

formulado por ambas partes estableciendo la única interpretación posible del Acuerdo.

Atentamente,

El Embajador de España,

*Santiago de Mora-Figueroa,*  
Marqués de Tamarón

Excmo. Sr. Embajador de España en Londres  
Don Santiago de Mora-Figueroa  
Marqués de Tamarón  
Spanish Embassy  
24 Belgrave Square  
London SW1X 8QA

Londres, 9 de junio de 1999.

Excelentísimo señor:

En relación con el Acuerdo suscrito entre España y el Fondo y su carta del día de hoy tengo el honor de informarle que el Fondo está de acuerdo con el contenido de su carta, que deberá entenderse como un instrumento formulado por ambas partes estableciendo la única interpretación posible del Acuerdo.

Aprovecho la oportunidad para expresar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi consideración más distinguida.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 9 de junio de 1999, fecha de su firma, según se establece en los instrumentos que lo constituyen.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 17 de diciembre de 1999.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**546** *ORDEN de 30 de diciembre de 1999 por la que se establecen tarifas de referencia para 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 en la materia 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 propio artículo 28 señala con carácter general, en su número 8, que el Ministro de Fomento podrá señalar tarifas de referencia para los distintos modos y clases de transportes terrestres.

En ejecución de la referida previsión reglamentaria, la Orden de 23 de diciembre de 1997 vino, efectivamente, a establecer unas tarifas de referencia para los servicios de transporte público de mercancías por carretera. No obstante, las variaciones sufridas desde la aprobación de tales tarifas por las distintas partidas que componen la estructura de costes de los mencionados servicios aconsejan revisarlas ahora para acomodarlas a aquéllas.

Los análisis realizados al efecto, en los que se ha tenido en cuenta la evolución de los costes de los

servicios de transporte público de mercancías por carretera desde el 30 de septiembre de 1997, fecha tomada como referencia para la fijación de las tarifas hasta ahora vigentes, hasta la misma fecha de 1999, arrojan como resultado que los mismos han experimentado un apreciable incremento, por lo que resulta necesario trasladar los efectos de éste a la fórmula establecida para la determinación de la tarifa de referencia para tales servicios en la Orden de 23 de diciembre de 1997.

En su virtud, en ejecución de lo dispuesto 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, en el cual se encuentran representadas, junto a otras entidades, las asociaciones representativas de las empresas cargadoras, 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, provistos de autorización de transporte público de mercancías cuyo ámbito habilite, al menos, para la realización de 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. *Coste medio de los servicios.*

1. El coste medio de la realización de cada servicio de transporte por un vehículo que cumpla los requisitos establecidos en el artículo anterior se obtendrá mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\begin{aligned} \text{En pesetas: } C &= 99,3 (103,22 + D) \times (1 + G/100) + p \\ \text{En euros: } C' &= 0,5968 (103,22 + D) \times (1 + G/100) + p' \end{aligned}$$

siendo:

C = coste total de la prestación del servicio en pesetas;  
C' = coste total de la prestación del servicio en euros;  
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 en pesetas;  
p' = coste de los peajes en euros.

El valor atribuible a G estará comprendido entre 5 y 15.

El coste total así obtenido podrá verse modificado en un porcentaje de más o menos un 5 por 100, en función de la esperanza de obtener una 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 realizado se obtendrá añadiendo al coste total del mismo, obtenido conforme a las reglas señaladas 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 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 de los costes que correspondan, conforme a lo previsto 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 2.770 pesetas (16,65 euros) por cada hora o fracción de paralización, sin que se computen más 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 de 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 plazo 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 derogatoria.

Queda derogada la 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.

### Disposición final primera.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

### Disposición final segunda.

Se faculta al Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera para adoptar las medidas necesarias para la ejecución de esta Orden, así como para establecer las reglas de coordinación que resulten precisas para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en Relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

Madrid, 30 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

## MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**547** *REAL DECRETO 1910/1999, de 17 de diciembre, por el que se crea el Consejo Estatal de Organizaciones No Gubernamentales de Acción Social.*

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales tiene atribuidas por Real Decreto 1888/1996, de 2 de agosto, entre otras, las funciones de «dirección, planificación, coordinación y evaluación de los servicios sociales, atendiendo a las obligaciones estatales en las áreas de bienestar social, así como el fomento de la cooperación con organizaciones no gubernamentales (ONGs) de carácter nacional en el ámbito de la acción social».

La experiencia acumulada en estos años en el ámbito nacional e internacional, aconseja avanzar en la colaboración entre el sector público y el privado, articulando un sistema de participación en el diagnóstico de necesidades y en el establecimiento de prioridades, que facilite la cooperación en el desarrollo de objetivos, impulsando estrategias que se hayan demostrado operativas para incrementar y hacer más eficaces las políticas de acción social, especialmente las dirigidas a los sectores más vulnerables, dando cobertura a la solidaridad ciudadana, así como a la aparición de nuevas alternativas como respuesta a nuevas necesidades; todo ello sin menoscabo de las responsabilidades que a cada uno de los sectores, público y privado, por separado corresponden.

El desarrollo de las organizaciones no gubernamentales ha traído consigo una importante ampliación de su campo de actuación y de su presencia social. Por otra parte, el impulso a una política de cooperación con la sociedad civil organizada, apoyada por España en el marco de la Unión Europea, ha dado lugar a la aparición de sistemas y plataformas de cooperación interasociativa cuya labor conjunta hace más alcanzable el imprescindible reajuste entre necesidades y recursos y consigue una mayor implicación de la sociedad en su conjunto.

Todo ello facilita a las organizaciones no gubernamentales la realización de sus cometidos, a la vez que propicia su participación en el desarrollo de la política social.

Con el fin de reforzar esta participación en el ámbito de las políticas sectoriales que dirige el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se hace necesario crear un órgano en el que se encuentren representadas las organizaciones no gubernamentales de ámbito estatal, o que