

1609

ORDEN de 15 de enero de 1985 por la que se modifica el artículo 391 del Reglamento de los Servicios de Correos.

Ilustrísimo señor:

El límite máximo de la cantidad reembolsable para los paquetes postales fue fijado en 15.000 pesetas por Orden de 20 de abril de 1979, cantidad que debido a la fluctuación del valor de la peseta se estima aconsejable elevar hasta 50.000 pesetas, límite máximo establecido para los giros postales procedentes de reembolsos, medida que por otra parte permite la expansión y mayor rentabilidad del servicio de paquetes postales.

En su virtud, y en uso de la facultad que me confiere la disposición final segunda del Reglamento de los Servicios de Correos, aprobado por Decreto 1853/1964, de 14 de mayo, este Ministerio ha dispuesto:

Artículo único.—El artículo 391 del vigente Reglamento de los Servicios de Correos quedará redactado como sigue:

1. Los paquetes postales circularán necesariamente con carácter certificado y podrán remitirse contra reembolso o con declaración de valor. El límite máximo de declaración de valor queda fijado en 15.000 pesetas y el límite máximo de la cantidad reembolsable en 50.000 pesetas, que podrá incrementarse con el importe de los gastos del giro resultante.

2. Los paquetes postales podrán circular por vía de superficie y por vía aérea, no se admiten paquetes postales con carácter urgente.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 15 de enero de 1985.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telecomunicación.

1610

ORDEN de 15 de enero de 1985 por la que se establece un nuevo marco tarifario para los servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera contratados en régimen de carga completa.

Ilustrísimo señor:

El sistema de tarifas hasta ahora vigente para el transporte de mercancías por carretera en régimen de carga completa, establecido en el año 1971, ha quedado desfasado ante la evolución técnica experimentada por la oferta de transporte en larga distancia, que ha afectado tanto a la tipología del equipo, con un mayor desarrollo del semirremolque, frente al vehículo rígido, como al aumento de capacidad de carga por vehículo.

El citado sistema adolece de un planteamiento no ajustado a la realidad actual del mercado del transporte, en la medida en que integra, dentro de su ámbito de aplicación, a vehículos que, por su reducido tonelaje, resultan inadecuados para el transporte a larga distancia y, por otra parte, no tiene en cuenta aspectos tales como las sensibles variaciones de costes según la capacidad de carga de los vehículos y la presencia de sobrecostes motivados por la existencia de retornos con recorridos significativos en vacío, debidos al natural desequilibrio de los flujos de mercancías en las relaciones interprovinciales.

De todo ello ha derivado la necesidad de una remodelación del sistema de tarifas, mediante la actualización de los estudios económicos de costes y sobre la base de una nueva estructura tarifaria caracterizada por:

a) Exclusión de su ámbito de aplicación del transporte en vehículos cuyo peso máximo autorizado sea inferior a 14 toneladas, o cuya carga útil autorizada sea inferior a 10 toneladas.
b) Elaboración de unas tarifas mínimas de aplicación en el mercado en base a:

— Estudios de costes actualizados para el conjunto tractor-semirremolque, en función de las distancias de transporte.

— Tarifas básicas, según origen-destino, para las relaciones de transporte entre las 47 provincias de la Península, en distancias superiores a 170 kilómetros.

— Corrección de estas tarifas básicas para aquellas relaciones de transporte en las que los puntos de destino presentan una débil generación de transportes y, por lo tanto, una cierta dificultad para encontrar carga de retorno.

c) Establecimiento de una horquilla con una apertura del 23 por 100 sobre la tarifa mínima, con la doble finalidad de salvaguardar los intereses de los usuarios y flexibilizar la aplicación tarifaria.

Con este nuevo planteamiento del marco tarifario se pretende dotar al mercado de un instrumento operativo, que sustentado sobre la realidad del momento actual, aporte una mayor transparencia en las relaciones contractuales, tanto en lo que afecta a los usuarios como a los propios transportistas.

En este sentido hay que considerar al nuevo sistema que se propone, como el inicio de un proceso tarifador abierto a la incorporación de los factores o criterios que permitan adecuar la evolución de la estructura tarifaria a la propia evolución técnica y económica del mercado de transportes.

En su virtud y previo informe de la Junta Superior de Precios y la debida aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 14 de enero de 1985, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º El régimen de tarifas contenido en la presente Orden será de aplicación en recorridos superiores a 170 kilómetros, medidos en un solo sentido y para vehículos con peso máximo autorizado de 14 a 38 toneladas o con carga útil autorizada de 10 y más toneladas, siempre que no se sobrepase el precio máximo autorizado de 38 toneladas.

Art. 2.º Las tarifas mínimas de aplicación al usuario, incluidos impuestos para el transporte discrecional de mercancías contratado por vehículo completo, una vez incorporado en aumento del 7 por 100 aprobado para el presente año serán las que figuran en el cuadro anexo, expresadas en pesetas por tonelada/kilómetro para cada una de las relaciones origen-destino interprovinciales.

Art. 3.º En el supuesto de que se contrate únicamente la cabeza tractora para el arrastre de un semirremolque la tarifa correspondiente a la unidad tractora será el 75 por 100 de la tarifa mínima deducida del cuadro anexo, según distancia y relaciones de origen-destino, teniendo en cuenta la capacidad de carga autorizada en el semirremolque a traccionar.

Art. 4.º Podrán pactarse libremente tarifas superiores a las mínimas establecidas, con un aumento de aquéllas sobre éstas hasta un 23 por 100.

Art. 5.º Independientemente de lo que corresponda percibir por aplicación de las tarifas, las paralizaciones del vehículo para la carga y descarga se satisfarán de acuerdo con la siguiente escala:

Vehículos de 10 a 15 toneladas: Más de tres horas, 1.250 pesetas por cada hora o fracción o 10.000 pesetas por cada día natural.

Vehículos de 15 a 20 toneladas: Más de tres horas y media, 1.450 pesetas por cada hora o fracción u 11.700 pesetas por cada día natural.

Vehículos de más de 20 toneladas: Más de cuatro horas, 1.700 pesetas por cada hora o fracción o 13.400 pesetas por cada día natural.

Art. 6.º En los supuestos de insuficiencia de jornada laboral del remitente o consignatario para ultimar o, en su caso, realizar la carga o descarga del vehículo cuando éste haya sido puesto a disposición del que de aquéllos corresponda con la anticipación conveniente al tonelaje del mismo, independientemente de los gastos por paralización del material que se devenguen con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5.º, el porteador tendrá derecho a percibir del remitente o consignatario, según proceda, la cantidad de 325 pesetas por cada hora que transcurra hasta la reanudación de dicha jornada laboral.

Art. 7.º Las tarifas a que se refieren los artículos 2.º, 3.º y 4.º se aplicarán teniendo en cuenta la total capacidad de carga útil autorizada por vehículo, aunque no se emplee en su integridad.

Excepcionalmente y en caso de transporte de mercancías de baja densidad se pondrán a autorizar por la DGTI reducciones sobre las tarifas mínimas establecidas en la presente Orden, previa audiencia de las organizaciones profesionales del sector.

Art. 8.º En los precios tarifados de acuerdo con los artículos anteriores no se incluye el importe de la carga, descarga, estiba, desestiba y aseguramiento de la mercancía, que serán por cuenta del usuario, salvo pacto expreso en contrario.

Art. 9.º Al contratarse el servicio, con carácter previo a su utilización se determinará la longitud total del trayecto, en un solo sentido, a efectos de la determinación de la tarifa aplicable.

En este sentido se considerará que el transporte comienza en el punto de carga de la mercancía y finaliza en el punto de descarga, salvo pacto expreso en contrario.

Art. 10. Las tarifas establecidas en la presente Orden corresponden al supuesto de pago al contado. En caso de aplazamiento en el pago, los gastos derivados serán por cuenta de la parte que solicite dicho aplazamiento.

Art. 11. El incumplimiento de lo dispuesto en esta Orden será clasificado y sancionado de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 38/1984 sobre Inspección, Control y Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera y demás disposiciones concordantes, sin perjuicio de cualesquiera otras responsabilidades que puedan ser exigidas a las partes contratantes.

Art. 12. Queda derogada la Orden de 29 de diciembre de 1983 («Boletín Oficial del Estado» del 31).

Art. 13. Por la Dirección General de Transportes Terrestres se dictarán las instrucciones que, en su caso, resulten precisas para la ejecución y desarrollo de la presente Orden, que 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, 15 de enero de 1985.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.