

por el Ministerio de Industria y Energía y correspondiente al año precedente.

A efectos de que quede establecida la base sobre la que se gira el tipo impositivo del canon, resulta necesario definir los cálculos que dicho precepto encomienda al Ministerio de Industria y Energía y que, referido a los valores anuales, a nivel nacional, correspondientes al año precedente, permitan determinar el precio medio del kilovatio hora.

Para realizar los cálculos mencionados, se han obtenido los datos correspondientes de las empresas integradas en el SIFE y, como consecuencia de ello, procede, a tenor de los referidos cálculos, establecer el precio medio nacional de que se ha hecho mención.

Dado que la base imponible la constituye la energía suministrada o autoconsumida en kilovatios hora, el precio medio deberá ser el que se obtiene teniendo en cuenta los valores medios ponderados de los términos de energía de las tarifas.

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 29 de diciembre de 1983, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de diciembre, establece que el precio medio nacional del kilovatio hora es de 5,8485 pesetas/kilovatio hora, y que su tipo impositivo de 0,29 pesetas/kilovatio hora tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 1984.

En su virtud, este Ministerio tiene a bien disponer:

El precio medio del kilovatio hora obtenido a partir de los valores anuales de la energía eléctrica consumida a nivel nacional, correspondiente a las facturaciones realizadas en el año 1984, es de 5,971088 pesetas/kilovatio hora.

El tipo impositivo a aplicar a los consumos que tengan lugar a partir del día 1 de enero de 1985, igual al 5 por 100 del precio medio nacional, redondeado en céntimos de peseta, es de 0,35 pesetas/kilovatio hora.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de diciembre de 1984.

SOLCHAGA CATALAN

Ilma. Sra. Director general de la Energía.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

28350 ORDEN de 26 de diciembre de 1984 sobre la validez, a efectos de visado y canje de autorizaciones temporales otorgadas al amparo de la Orden de 19 de junio de 1984.

Hustrísimo señor:

El párrafo tercero del artículo 5.º de la Orden de 19 de junio de 1984 disponía que las autorizaciones de transporte otorgadas a su amparo habrán de ser canjeadas por las definitivas correspondientes antes del vencimiento de sus respectivos plazos de validez, a partir de los cuales se considerarán anuladas a todos los efectos.

Sin perjuicio de ello, y teniendo presente la imposibilidad material en que algunas de las personas autorizadas para la prestación de servicios con arreglo a la citada Orden puedan realizar el canje de sus respectivas autorizaciones en el plazo fijado en la misma, parece conveniente adoptar aquellas medidas que permitan considerar efectuado el obligado canje de la autorización temporal por la definitiva correspondiente como realizado en plazo, aun cuando éste se produzca en cualquier momento anterior al 31 de julio próximo, fecha acordada como última del plazo de retirada de las autorizaciones ordinarias a canjear por las de 1985, según Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres de fecha 14 de diciembre de 1984.

En su virtud, este Ministerio ha dispuesto:

1. Las autorizaciones temporales otorgadas al amparo de lo dispuesto en la Orden de 19 de junio de 1984, con vencimiento los días 31 de diciembre de 1984 y 31 de marzo de 1985, cuyos titulares deban canjearlas antes de dichas fechas por las autorizaciones definitivas correspondientes, serán válidas, a efecto de las prestaciones de servicios de transporte de sus respectivas clases, hasta el momento de la realización de dicho canje, que habrá de tener lugar, como máximo, antes del día 31 de julio de 1985, en cuya fecha los titulares afectados deberán haber obtenido el visado de dicho año 1985.

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

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de diciembre de 1984.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.

28351 ORDEN de 27 de diciembre de 1984 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio, sobre las tarifas de Eurocontrol.

Hustrísimos señores:

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º del Acuerdo suscrito entre el Gobierno español y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), el 17 de diciembre de 1971, en cumplimiento de lo preceptuado por el artículo 13 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y conformidad del Ministerio de Economía y Hacienda, dispongo:

Artículo 1.º Se aprueban las tarifas, fórmulas y precios unitarios que se especifican en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial, que sustituyen a los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio.

Art. 2.º Lo preceptuado en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial entrará en vigor el 1 de enero de 1985.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 27 de diciembre de 1984.

BARON CRESPO

Ilmos. Sres. Subsecretario, Secretario general de Turismo, Secretario general Técnico y Directores generales del Departamento.

TARIFAS A APLICAR POR EL USO DE LA RED DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA

ANEXO 1

Primero.—La tarifa que ha de regir se ha calculado siguiendo la fórmula:

$$r = t \times N$$

Donde r, es la tarifa; t, el precio unitario español de tarifa, y N, el número de unidades de servicio correspondientes a cada vuelo efectuado en el espacio aéreo definido en el artículo 3.º del Decreto.

Segundo.—El número de unidades de servicio se obtiene por aplicación de la fórmula:

$$N = d \times p$$

En la que d es el coeficiente distancia del vuelo efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3.º del Decreto, y p el coeficiente peso de la nave interesada.

Tercero.—1.º Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo tercero del presente apartado, el coeficiente distancia es igual al cociente por 100 del número que mide la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros entre:

a) El aeródromo de salida situado en el interior del espacio aéreo descrito en el artículo 3.º del Decreto o en el punto de entrada en este espacio, y
b) El aeródromo de destino situado en el interior del espacio aéreo o el punto de salida de este espacio.

2.º Estos puntos son de paso por las rectas aéreas de los límites laterales de dicho espacio aéreo, tal como figuran en la publicación de Información Aeronáutica (AIP) RAC 3.1-OA y 3.1-OB; se fija teniendo en cuenta la ruta más generalmente utilizada entre dos aeródromos o, a falta de poder determinar ésta, la ruta más corta. Las rutas más generalmente utilizadas, en el sentido del párrafo anterior, se revisarán anualmente antes del 1 de noviembre, para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas o en las de tráfico.

3.º La distancia citada en el primer párrafo se disminuye en un tramo proporcional a 20 kilómetros para todo despegue o aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3.º del Decreto.

4.º Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

5.º Para los vuelos excluidos del campo de aplicación del apartado quinto y en virtud del párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida del susodicho espacio aéreo sobre el Océano Atlántico será el punto real por el que cada aeronave atraviesa los límites laterales de este espacio aéreo.

Cuarto.—1.º El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del cociente por 50 del número correspondiente al peso máximo certificado al despegue de la aeronave, expresado en tone-