

ORDEN de 17 de marzo de 1960 sobre utilización de efectos timbrados a partir de la entrada en vigor del texto refundido de la Ley de Timbre, de 3 de marzo de 1960.

Ilustrísimo señor:

Con motivo de la aprobación del texto refundido de Ley de Timbre, redactado en virtud de lo dispuesto en el artículo 21, apartados c) y d), de la Ley de modificaciones tributarias de 23 de diciembre de 1959, se hace patente la conveniencia de dictar una Orden ministerial actualizando la de 5 de diciembre de 1958 sobre utilización de efectos timbrados durante el tiempo que transcurra hasta que se hallen confeccionados la totalidad de los efectos adaptados a la nueva Ley y agotadas las existencias de los antiguos.

Por lo expuesto.

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta de la Dirección General de Tributos Especiales, previo informe de la Junta Consultiva de Timbre y en uso de la autorización concedida por Ley de 23 de diciembre de 1959 y Decreto de 3 de marzo de 1960, ha tenido a bien disponer:

1.º A partir del 1 de abril de 1960 regirán, con carácter transitorio, las siguientes normas en cuanto al uso de efectos timbrados:

A) En las escrituras públicas, actas y demás documentos notariales será preceptivo el uso de papel timbrado de la cuantía que en cada caso determinen los vigentes Ley y Reglamento del Impuesto de Timbre, aunque la clase no coincida con la que para dicha cuantía establece la Ley vigente.

B) Las pólizas bursátiles de contratación sobre efectos públicos, valores industriales o mercantiles y mercancías, las notas de intervención de las operaciones entre Agentes de Cambio y Corredores de Comercio colegiados y las que asimismo expidan relativas a la negociación de valores al portador se extenderán necesariamente en los documentos timbrados especiales que a este fin expende el Estado. Cuando se trate de pólizas bursátiles podrán utilizarse indistintamente los correspondientes a cualquiera de las tres escalas hasta ahora existentes: a) sobre fondos públicos; b) sobre valores industriales o mercantiles de renta fija, o c) sobre valores industriales o mercantiles de renta variable y sobre mercancías, utilizando si existiesen las del precio que corresponda a la operación o las de cualquier clase inferior, suplementando la diferencia de reintegro con timbres móviles que se adherirán a las pólizas y se inutilizarán reglamentariamente.

Los vendís en las operaciones al contado intervenidas por Agentes de Cambio y Corredores de Comercio colegiados habrán de extenderse en el efecto único de tres pesetas. Hasta 1 de enero de 1961 podrán utilizarse indistintamente los efectos timbrados existentes, sea para operaciones al contado sobre fondos públicos o sobre valores industriales o mercantiles y mercaderías, suplementando en caso necesario con timbres móviles la diferencia de reintegro si existiere. Durante los meses de enero y febrero de 1961 quienes posean vendís antiguos no habilitados por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para la clase única de tres pesetas los presentarán a canje en las expendedorías o representaciones de Tabacalera, S. A., en la capital de la provincia, debiendo entregárseles efectos nuevos o habilitados por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre por el importe total de los que entreguen para canje, sin que en ningún caso puedan efectuarse devoluciones a metálico; las fracciones que puedan existir, en su caso, serán canjeadas por timbres móviles. A partir de 1 de enero de 1961 sólo serán utilizables los efectos nuevos o los habilitados para la clase única de tres pesetas por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

Los Agentes de Cambio o Corredores de Comercio quedarán obligados, bajo su responsabilidad, a expresar en su libro-registro la cuantía y forma en que haya sido satisfecho el reintegro de cada operación en que intervengan, consignando en aquél el número ordinal de los documentos timbrados utilizados tanto para las pólizas como para los vendís.

C) En los documentos privados a que se refieren las reglas primera y segunda del apartado 1) del artículo 66 del Reglamento de Timbre será preceptivo el uso de papel timbrado del precio que determinen los vigentes Ley y Reglamento de Timbre del Estado, pudiéndose utilizar indistintamente papel antiguo habilitado o sin habilitar por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre o el confeccionado con arreglo a la Ley vigente.

D) Las libranzas, los pagarés y las pólizas de préstamo y de apertura de crédito de empresas bancarias y de crédito se extenderán en los documentos timbrados especiales que con este fin expende el Estado, pero no será requisito indispensable que el importe de tales efectos corresponda con sujeción a la

escala aplicable del número 11 de la Tarifa a la cuantía de la operación que en ellos contenga, bastando, si aquéllos fueran de clase inferior, que la diferencia de reintegro aparezca satisfecha con timbres móviles, que se adherirán al propio documento y se inutilizarán reglamentariamente. El reintegro así efectuado no privará, en su caso, de fuerza ejecutiva a los expresados documentos mercantiles siempre que se cumplan los restantes requisitos legales pertinentes.

E) Las letras de cambio habrán de extenderse preceptivamente en el efecto de la clase y precio que corresponda con arreglo a la vigente Ley de Timbre del Estado, pudiéndose emplear los efectos nuevos o los antiguos habilitados por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, pero no los antiguos sin habilitar, cuya retirada de la circulación fué dispuesta por Orden ministerial de 5 de diciembre de 1958.

F) Las actuaciones jurisdiccionales de toda especie que deban extenderse preceptivamente en papel timbrado podrán reintegrarse indistintamente mediante el empleo de papel común o de papel timbrado de clase inferior a la que según la escala aplicable les corresponda, satisfaciendo el reintegro total o parcialmente mediante el empleo de timbres móviles, que se adherirán al papel y se inutilizarán en la forma correspondiente, o mediante adhesión a los autos de papel timbrado de pagos al Estado.

G) Para el reintegro de los documentos de toda especie no comprendidos en las disposiciones anteriores, que con arreglo a la Ley deban extenderse preceptivamente en papel timbrado o en documentos timbrados especiales, podrá emplearse respectivamente papel o documentos timbrados especiales de clase inferior a la que según las escalas aplicables les corresponda, completando el reintegro con la adhesión de timbres móviles, que se inutilizarán reglamentariamente.

H) En todos los casos en que según la Ley y Reglamento de Timbre vigentes y lo dispuesto en esta Orden ministerial hayan de emplearse timbres móviles para el reintegro podrán utilizarse indistintamente, según su cuantía, los confeccionados con arreglo a lo dispuesto por la vigente Ley o cualesquiera de las especies y clases actualmente en circulación.

2.º Las normas contenidas en la presente disposición, en cuanto autorizan el uso de efectos timbrados antiguos, se aplicarán sin necesidad de dar cumplimiento, en su caso, a los trámites y requisitos que para la habilitación de efectos timbrados se establece en el artículo 17 del Reglamento de Timbre del Estado vigente.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 17 de marzo de 1960.—P. D., A. Cejudo.

Ilmo. Sr. Director general de Tributos Especiales.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ORDEN de 14 de marzo de 1960 sobre normas para la Señalización de Obras en las Carreteras.

Ilustrísimo señor:

El artículo 41 del Código de la Circulación vigente obliga a señalar convenientemente los obstáculos en la vía pública que dificulten la libre circulación, a cargo del causante de los mismos.

Interesa regular la aplicación de dicho artículo, en lo que se refiere a las obras que se ejecuten en las carreteras, para garantizar una uniformidad en la señalización y conseguir unas condiciones de seguridad deseables.

Por lo expuesto, este Ministerio ha resuelto lo siguiente:

1.º Se aprueban las normas adjuntas para señalar convenientemente las obras realizadas por particulares, entidades o el Estado que afecten a la libre circulación por las carreteras.

2.º Siguiendo estas normas, las Jefaturas de Obras Públicas redactarán para cada caso las instrucciones escritas necesarias.

3.º Los contratistas de obras y las entidades o particulares que realicen obras que afecten a la libre circulación en la carretera deberán instalar las señales y balizas que les sean marcadas, según lo previsto en el artículo anterior.

4.º En ningún caso podrán iniciarse estas obras si no están convenientemente señalizadas inmediatamente antes de su comienzo.

5.º Para las obras actualmente en ejecución, las Jefaturas de Obras Públicas redactarán las instrucciones precisas para adaptar a las presentes normas las actuales señalizaciones, y las harán llegar a los interesados en un plazo no superior a treinta días a partir de la fecha de la publicación de esta Orden. Las señales y balizas deberán quedar instaladas en plazo no superior a sesenta días a partir de la recepción por el interesado de la comunicación correspondiente.

6.º Se faculta a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales para dictar las disposiciones complementarias a la presente Orden.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 14 de marzo de 1960.

VIGON

Ilmo. Sr. Director general de Carreteras y Caminos Vecinales.

NORMAS PARA SEÑALIZAR LAS OBRAS EN LAS CARRETERAS

El Código de la Circulación determina el conjunto de señales que, con exclusión de cualesquiera otras, deberán utilizarse para indicar cualquier circunstancia en la carretera.

En determinadas ocasiones es necesario utilizar no sólo una señal, sino un grupo de señales y balizas. Conviene, para la seguridad del tráfico, uniformar también estos sistemas, determinando el orden y emplazamiento relativo de cada elemento, de tal manera que a circunstancias análogas correspondan sistemas iguales.

Es especialmente urgente complementar el artículo 41 del vigente Código para definir qué deberá entenderse por una obra u obstáculo en la carretera «convenientemente señalado».

Sin embargo, es prácticamente imposible—dadas las diferentes circunstancias que concurren en cada obra—definir un sistema único de señales y balizas que pudiera aplicarse en todos los casos. La anchura disponible de carretera, la longitud del tramo (especialmente cuando no permita la circulación simultánea en ambos sentidos), las condiciones de visibilidad, la intensidad de tráfico y la velocidad posible en la carretera, son factores que necesariamente alteran el sistema a emplear para indicar la presencia de obras que dificulten o constituyan peligro para la circulación.

Los Servicios, en cada caso, deberán determinar el sistema de señalización (señales y balizas) a emplear de acuerdo con estas normas.

Principios generales

1.º No podrán emplearse señales distintas de las que figuren en el Código de Circulación.

2.º Las señales deberán dar el mensaje que corresponda a su definición en la traducción oficial al español del Protocolo relativo a las señales de carreteras de 1949 y modificaciones posteriores.

3.º Deberá emplearse el número mínimo de señales que permita al conductor consciente tomar las medidas o efectuar las maniobras necesarias, en condiciones normales, con comodidad.

No deberá recargarse la atención del conductor con señales cuyo mensaje sea evidente porque el conductor, sin necesidad de las mismas, pueda formarse claro juicio de cómo actuar.

4.º Es preferible, en general, introducir señales complementarias de regulación de la circulación en vez de repetir una misma señal de peligro. Por el mismo coste, dará así mayor y más clara información.

5.º En un mismo poste no podrá ponerse más de una señal reglamentaria, cuyo borde inferior estará a un metro del suelo.

Se exceptúa el caso de las señales «Sentido prohibido» y «Sentido obligatorio» en calzadas divergentes, que podrán colocarse sobre un solo poste, a la misma altura.

A fin de facilitar la interpretación de las señales, podrán añadirse indicaciones suplementarias en una placa rectangular colocada debajo de la señal.

6.º Toda señal o baliza deberá tener una distancia de visibilidad mínima determinada con el criterio de que sea suficiente para que el conductor pueda verlas, comprenderlas y decidir sobre las medidas a tomar. Esta distancia deberá estar libre de otras señales. Pero cuando una señal o baliza presuponga que ya se han ejecutado las maniobras indicadas por otra señal anterior, deberá existir entre sí o entre ellas y la baliza la distancia necesaria para efectuar la maniobra.

Elementos mínimos de señalización

7.º Toda señalización de obras que exijan la ocupación de parte de la explanación de la carretera se compondrá, como mínimo, de los siguientes elementos:

a) Señal de peligro «Obras». (I. 15).

b) Valla que limite frontalmente la zona no utilizable de la explanación.

Se exceptúan las obras ligeras realizadas por obreros con herramientas portátiles, y sin que existan en la carretera obstáculos, zanjas o materiales acopiados, en cuyo caso podrá prescindirse de las vallas, y la señal de peligro «Obras» podrá ser de modelo reducido (70 cm.) y estar a 40 centímetros del suelo.

8.º La placa «Obras» deberá estar, como mínimo, a 150 metros, y, como máximo, a 250 metros de la valla en función de la visibilidad del tramo, de la velocidad del tráfico y del número de señales complementarias que se precise colocar entre señal y valla.

9.º Los tableros de las vallas tendrán 20 centímetros de anchura, su arista inferior estará entre ochenta centímetros y 100 centímetros del suelo y tendrá la longitud mínima de 80 centímetros, distribuidos en una franja roja central de 46 centímetros y dos blancas laterales de 17 centímetros.

Las vallas de mayor longitud se formarán uniendo los elementos, como el anteriormente descrito, que se consideraren necesarios.

10. Deberá procurarse por todos los medios que la señal de «Obras» nunca se halle colocada cuando las obras hayan terminado o estén suspendidas, incluso por periodos cortos, sin que quede obstáculo en la calzada.

Elementos complementarios

11. Para aclarar, complementar o intensificar la señalización mínima podrán añadirse, según las circunstancias, los siguientes elementos:

a) Limitación progresiva de la velocidad, en escalones máximos de 30 kilómetros-hora, desde la posible en la carretera hasta la detención total si fuera preciso (Placa II-A. 14).

La primera señal de limitación puede situarse previa a la de peligro «Obras».

b) Aviso del régimen de circulación en la zona afectada. (Placa I. 201, III-A. 11, III-A. 10, II-A. 20, II-A. 4).

c) Orientación de los vehículos por las posibles desviaciones. (Placa II-B. 1).

d) Delimitación longitudinal de la zona ocupada.

12. El límite de velocidad no debe ser inferior al que las circunstancias del caso exijan, dentro de condiciones normales de seguridad.

13. Cuando el tramo de sentido único alterno no tenga visibilidad o sea muy largo, es preciso regular el tráfico por medio de operarios provistos de los elementos necesarios, o bien por medio de semáforos. En este último caso debe advertirse la presencia de los mismos utilizando la placa complementaria correspondiente.

14. Cuando por la zona de calzada libre puedan circular dos filas de vehículos podrá convenir indicar la desviación del obstáculo con una serie de señales II-B. 1 (Dirección obligatoria), inclinadas a 45 grados y formando en planta una alineación recta cuyo ángulo con el borde de la carretera sea inferior cuanto mayor sea la velocidad posible o previamente señalada en el tramo.

15. Para limitar lateralmente los peligros u obstáculos podrán utilizarse piquetes, vallas, bidones, tabloneros o bien montones o cordones encañados de material menudo (grava, arena, etcétera), con expresa prohibición de que los bidones estén llenos de cualquier material y de utilizar adoquines, bordillos o piedras gruesas equivalentes.

Visibilidad nocturna

16. Todas las señales serán claramente visibles por la noche y deberán, por tanto, ser reflectantes.

17. Las vallas llevarán siempre en sus extremos luces propias, que serán rojas fijas en el sentido de la marcha y amarillas fijas o centelleantes en el contrario. También llevarán luces amarillas en ambos extremos cuando estén en el centro de la calzada con circulación por ambos lados.

18. En las carreteras cuyo tráfico sea de intensidad diaria superior a 500 vehículos las vallas tendrán reflectantes las bandas rojas. Cuando la intensidad sea inferior, podrá emplearse catafaros o bandas reflectantes verticales de 10 centímetros de espesor, centradas sobre cada una de las bandas rojas.

Madrid, 14 de marzo de 1960.—El Director general, Vicente Mortes.