

2.10 Ingresos sustitutivos del extinguido arbitrio sobre la riqueza provincial y participación de los Ayuntamientos en los mismos.

2.101 En los presupuestos provinciales para 1967 la evaluación de dichos ingresos se hará, de acuerdo con el artículo 25 de la Ley 48/1966, en dos subconceptos: En el primero se consignará una cantidad igual a la percibida por los cuatro trimestres de 1966, y en el segundo (cuota por habitantes), se evaluará provisionalmente multiplicando el número de habitantes de derecho de la provincia, según los padrones municipales de 1965, por la cuota de 13 pesetas.

2.102 La participación municipal en los referidos ingresos constará también de dos sumandos, el primero de los cuales será equivalente a la cantidad que haya debido percibir por el ejercicio de 1966, y el segundo, al resultado de multiplicar la población de derecho del municipio, según el padrón municipal de 1965, por la cuota de 1,30 pesetas.

2.103 Las Diputaciones Provinciales deberán publicar en el «Boletín Oficial» de la provincia respectiva, y dentro del mes de enero de 1967, un estado comprensivo de los siguientes datos: Recaudación obtenida por los ingresos sustitutivos del arbitrio sobre la riqueza provincial en 1966, 10 por 100 de participación municipal, distribución efectuada por Ayuntamientos, cantidades abonadas a los mismos y restos pendientes de pago a cada uno de los Ayuntamientos. Un ejemplar del «Boletín» será remitido a la Dirección General de Administración Local, a efectos de conocimiento.

2.104 El apartado 3.A.3. de las Instrucciones de 10 de agosto de 1965 se entenderá modificado y completado en consonancia con los párrafos que preceden.

2.11 Asistencias transitorias de la Ley 108/1963.

Los Ayuntamientos a que se hubiesen concedido dichas ayudas deberán darlas de baja en su presupuesto para 1967, en cumplimiento de la disposición final séptima de la Ley 48/1966. La nivelación de tales presupuestos deberá hacerse teniendo en cuenta los nuevos ingresos otorgados por la mencionada Ley.

3. TRAMITACIÓN

3.1 Ordenanzas de exacciones. Plazos.

Las especialísimas circunstancias resultantes de la aplicación de la Ley 48/1966 aconsejan recordar que la disposición final segunda, apartado b), de la Ley de Régimen Local (texto refundido de 24 de junio de 1955), derogó especialmente las disposiciones relativas a trámite y requisitos en materia de exacciones municipales y provinciales en cuanto no se recogieran expresamente en dicho texto refundido. En su virtud, no deben entenderse de aplicación los plazos del artículo 218 del Reglamento de Haciendas Locales en materia de establecimiento de exacciones. Quedará aclarado en tal sentido el apartado 5.1. de las Instrucciones aprobadas en 10 de agosto de 1965.

3.2 Partes de tramitación.

3.21. La comunicación que los Interventores de Fondos o, en su defecto, los Secretarios que ejerzan estas funciones, deben cursar a los Servicios provinciales, conforme al número 2.18.1. de las Instrucciones de 10 de agosto de 1965, deberá remitirse antes del 20 de noviembre.

3.22 Asimismo, el informe-avance prevenido en el número 2.18.2. de dichas Instrucciones se enviará a la Dirección General de Administración Local antes del 30 del mismo mes de noviembre.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DECRETO 2726/1966, de 10 de septiembre, por el que se modifican los artículos 51, 52, 53 y 55 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Aprobado por Decreto del Ministerio de Obras Públicas de nueve de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve el Reglamento de aplicación de la Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete, sobre Ordenación de los

Transportes Mecánicos por Carretera el artículo cincuenta y uno del mismo fija en cien kilogramos el peso a computar por unidad del conjunto viajero-equipaje para la determinación de la capacidad máxima de los vehículos, el artículo cincuenta y tres señala las características de las carrocerías de los vehículos de más de quince plazas y el artículo cincuenta y cinco, entre otras prescripciones, autoriza el transporte de viajeros en pie en ciertas condiciones.

La práctica demuestra que aquel peso resulta como media excesivamente alto, lo que repercute en una baja de rendimiento en la utilización de los vehículos.

Elevada al Ministerio de Obras Públicas una petición de los transportistas en ese sentido, a través del Sindicato Nacional, se ha considerado por el Ministerio la procedencia de la variación que se propone ya que no perjudica a la seguridad de los servicios ni a los intereses y derechos reconocidos a los usuarios.

Por otra parte, la experiencia de estos años y la constante mejora en la fabricación de vehículos ha puesto de manifiesto que las características de las carrocerías de los vehículos de más de quince plazas fijados en el artículo cincuenta y tres podrían ser revisadas, atendándose así, por una parte y en lo posible la petición del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, y por otra las recomendaciones que respecto al caso han hecho los Organismos de estudio de ámbito internacional (especialmente el Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa.) En tercer lugar parece aconsejable atenuar en lo posible el problema planteado por la mayor presión de la demanda en los finales de viaje, autorizando el transporte de viajeros en pie en la última parte del recorrido de las líneas de más de treinta kilómetros.

Por último conviene precisar más el párrafo tercero del artículo cincuenta y dos ajustando su redacción a la que se dispone para el artículo cincuenta y tres, y por otra parte aplicar a todos los vehículos de servicio público de más de nueve plazas, incluido el conductor, medidas mínimas para los asientos idénticos a las fijadas para los de más de quince plazas en los artículos cincuenta y cuatro y cincuenta y cinco.

En su virtud a propuesta del Ministro de Obras Públicas, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día nueve de septiembre de mil novecientos sesenta y seis,

DISPONGO:

Artículo primero.—El artículo cincuenta y uno del Reglamento de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera quedará redactado así:

«Artículo cincuenta y uno.—La máxima capacidad útil admisible en los vehículos adscritos a los servicios públicos regulados por este Reglamento se determinará por la Inspección deduciendo de la carga máxima fijada para el bastidor y los neumáticos el peso de la carrocería y caja, teniendo en cuenta la estabilidad del conjunto. En los mixtos de servicio público definidos en el artículo cincuenta y seis la capacidad útil para viajeros no podrá exceder de la que se destine a mercancías ni ésta ser inferior a mil kilogramos.

Cada viajero se computará a razón de setenta y cinco kilogramos, de los que diez kilogramos serán en concepto de equipaje para las líneas hasta treinta kilómetros, y de ochenta y cinco kilogramos, de los que veinte serán en concepto de equipaje, para las restantes líneas interurbanas, y ello no obstante el derecho que queda subsistente al transporte gratuito de treinta kilogramos de equipaje por viajero en todos los casos.»

Artículo segundo.—El artículo cincuenta y tres del Reglamento de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera quedará redactado así:

«Artículo cincuenta y tres.—Además de las condiciones señaladas en el artículo anterior se exigirán las siguientes para los vehículos de más de quince plazas destinados al servicio público:

Si las puertas fueran correderas o plegables irán provistos de cantos elásticos para evitar accidentes, y en todos los casos tendrán asideros rígidos que faciliten la entrada y salida de los viajeros.

Todos los vehículos de más de quince plazas (incluido el conductor) dispondrán de las puertas y ventanas de socorro necesarias para asegurar las siguientes exigencias:

Vehículo con número de plazas N (sin incluir el conductor)	Mínimo de puertas normales o de servicio	Mínimo de puertas de socorro	Mínimo de salidas suplementarias (ventanas de socorro)
14 < N < 23	2	0	1
22 < N < 31	2	0	2
30 < N < 36	2	1	1
35 < N	2	1	2

Son puertas normales las utilizables por los viajeros en las condiciones habituales de explotación y estando el conductor sentado en su plaza. Sus medidas mínimas serán de uno coma sesenta y cinco metros de altura y cero coma sesenta y cinco metros de ancho. Las puertas de socorro tendrán como medidas mínimas libres uno coma veinte metros de altura y cero coma cincuenta y cinco metros de ancho. Las salidas suplementarias (ventanas de socorro) tendrán una superficie mínima de cuatro mil centímetros cuadrados, con una altura mínima de cincuenta centímetros, una anchura mínima de setenta centímetros y con un espacio rectangular, libre de todo obstáculo, cuya altura y anchura sean como mínimo de cuarenta y tres centímetros y sesenta centímetros, respectivamente, pudiéndose redondear los ángulos con un radio no mayor de veinticinco centímetros, sin que la superficie total libre sea inferior a dos mil trescientos centímetros cuadrados.

Los estribos durante la marcha no deberán sobrepasar la parte más saliente del contorno de la carrocería, y se iluminarán automáticamente durante la noche mientras estén abiertas las puertas. La huella mínima de los escalones será de veinte centímetros, sin que su altura pueda exceder de veinticinco centímetros. Por excepción, a coche vacío, el primer escalón podrá tener una altura hasta de cuarenta centímetros sobre el suelo.

Cuando los vehículos tengan dispositivos especiales de refrigeración o ventilación las ventanillas podrán quedar fijas, si bien en todo caso habrá una a cada lado del coche, la cual será practicable, aunque no a voluntad de los usuarios; cuando los vehículos no tengan alguno de los dispositivos antes indicados las ventanillas, en general, tendrán los mecanismos necesarios para que fácilmente puedan quedar abiertas, al menos en la mitad de la total superficie de sus vidrios, no debiendo producir vibraciones en ninguna posición. Irán provistos de los dispositivos convenientes para que a voluntad de los viajeros puedan éstos protegerse de los rayos solares.

La altura mínima libre entre el piso y el techo del vehículo en los pasillos será de uno coma sesenta y cinco metros.

Deberán estar provistos de un dispositivo mecánico o eléctrico que permita a los cobradores y viajeros hacer señales al conductor.»

Artículo tercero.—El párrafo tercero del artículo cincuenta y dos del Reglamento quedará redactado, con arreglo a las definiciones expuestas en el artículo segundo, de la siguiente forma:

«En ambos casos tendrán como mínimo una puerta normal en cada uno de sus costados; no obstante, cuando en el vehículo exista una puerta de emergencia en el costado izquierdo, las puertas normales obligatorias podrán estar en el costado derecho. En cualquier caso los vehículos deberán llevar además alumbrado eléctrico interior.»

Artículo cuarto.—En el artículo cincuenta y cinco se incluirá el siguiente párrafo, que deberá ser el cuarto de los en él contenidos:

«En las líneas de más de treinta kilómetros de longitud podrán transportarse viajeros de pie en los últimos quince kilómetros, y en número máximo igual al diez por ciento del de las plazas de asientos autorizadas al vehículo, siempre que éste reúna las condiciones exigidas en el párrafo anterior de este artículo para llevar viajeros de pie.»

Artículo quinto.—Las medidas mínimas exigidas en los artículos cincuenta y cuatro y cincuenta y cinco del Reglamento para los asientos y distancias existentes entre éstos de los vehículos de más de quince plazas serán aplicables a todos los vehículos de servicio público de más de nueve plazas (incluido el conductor).

Artículo sexto.—Los vehículos que no cumplan con las características o con las dimensiones fijadas en los artículos segundo y quinto de este Decreto no podrán adscribirse a los servicios públicos regulados por el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Artículo séptimo.—Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para dictar las disposiciones complementarias pertinentes para la mejor ejecución del presente Decreto.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

No obstante lo que dispone el artículo sexto, podrán adscribirse o mantenerse adscritos los vehículos que cumpliendo las condiciones establecidas en la actual redacción del Reglamento de Ordenación no reunieran, sin embargo, las nuevas exigidas por esta disposición, siempre que tales vehículos o hubieren sido importados con anterioridad al transcurso del plazo de un año desde la fecha de publicación del presente Decreto, o hubieran sido matriculados con antelación al transcurso del plazo de tres años desde la misma fecha. La admisibilidad de la adscripción de tales vehículos terminará definitivamente una vez transcurridos diez años desde la fecha de matriculación o desde la última reparación que debidamente controlada por el Ministerio de Industria sea a juicio del de Obras Públicas lo suficientemente importante.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en San Sebastián a diez de septiembre de mil novecientos sesenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
FEDERICO SILVA MUÑOZ

MINISTERIO DE INDUSTRIA

DECRETO 2727/1966, de 13 de octubre, sobre prórroga de la prohibición de instalar y ampliar industrias de extracción de aceite de semillas.

Por Decreto dos mil novecientos cincuenta y nueve/mil novecientos sesenta y cuatro, de diecisiete de septiembre, se estableció por un período de dos años la prohibición de instalar nuevas industrias de extracción de aceites de semillas adquiridas en el extranjero, así como la ampliación de las mismas, ante el temor de que un excesivo desarrollo de dicho sector pudiera, en cuanto a la producción de aceite se refiere, producir en determinados momentos perturbación en el sector oleícola.

Las circunstancias que dieron origen a la promulgación de dicho Decreto persisten en la actualidad, incluso agravadas ante la posibilidad de que la próxima cosecha de aceituna sea considerable, estimándose por ello necesario mantener la suspensión temporal de la libre instalación de las citadas industrias.

En su virtud, y a propuesta del Ministro de Industria y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiocho de septiembre de mil novecientos sesenta y seis,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se prorroga por un año más, que finaliza el cinco de octubre de mil novecientos sesenta y siete, la vigencia del Decreto dos mil novecientos cincuenta y nueve/mil novecientos sesenta y cuatro, de diecisiete de septiembre.

Artículo segundo.—El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a trece de octubre de mil novecientos sesenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
GREGORIO LOPEZ BRAVO DE CASTRO

DECRETO 2728/1966, de 13 de octubre, por el que se crea la Comisión Asesora de Conservación de Alimentos por Irradiación.

La importancia que tiene la conservación y distribución de alimentos tratados por irradiación aconsejó en su momento la creación, por un acuerdo del Consejo de Ministros de cinco de marzo de mil novecientos sesenta y cinco, de una Comisión Interministerial encargada de estudiar, dirigir y coordinar la investigación, promoción y desarrollo de la conservación de alimentos por tratamientos con radiaciones ionizantes.