realización de los servicios de acuerdo con el volumen de correspondencia que se transporte por Renfe.

La situación concreta del referido local o terreno se determinará por acuerdo de los servicios competentes de ambas Entidades con el fin de coordinar las características técnicas de los respectivos servicios.

Artículo decimonoveno.—Renfe, con sus propios materiales y por cuenta y cargo de la DGCT, podrá realizar las obras necesarias para la habilitación o construcción de los locales de referencia sometiéndolos previamente los planos y presupuestos a la DGCT para su estudio, reparos y aprobación.

Tanto en el caso a que se refiere el párrafo precedente como cuando se trate de construir edificios totalmente dedicados al servicio postal en terrenos de las estaciones de Renfe, los proyectos se atemperarán al estilo y características de las edificaciones existentes.

El pago de todas las obras que se realicen en oficinas, dependencias o edificios postales, en las estaciones de Renfe, podrá hacerse por certificaciones parciales o por su importe total cuando éste fuera reducido.

Mediante acuerdo expreso se podrá decidir que las construcciones y obras de adaptación de los edificios y locales a que el presente artículo se refiere serán realizadas por la DGCT pero en este caso tanto los proyectos como su ejecución estarán sometidos a la aprobación de Renfe.

Artículo vigésimo.—La entrega a la DGCT de cada uno de los locales, en el supuesto de que Renfe haya ejecutado la construcción, se llevará a efecto mediante la correspondiente acta suscrita por duplicado por los representantes de ambas partes y con las especificaciones que directamente se convengan entre los respectivos servicios técnicos. En el caso de que la DGCT haya realizado por sí misma la obra, su recepción se efectuará en presencia de un representante de Renfe quien prestará conformidad si se ajusta al proyecto aprobado.

Artículo vigésimo primero.—Renfe podrá recuperar, por causa justificada y previa comunicación a la DGCT, ya sea con carácter provisional o definitivo los locales cedidos a la misma sin abono ni indemnización alguna. En estos casos Renfe facilitará simultáneamente otro local en la estación, proporcional al volumen de transporte de correspondencia que haya de atenderse por el servicio de Correos.

Artículo vigésimo segundo.—Renfe vendrá obligada a efectuar los trabajos de conservación en los locales cedidos a la DGCT, mediante el acuerdo que para cada caso se establezca.

El alumbrado eléctrico, así como la calefacción por agua en las estaciones donde se hallen instalados, serán suministrados por Renfe con cargo a la DGCT, siempre y cuando no lo haga ésta con instalaciones propias.

Artículo vigésimo tercero.—La DGCT podrá instalar buzones para la recogida de la correspondencia pública en las dependencias ferroviarias.

La instalación de los mismos, así como en los trabajos de pintura y conservación, serán por cuenta de la DGCT, pero se realizarán bajo la inspección y vigilancia de Renfe. Esta podrá por motivos justificados, interesar de la DGCT el cambio de emplazamiento de los buzones.

Artículo vigésimo cuarto.—La DGCT abonará mensualmente a Renfe, por los servicios de transporte que ésta le preste, las cantidades resultantes de multiplicar las toneladas brutas pactadas en cada caso, por el número de kilómetros recorridos (TKBR) y por el coste unitario de ésta TKBR.

Los kilómetros recorridos por los vehículos se calcularán de acuerdo con las tablas de distancias establecidas por Renfe.

El cálculo del coste efectivo integral de la TKBR aplicable para hallar los precios del transporte de efectos postales, se efectuará sobre los costes resultantes del ejercicio anterior, debidamente contabilizados, y las toneladas kilómetro brutas remolcadas para cada tipo de transporte.

El procedimiento que se instrumenta para la aprobación de estos cálculos es el siguiente:

Antes del uno de noviembre de cada año, Renfe elaborará los cálculos de los costes efectivos integrales que corresponden al ejercicio siguiente, cálculos que, una vez aprobados por el Delegado del Gobierno de Renfe, remitirá por medio de su Director General u Organo en quien éste delegue, a la Comisión Permanente Renfe-Correos a que se refiere el artículo vigésimo noveno del presente Real Decreto, a fin de que, en el plazo de un mes, la citada Comisión pueda formular las observaciones que estime pertinentes.

Transcurrido dicho plazo el Delegado del Gobierno de Renfe remitirá el expediente que a tal fin le elevará la Dirección

General de Renfe compuesto de la propuesta de Renfe y las observaciones, en su caso, de la Comisión Permanente Renfe-Correos, al Delegado especial del Ministerio de Hacienda en Renfe a fin de que pueda emitir su informe.

La decisión definitiva corresponde al Ministro de Transportes y Comunicaciones y se adoptará con antelación suficiente para que los nuevos precios puedan comenzar a regir en uno de enero del ejercicio de que se trate. Dicha decisión se notificará a Renfe y a la DGCT.

Las bases a aplicar para cada uno de los tipos de transportes de efectos postales realizados por Renfe será la siguiente:

a) Transportes en trenes postales.

El precio que abonará la DGCT por este transporte será el que resulte de multiplicar el coste unitario de la «tonelada-kilómetro bruta remolcada» (TKBR) por el producto que se obtenga de multiplicar las toneladas estipuladas para cada tren por el número de kilómetros recorridos durante el período que se facture.

b) Transporte de coches-correo o furgones-postales propiedad de la Administración del Estado, que circulen en trenes de viajeros.

El precio que abonará la DGCT por este transporte será el que resulte de multiplicar el coste unitario de la TKBR, calculado a tenor de lo dispuesto en la parte general de este artículo y aplicable en cada momento, por el producto que se obtenga de multiplicar la carga transportada que se atribuya a cada vehículo, más su tara, por el número de kilómetros recorridos durante el período que se facture.

La carga atribuible en cada caso la estimarán de común acuerdo Renfe y la DGCT y se entenderá vigente hasta que cualquiera de las dos partes considere que ha quedado desajustada de la realidad del transporte efectuado, en cuyo momento se realizará un muestreo suficiente que permita reajustar aquélla. El resultado obtenido a partir de este muestreo será la carga que se aplique hasta que sea nuevamente impugnada.

c) Transporte en coches, furgones u otros vehículos convencionales propiedad de Renfe, que circulen en trenes de viajeros.

El precio que abonará Correos por este transporte, será el que resulte de multiplicar el coste unitario de la TKBR, calculado a tenor de lo dispuesto en la parte general de este artículo y aplicable en cada momento, por el producto que se obtenga de multiplicar la carga transportada que se atribuya a cada vehículo por el número de kilómetros recorridos durante el período que se facture. La carga atribuible en cada caso se calculará sumando a la tara del vehículo el resultado de multiplicar su capacidad útil, cubcada según acuerdo entre Renfe y la DGCT, por la densidad de ciento cincuenta kilogramos por metro cúbico, u otra densidad que en el futuro establezca como mínimo normal para las mercancías en general, la tarifa general de Renfe.

En los casos en que este material de Renfe sea utilizado sólo parcialmente para el servicio postal, la carga transportada atribuible será la que resulte de aplicar el procedimiento antes descrito a la parte del vehículo utilizado, en proporción a la capacidad útil y tara totales del mismo.

d) Transporte realizado en sectores de vehículos acondicionados al efecto en unidades eléctricas, ferrobuses, automotores u otro material ligero destinado a viajeros, propiedad de Renfe. El precio que abonará la DGCT será:

En recorridos transportando correspondencia, el que resulte de multiplicar el coste unitario de TKBR calculado a tenor de lo dispuesto en la parte general de este artículo y aplicable en cada momento, por el producto que se obtenga de multiplicar la carga transportada que se atribuya, por el número de kilómetros recorridos durante el período que se facture.

La carga atribuible en cada caso se calculará sumando a la tara de la parte del vehículo utilizado, el resultado de multiplicar la capacidad útil del mismo según acuerdo entre Renfe y la DGCT por la densidad de ciento cincuenta kilogramos por metro cúbico, y otra densidad que en el futuro establezca, con mínimo normal para mercancías en general, la tarifa general de Renfe.

En los recorridos que este material acondicionado realice sin transportar correspondencia, a requerimiento de Correos y por necesidad de éste, la DGCT abonará a Renfe, en compensación por la inutilización de espacio destinado a viajeros, una suma igual al importe íntegro, según tarifa de Renfe de las plazas de viajeros que hayan resultado inutilizadas por el acondicionamiento del vehículo para el transporte postal.

Artículo vigésimo quinto.—Los recorridos en vacío de los vehículos adscritos al transporte de correspondencia así como los derechos de custodia y ocupación de vía de los mismos, limpieza, calefacción y alumbrado de los coches y furgones propiedad del Estado, no motivarán compensación alguna a Renfe toda vez que dichos gastos se tendrán en cuenta de forma específica al calcular los costes de la TKBR.

En el supuesto de que por estos conceptos se produjeran gastos extraordinarios, su exacto importe deberá ser abonado por la DGCT.

Artículo vigésimo sexto.—Los costes de los restantes servicios prestados por Renfe a la Dirección General se facturarán de acuerdo a las siguientes bases:

a) Suministro de luz, agua y calefacción a los locales de la DGCT en las estaciones.

Se abonarán las cantidades consumidas cuando se utilicen estos suministros, previa presentación de los justificantes correspondientes.

b) Mantenimiento preventivo y reparación de coches furgones y carretillas propiedad del Estado.

Los costes que motiven el referido servicio se harán efectivos mediante la presentación de los correspondientes justificantes. Las reparaciones y revisiones efectuadas, podrán ser supervisadas por personal especializado de la DGCT.

c) Construcción de coches y furgones.

En el supuesto de que Renfe se haga cargo de la construcción citada la DGCT vendrá obligada a satisfacer en su momento y de acuerdo con las condiciones pactadas, el precio del material suministrado a dicho Organismo.

d) Obras y construcciones o conservación de locales.

Los costes que motiven los referidos conceptos se harán en la forma y condiciones que se pacten en cada caso.

Artículo vigésimo séptimo.—La aplicación de las condiciones económicas estipuladas en el presente Decreto serán revisables con la periodicidad de los Presupuestos Generales del Estado.

A fin de que por la DGCT pueda solicitarse oportunamente la consignación de créditos necesarios en los Presupuestos Generales del Estado, Renfe comunicará a la misma, con antelación suficiente, una previsión detallada de los gastos a consignar, previsión que tendrá en cuenta tanto el volumen de correspondencia y efectos postales a transportar como los costes efectivos integrales de dichos servicios ferroviarios para el ejercicio de que se trate. Si la consignación presupuestaria realizada en virtud de esta previsión resultara insuficiente, se iniciará por la DGCT la tramitación del oportuno suplemento de crédito con arreglo a la normativa en vigor.

Artículo vigésimo octavo.—Renfe responderá de las lesiones, daños y perjuicios que sus agentes y enviados ocasionaren por dolo, culpa o negligencia en los bienes y derechos de la Administración de Correos.

Por su parte, la Administración de Correos asumirá idéntica responsabilidad para los mismos casos, efectos y circunstancias originadas por sus funcionarios en los bienes y derechos de Renfe.

Artículo vigésimo noveno.—Existirá una Comisión Permanente formada por representantes de la DGCT y de Renfe, que se encargará de solventar cualquier incidencia que pueda surgir en la aplicación e interpretación del presente Decreto.

En el supuesto de que la Comisión Permanente no dirimiese los conflictos e incidencias que motiven la aplicación o interpretación de este Real Decreto se atribuirá al Ministro de Transportes y Comunicaciones la facultad de resolver definitivamente lo que estime justo y procedente.

DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogado el Decreto tres mil cuatrocientos treinta y nueve/mil novecientos sesenta y cuatro, de veintidós de octubre, sobre relaciones por razón de transporte de correspondencia pública entre el Estado y Renfe.

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a veintitrés de junio de mil novecientos setenta y ocho.

JUAN CARLOS

El Ministro de Transportes y Comunicaciones,
SALVADOR SANCHEZ-TERAN HERNANDEZ

MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

17594

REAL DECRETO 1621/1978, de 12 de mayo, por el que se crea el Servicio Social de Medicina Preventiva y se coordina con la acción estatal.

Las actuaciones, campañas y programas de medicina preventiva, a que se refieren los artículos veintiocho, veintinueve y concordantes del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Decreto dos mil sesenta y cinco/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta de mayo, deben adquirir un mayor relieve y una nueva consideración, con el propósito de que sea la salud, y no solamente la enfermedad, la que configure el contenido de la acción protectora en materia de Sanidad.

La creación del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social facilita y permite potenciar la gestión coordinada que, en esta materia, prevé el artículo sexto de la Ley General antes citada, de forma que el establecimiento en desarrollo de dicha Ley, de un Servicio de Medicina Preventiva, además de constituir un eficaz instrumento de actuación, permitirá una óptima utilización de los medios y recursos disponibles, una actuación integrada reflejada en programas con objetivos concretos y resultados evaluables y unos procedimientos de realización prácticos y flexibles que se adapten a las circunstancias sanitarias y sociales existentes en cada caso.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Sanidad y Seguridad Social y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día doce de mayo de mil novecientos setenta y ocho,

DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. De conformidad con lo establecido en los artículos veinte, uno, e), y veinticinco, b), del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Decreto dos mil sesenta y cinco/mil novecientos setenta y cuatro, de treinta de mayo, se crea el Servicio Social de Medicina Preventiva.

Dos. Tendrá la condición de servicio social de la Seguridad Social, y gestionado por el Instituto Nacional de Previsión, y dispondrá de los recursos que se le asignen mediante distribución entre las distintas Entidades Gestoras.

Artículo segundo.—Uno. Son fines del Servicio Social de Medicina Preventiva:

a) Apoyar las medidas y programas establecidos para la defensa de la salud colectiva.

b) Colaborar en la realización de acciones o campañas de medicina preventiva y protección de la salud individual.

c) Colaborar en la realización de programas y actividades de promoción de la salud, orientación personal y familiar y educación sanitaria de la población protegida.

d) Y, en general, cuantas otras actividades se dirijan a prevenir las enfermedades o los accidentes o a fomentar y promover la salud de la población protegida.

Dos. Para alcanzar tales fines se utilizarán los siguientes medios y procedimientos:

a) El personal, centros, servicios y establecimientos sanitarios de la Seguridad Social, de conformidad con lo previsto en el artículo veintinueve punto tres de la Ley General de la Seguridad Social.

b) El personal, centros, servicios y establecimientos sanitarios de la Administración Central e Institucional del Estado.

c) El establecimiento de convenios, conciertos, colaboraciones y actuaciones integradas o coordinadas, en orden a obtener el mayor rendimiento posible de los medios y recursos disponibles, fomentar la actuación preventiva de los centros, servicios y establecimientos asistenciales y adaptar las campañas y programas a las circunstancias y necesidades de cada zona o grupo de población.

Artículo tercero.—Uno. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo primero, dos, la dirección, planificación, programación, ordenación, evaluación y control del Servicio Social de Medicina Preventiva corresponderá al Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, a través de la Dirección General de la Salud Pública y Sanidad Veterinaria.