

**ANEXO III****Fórmula para el nombramiento de Magistrados del Tribunal Supremo y Magistrados**

DON JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Don/Doña

Magistrado del Tribunal Supremo/ Magistrado

Expido el presente título, por el cual mando se os preste el debido acatamiento en el desempeño de vuestras funciones, se os deje ejercerlas con independencia y con arreglo a la Constitución y las Leyes, se os guarden todos los honores, preeminencias y prerrogativas que correspondan al cargo que ostentáis y se os satisfagan las retribuciones que legalmente están señaladas para el mismo, todo el tiempo que los sirváis.

Dado en Madrid, a .....

El Presidente del Consejo General del Poder Judicial.

**ANEXO IV****Fórmula para el nombramiento de jueces**

Don/Doña

Presidente del Consejo General del Poder Judicial

Por cuanto por Orden de ..... y de conformidad con lo establecido en los artículos ..... de la Ley Orgánica del Poder Judicial, de uno de julio de mil novecientos ochenta y cinco, y artículos ..... del Reglamento de la Carrera Judicial, de siete de junio de mil novecientos noventa y cinco.

Vengo a nombrar Juez a Don/Doña ..... que figura con el número ..... en la propuesta de la Dirección de la Escuela Judicial aprobada por el Pleno del Consejo General del Poder Judicial de .....

He resuelto expedir el presente Título, por el cual mando que, mediante la correspondiente toma de posesión con los requisitos reglamentarios, se os tenga por tal Juez por todas las Autoridades, Corporaciones y personas particulares, guardándoos y haciendo que se os guarden las prerrogativas que al cargo que ostentáis correspondan. Igualmente, mando que se satisfaga a V.S. el sueldo que estuviere señalado al referido cargo durante el tiempo que los sirviereis.

Madrid, a .....

de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establecen que la Administración podrá aprobar contratos tipo o condiciones generales en relación con los transportes de viajeros contratados por vehículo completo, siendo sus condiciones aplicables, de forma subsidiaria o supletoria, a las que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato singular.

Si bien hasta el momento no se han establecido, con carácter general, unas condiciones generales de contratación para este tipo de transporte de viajeros, considerando la relevancia que el precio del gasóleo tiene en la determinación de los costes de realización del transporte y, habida cuenta de las continuas elevaciones que dicho precio viene experimentando de forma acelerada desde hace meses, ha parecido necesario establecer una regla que alcance a suplir la posible imprevisión de las partes al determinar el precio del transporte en relación con la variación que los costes que efectivamente haya de soportar el porteador en el momento de realizar el servicio contratado pueda haber experimentado sobre los tenidos en cuenta en el momento de celebrar el contrato, si entre tanto se ha producido un incremento o reducción del precio del combustible.

En su virtud, oídos la Sección de Transporte de Viajeros del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera, dispongo:

**Artículo único.** *Cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos discrecionales de viajeros por carretera en autobús.*

1. En los contratos de transporte público discrecional de viajeros por carretera en autobús, cuando no se hubiese pactado expresamente una cosa distinta, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en cuantía equivalente a la diferencia existente entre el precio que tenía el litro de gasóleo el día de celebración del contrato y el que tenía en el momento de realizarse el transporte, multiplicada por el número de litros de gasóleo utilizados en su realización.

2. De la misma manera, el obligado al pago del precio del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

3. En todos los supuestos se tomará como referencia el precio medio que el gasóleo tenía en los días de que se trate, según los datos publicados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y se considerará un consumo de gasóleo equivalente al que, en relación con el tipo de vehículo de que se trate, se haya tomado en consideración para determinar la evolución del coste del transporte de viajeros en el observatorio que, en su caso, haya elaborado al efecto el Ministerio de Fomento.

Disposición adicional única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de diciembre de 2005.

ÁLVAREZ ARZA

**MINISTERIO DE FOMENTO**

**20841** *ORDEN FOM/3946/2005, de 9 de diciembre, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos discrecionales de viajeros por carretera en autobús.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 24.2, y el artículo 13.2

**20842** *ORDEN FOM/3947/2005, de 9 de diciembre, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

La Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de 1997 estableció las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, en ejecu-

ción de las facultades que a dicho Ministro atribuyen el artículo 24.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el artículo 13 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Dichas condiciones, a tenor de lo que se dispone en los referidos preceptos, resultan aplicables en forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita en los correspondientes contratos singulares.

Considerando la relevancia que el precio del gasóleo tiene en la determinación de los costes de realización del transporte, y habida cuenta de las continuas subidas que dicho precio viene experimentando de forma acelerada desde hace meses, ha parecido necesario introducir, en dichas condiciones generales, una regla que alcance a suplir la posible imprevisión de las partes al determinar el precio del transporte en relación con la variación que puedan haber experimentado los costes que efectivamente haya de soportar el porteador en el momento de realizar el servicio contratado, en relación con los tenidos en cuenta en el momento de celebrar el contrato, si entre tanto se ha producido un incremento o reducción del precio del combustible.

Asimismo, se ha estimado conveniente proceder a la determinación del momento en que se produce el devengo de la indemnización por la paralización en la realización de las operaciones de carga y descarga del envío, con objeto de alcanzar una mejor definición de las consecuencias de dicha paralización.

En su virtud, visto el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, oídos la Sección del Transporte de Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representantes de cargadores, dispone:

*Artículo único. Modificación de la Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

La Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, queda modificada como sigue:

Uno.—La cláusula 2.1 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.1 Precio del transporte.—En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa obligatoria única, el precio del transporte será el de dicha tarifa.

En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa obligatoria en horquilla, el precio del transporte será el correspondiente al límite mínimo de la horquilla, salvo que las partes hubieran establecido otro distinto dentro de los límites de la misma, en los términos previstos en la condición 4.1.

En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa de referencia, el precio del transporte será el correspondiente a ésta, salvo que las partes hubieran acordado otro distinto en los términos previstos en la condición 4.1.

En los transportes respecto de los que no tenga establecida tarifa la Administración, el precio será el que resulte usual para el tipo de transporte del que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir las mercancías, salvo que las partes hubieran pactado otro distinto en los términos previstos en la condición 4.1.

A los efectos señalados en el párrafo anterior, se considerará, salvo prueba en contrario, como precio usual del tipo de transporte de que se trate en la plaza y momento

en que el porteador haya de recibir la mercancía el equivalente al coste que para ese tipo de transporte venga determinado en el último Observatorio de Costes publicado por el Ministerio de Fomento.

Cuando no se hubiese pactado expresamente lo contrario, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en cuantía equivalente a la diferencia existente entre el precio que tenía el litro de gasóleo el día de celebración del contrato y el que tenía en el momento de realizarse el transporte, multiplicada por el número de litros de gasóleo utilizados en su realización.

De la misma manera, el obligado al pago del precio del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

En todos los supuestos se tomará como referencia el precio medio que el gasóleo tenía en los días de que se trate, según los datos publicados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y se considerará un consumo de gasóleo equivalente al que, en relación con el tipo de vehículo de que se trate, se haya tomado en consideración para determinar la evolución del coste de transporte de mercancías en el observatorio que, en su caso, haya elaborado al efecto el Ministerio de Fomento.»

Dos.—La cláusula 2.17 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.17 Plazo para realizar la carga del envío.—El plazo para realizar la carga del envío a bordo del vehículo será de dos horas contadas desde su puesta a disposición por el porteador, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, la puesta a disposición del vehículo a una hora determinada y ésta se hubiera cumplido por el porteador, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de carga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos anteriormente señalados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el cargador incumpla los plazos anteriormente señalados podrá el porteador exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo, al pago de la cual sólo podrá negarse el cargador si prueba la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador.

Cuando la Administración tenga establecidas unas cuantías determinadas para la indemnización por paralización del vehículo, el porteador no podrá exigir una indemnización mayor. Si nada tiene establecido la Administración, la indemnización será equivalente, por cada hora o fracción de paralización, a la cantidad legalmente establecida como salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2, sin que se computen más de diez horas de paralización diarias, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, una indemnización distinta para este supuesto.

La obligación del pago de la indemnización por paralización en la carga se devengará en el momento de la recepción efectiva del envío por el porteador.»

Tres.—La cláusula 2.35 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.35 Plazo para realizar la descarga del envío.—El plazo de que dispone el consignatario para realizar la descarga del envío será de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos

previstos en la condición 4.1, la entrega del envío al consignatario a una hora determinada y ésta se hubiera cumplido por el porteador, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos señalados anteriormente no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el consignatario incumpla los plazos anteriormente señalados, podrá el porteador exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo, en los mismos términos y cuantías previstos en la condición 2.17 para el supuesto de paralización del vehículo en las operaciones de carga del envío.

La obligación del pago de la indemnización por paralización en la descarga se devengará en el momento de la entrega efectiva del envío al destinatario.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de diciembre de 2005.

ÁLVAREZ ARZA

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

**20843** *RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2005, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se hacen públicos los nuevos precios máximos de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo por canalización.*

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 16 de julio de 1998, establece el sistema de determinación de los precios de los gases licuados del petróleo, utilizados como combustibles o carburantes, para usos domésticos, comerciales e industriales, en todo el ámbito nacional.

En cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada Orden Ministerial y con el fin de hacer públicos los nuevos precios máximos de los gases licuados del petróleo, en las diferentes modalidades de suministro establecidas en su apartado segundo, esta Dirección General de Política Energética y Minas ha resuelto lo siguiente:

Primero.—Desde las cero horas del día 20 de diciembre de 2005, los precios máximos de venta antes de impuestos,

de aplicación a los suministros de gases licuados del petróleo según modalidad de suministro serán los que se indican a continuación:

	Euros
1. Gases licuados del petróleo por canalización a usuarios finales:	
Término fijo . . . . .	128,6166 cents/mes
Término variable . . . . .	75,8472 cents/Kg
2. Gases licuados del petróleo a granel a empresas distribuidoras de gases licuados del petróleo por canalización . . . . .	64,2717 cents/Kg

Segundo.—Los precios máximos establecidos en el apartado Primero no incluyen los siguientes impuestos vigentes:

Península e Islas Baleares: Impuesto sobre Hidrocarburos e Impuesto sobre el Valor Añadido.

Archipiélago Canario: Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo e Impuesto General Indirecto Canario.

Ciudades de Ceuta y Melilla: Impuesto sobre la producción, los servicios, la importación y el gravamen complementario sobre carburantes y combustibles petrolíferos.

Tercero.—Los precios máximos de aplicación para los suministros de los gases licuados del petróleo señalados en la presente Resolución se aplicarán a los suministros pendientes de ejecución el día de su entrada en vigor, aunque los pedidos correspondientes tengan fecha anterior. A estos efectos, se entienden por suministros pendientes de ejecución, aquellos que aún no se hayan realizado o se encuentren en fase de realización a las cero horas del día de entrada en vigor de la presente Resolución.

Cuarto.—Las facturaciones de los consumos correspondientes a los suministros de GLP por canalización medidos por contador, relativas al período que incluya la fecha de entrada en vigor de la presente Resolución, o en su caso de otras Resoluciones u Órdenes Ministeriales anteriores o posteriores relativas al mismo período de facturación, se calcularán repartiendo proporcionalmente el consumo total correspondiente al período facturado a los días anteriores y posteriores a cada una de dichas fechas, aplicando a los consumos resultantes del reparto los precios que correspondan a las distintas Resoluciones u Órdenes Ministeriales aplicables.

Quinto.—Las Empresas Distribuidoras de GLP por canalización, adoptarán las medidas necesarias para la determinación de los consumos periódicos efectuados por cada uno de sus clientes, a efectos de proceder a la correcta aplicación de los precios de GLP por canalización a que se refiere la presente Resolución.

Madrid, 15 de diciembre de 2005.—El Director General, Jorge Sanz Oliva.