

## MINISTERI D'HISENDA

**18324** ORDRE HAC/2297/2002, de 19 de setembre, per la qual es modifica l'Ordre HAC/1554/2002, de 17 de juny, per la qual s'aproven les normes de gestió de l'impost sobre vendes detallistes de determinats hidrocarburs. («BOE» 227, de 21-9-2002.)

L'Ordre HAC/1554/2002, de 17 de juny, va aprovar les normes de gestió de l'impost sobre vendes detallistes de determinats hidrocarburs, creat per la Llei 24/2001, de 27 de desembre, de mesures administratives fiscals i de l'ordre social.

L'apartat desè de l'Ordre esmentada aprova el procediment de liquidació i pagament de l'impost sobre vendes detallistes, sense tenir en compte la possibilitat que durant un mateix període de declaració liquidació resultin aplicables diferents tipus de gravamen com a conseqüència que alguna comunitat autònoma faci ús de les competències normatives que té reconegudes a l'article 44 i a la disposició transitòria tercera de la Llei 21/2001, de 27 de desembre, per les quals es regulen les mesures fiscals i administratives del nou sistema de finançament de les comunitats autònomes de règim comú i ciutats amb estatut d'autonomia. Per aquest motiu és necessari diferenciar, per a una gestió correcta i control de l'impost, les declaracions liquidacions que cal presentar, així com els pagaments que s'efectuïn en aplicació de tipus de gravamen diferents, dins d'un mateix període liquidatori.

En virtut d'això, en ús de les facultats que confereix la disposició dotze de l'article nou de la Llei 24/2001, de 27 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, d'acord amb el Consell d'Estat,

Aquest Ministeri ha acordat:

### Article únic.

Es modifica el paràgraf 1 de l'apartat desè de l'Ordre de 17 de juny de 2002, que queda redactat de la manera següent:

«1. Els subjectes passius de l'impost sobre vendes detallistes de determinats hidrocarburs estan obligats a presentar una declaració liquidació per cada una de les comunitats autònomes on es produeixi el rendiment de l'impost, ajustada al model aprovat per l'Ordre HAC/299/2002, de 14 de febrer, que compregui les quotes meritades i, si s'escau, les operacions exemptes dins dels terminis que s'indiquen a l'apartat 4 d'aquest article, així com a efectuar, simultàniament, el pagament de les quotes.

Això no obstant, quan al llarg d'un període de liquidació siguin aplicables tipus de gravamen diferents de l'impost sobre vendes detallistes de determinats hidrocarburs, com a conseqüència de l'aprovació del tram autonòmic del tipus de gravamen, els subjectes passius de l'impost estan obligats a presentar una declaració liquidació i ingressos de les quotes corresponents per cada període de temps en el qual s'han aplicat cada un dels tipus de gravamen.»

### Disposició final única.

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 19 de setembre de 2002.

MONTORO ROMERO

Excm. Sr. Secretari d'Estat d'Hisenda i Hm. Sr. Director General de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**18325** REIAL DECRET 957/2002, de 13 de setembre, pel qual es regulen les inspeccions tècniques en carretera dels vehicles industrials que circulen en territori espanyol. («BOE» 227, de 21-9-2002.)

La Directiva 2000/30/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de juny, relativa a les inspeccions tècniques en carretera dels vehicles industrials que circulen a la Comunitat, considera que, a efectes de millorar la protecció del medi ambient i la seguretat viària, no és suficient la inspecció tècnica que aquests vehicles han d'efectuar anualment, i que és una mesura eficaç i rendible fer noves inspeccions tècniques selectives en carretera que controlin el nivell de manteniment dels vehicles industrials en circulació.

Per això, imposa un sistema d'inspeccions tècniques selectives per a aquest tipus de vehicles, que els estats membres han d'establir als seus territoris respectius.

Aquest Reial decret es dicta, per tant, per incorporar a l'ordenament intern la Directiva 2000/30/CE esmentada, i a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de l'Interior i de Ciència i Tecnologia, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió de 13 de setembre de 2002,

### DISPOSO:

#### Article 1. Objecte.

1. A fi de millorar la seguretat viària i el medi ambient, aquest Reial decret té per objecte aconseguir que els vehicles industrials que circulen en el territori nacional, amb independència de l'Estat de la seva matrícula, respectin en una mesura més gran els requisits tècnics que estableixen aquest Reial decret i la normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.

2. Aquest Reial decret defineix les condicions de realització d'inspeccions tècniques en carretera per als vehicles industrials que circulen en el territori nacional.

#### Article 2. Definicions.

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

1. «Vehícle industrial»:

a) Els vehicles de motor destinats al transport de persones que tinguin més de vuit seients, a més del seient del conductor i els remolcs.

b) Els vehicles de motor destinats al transport de mercaderies la massa màxima autoritzada dels quals passi de 3.500 kg i els seus remolcs.

c) Els remolcs i semiremolcs la massa màxima autoritzada dels quals passi de 3.500 kg.

2. «Inspecció tècnica en carretera»: la inspecció tècnica no anunciada, i per tant inesperada, d'un vehicle industrial que circuli al territori nacional, efectuada en la via pública per l'autoritat competent en matèria de trànsit o sota el seu control.

3. «Inspecció tècnica»: el control que assegurí que el vehicle compleix la normativa tècnica d'acord amb el que preveu la normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.

### Article 3. *Criteris de realització de les inspeccions tècniques en carretera.*

1. Les inspeccions tècniques en carretera s'han de dur a terme sense discriminació per motius de nacionalitat del conductor o del país de matriculació o de posada en circulació del vehicle industrial, i tenint en compte la necessitat de reduir al mínim els costos i els retards ocasionats als conductors i a les empreses. Aquestes inspeccions s'han de fer preferentment als vehicles industrials que presentin un estat aparent de manca de manteniment adequat, especialment quan afecti elements del vehicle directament relacionats amb la seguretat viària o el medi ambient.

2. S'han de fer les inspeccions tècniques en carretera suficients per aconseguir els objectius que preveu l'article 1 d'aquest Reial decret, tenint en compte el règim que preveuen les normes reguladores de la inspecció tècnica de vehicles.

### Article 4. *Modalitats de la inspecció.*

1. La inspecció tècnica en carretera pot comprendre una, dues o la totalitat de les modalitats següents:

a) Una inspecció visual de l'estat de manteniment del vehicle industrial, aturat.

b) Un control de l'informe d'inspecció tècnica en carretera a què es refereix l'article següent, o un control de la documentació que acrediti la conformitat del vehicle a la reglamentació tècnica aplicable i, en particular, per als vehicles matriculats o posats en circulació en un Estat membre de la Unió Europea, del comprovant que el vehicle industrial ha estat sotmès a la inspecció tècnica obligatòria d'acord amb la normativa reguladora.

c) Una inspecció per detectar deficiències de manteniment. Aquesta inspecció s'ha de referir a un, a diversos o a la totalitat dels punts de control enumerats a la llista que figura a l'apartat 10 de l'annex I d'aquest Reial decret.

2. Quan la inspecció tracta sobre els dispositius de frenada o es refereix a les emissions dels tubs d'escapament, s'ha de fer segons les disposicions que estableix l'annex II d'aquest Reial decret.

3. Abans d'inspeccionar els punts enumerats a la llista que figura a l'apartat 10 de l'annex I, s'ha de tenir en compte l'últim certificat d'inspecció tècnica o l'informe d'inspecció tècnica en carretera que pugui presentar el conductor.

Es pot tenir en compte també qualsevol altre certificat de seguretat expedit per un organisme autoritzat que presenti el conductor.

Quan els certificats o l'informe a què es refereixen els dos paràgrafs anteriors proporcionin la prova que en el transcurs dels tres últims mesos ja s'ha fet una inspecció sobre un dels punts enumerats a la llista que figura a l'apartat 10 de l'annex I d'aquest Reial decret, aquest punt no s'ha de tornar a controlar, excepte si està justificat, en particular, a causa d'un defecte o d'una no conformitat manifesta.

### Article 5. *Informe d'inspecció.*

1. L'informe de la inspecció tècnica en carretera referit a la inspecció que preveu el paràgraf c) de l'apartat 1 de l'article 4 d'aquest Reial decret, l'han de signar l'autoritat de trànsit que l'ha ordenat i l'inspector que l'ha dut a terme.

2. El model d'aquest informe, que figura a l'annex I, ha d'incloure a l'apartat 10 una llista dels punts que han estat controlats. Aquest informe s'ha de lliurar al conductor del vehicle industrial.

### Article 6. *Inspeccions complementàries.*

1. Si com a conseqüència de qualsevol de les modalitats de la inspecció tècnica en carretera que estableix l'article 4 precedent, l'autoritat o l'inspector consideren que les deficiències en el manteniment del vehicle industrial poden constituir un risc per a la seguretat que justifiqui, sobretot referent a la frenada, una inspecció més precisa, es pot sotmetre el vehicle a una inspecció complementària més minuciosa, en una estació ITV pròpia de les previstes dins del marc normatiu regulador de les inspeccions tècniques de vehicles. En aquest cas, l'informe d'inspecció a què fa referència l'article anterior l'ha d'emetre l'estació ITV.

2. Les estacions ITV que hagin efectuat la inspecció del vehicle a què es refereix l'apartat anterior han de trametre, en el termini de deu dies següents a la inspecció, l'informe corresponent a l'òrgan competent de la comunitat autònoma, la qual, en el mateix termini, l'ha de trametre a la Direcció Provincial de Trànsit corresponent a la província on s'ha fet la inspecció tècnica del vehicle.

### Article 7. *Restriccions a la utilització dels vehicles.*

1. La utilització dels vehicles industrials la pot suspendre l'autoritat de trànsit fins a la reparació dels defectes perillosos detectats si a la inspecció en carretera que preveu l'apartat 1 de l'article 4 d'aquest Reial decret, o a la inspecció tècnica complementària que recull l'article 6, s'evidencia que el vehicle industrial representa un risc important per als seus ocupants o per als altres usuaris de la xarxa de carreteres.

2. Si com a conseqüència de la inspecció tècnica complementària del vehicle, aquest acusa deficiències o desgasts de tal naturalesa que la utilització del vehicle constitueixi un perill per als seus ocupants o per als altres usuaris de la via pública, l'estació ITV ha de qualificar la inspecció de negativa. En aquest cas, el vehicle ha de quedar immobilitzat o se n'ha de disposar el trasllat fins a la seva destinació a través de mitjans aliens al vehicle mateix, i l'estació ha de retenir la targeta ITV o el comprovant de la inspecció tècnica obligatòria, que ha de ser tramesa a la Direcció de Trànsit corresponent.

En qualsevol d'ambdós casos s'ha d'advertir, de manera fefaent, al titular o al conductor la prohibició expressa de fer circular el vehicle.

### Article 8. *Comunicacions.*

1. Amb una periodicitat semestral s'han de remetre a l'organisme autònom Direcció Central de Trànsit les dades relatives al nombre de vehicles industrials inspeccionats a l'empara del que preveu aquest Reial decret, classificats per categories de conformitat amb l'apartat 6 de l'annex I i per país de matriculació, així com els punts controlats i les deficiències trobades d'acord amb l'apartat 10 de l'annex I esmentat, a l'efecte de comunicar a la Comissió Europea la informació corresponent.

2. Així mateix, en el cas de vehicles matriculats en un altre Estat membre, s'han de trametre les deficiències que donin lloc a la prohibició de circulació de conformitat amb el que preveu l'article 7, a fi que el Ministeri de l'Interior ho comuniqui a les autoritats competents de l'Estat membre esmentat i, si s'escau, sol·liciti l'adopció de mesures complementàries.

### Article 9. *Règim sancionador.*

1. El règim de sancions que és procedent aplicar quan el conductor o l'empresari no respectin els requisits tècnics controlats és el que estableixen el text articulat de la Llei

sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març o, si s'escau, la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

2. Les mesures cautelars que es puguin acordar i, en concret, quan es refereixin a la immobilització del vehicle, s'han d'ajustar al que estableix l'article 70 de l'esmentat text articulat, en la redacció actual que en fa la Llei 19/2001, de 19 de desembre.

Disposició addicional primera. *Normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.*

El que preveu aquest Reial decret s'entén sense perjudici del que estableix la normativa reguladora de les inspeccions tècniques de vehicles.

Disposició addicional segona. *Vehicles de les Forces Armades.*

Les inspeccions tècniques dels vehicles industrials pertanyents a les Forces Armades s'han de regir per la seva pròpia normativa.

Disposició final primera. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, sense perjudici de les competències que, si s'escau, corresponguin a les comunitats autònomes.

Disposició final segona. *Desplegament normatiu.*

S'habiliten els ministres de l'Interior i de Ciència i Tecnologia per dictar, en l'àmbit de les seves competències, les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 13 de setembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El vicepresident primer del Govern  
i ministre de la Presidència,  
MARIANO RAJOY BREY

## ANNEX I

## Model d'informe d'inspecció tècnica en carretera que inclou una llista dels punts objecte de control

1. Lloc de la inspecció .....
2. Data .....
3. Hora .....
4. Signe distintiu del país i número de matriculació del vehicle .....
5. Signe distintiu del país i número de matriculació del remolc o semiremolc .....
6. Categoria del vehicle .....
- a) Camió lleuger (3,5-12 tones) (1).
- b) Remolc (2).
- c) Tren de carretera (3).
- d) Autobús o autocar (4).
- e) Camió pesant (més de 12 tones) (5).
- f) Semiremolc (6).
- g) Vehicle articulat (7).
7. Empresa que fa el transport i adreça .....
8. Nacionalitat .....
9. Conductor .....
10. Punts controlats:

	Controlats	No controlats	No conformes
a) Dispositiu de frenada i components del dispositiu de frenada (8) .....			
b) Sistema d'escapament (8) .....			
c) Opacitat del fum (dièsel) (8) .....			
d) Emissions gasoses [benzina, gas natural o gas líquat de petroli (GLP)] (8) .....			
e) Sistema de direcció .....			
f) Llums, dispositius d'enllumenat i de senyalització .....			
g) Rodes i pneumàtics .....			
h) Suspensió (defectes visibles) .....			
i) Xassís (defectes visibles) .....			
j) Tacògraf (instal·lació) .....			
k) Dispositiu de limitació de velocitat (instal·lació) .....			
l) Fuites de carburant o del lubricant .....			

11. Resultats de la inspecció: suspensió de la utilització del vehicle que presenta deficiències greus.

12. Diversos/Observacions.

13. Agent/Inspector que ha fet la inspecció.

Signatura de l'agent/inspector que ha fet la inspecció.

(1) Vehicle de motor destinat al transport de mercaderies, com a mínim, amb quatre rodes i un pes màxim que sobrepassi les 3,5 tones però que no superi les 12 tones (categoria N2).

(2) Qualsevol vehicle destinat a ser acoblat a un vehicle de motor, excepte els semiremolcs, i que en virtut del seu disseny i la seva instal·lació estigui destinat al transport de mercaderies: remolcs amb un massa màxima superior a 3,5 tones, però que no sobrepassi les 10 tones (categoria O3); remolcs amb una massa màxima que sobrepassi les 10 tones (categoria O4).

(3) Vehicle de motor destinat al transport de mercaderies, amb una massa màxima superior a 3,5 tones (categories N2, N3), acoblat a un remolc (categories O3 i O4).

(4) Vehicle de motor destinat al transport de persones, com a mínim, amb quatre rodes i amb més de vuit seients, a més del seient del conductor (categories M2 i M3).

(5) Vehicles de motor destinats al transport de mercaderies que tinguin, com a mínim, quatre rodes, amb una massa màxima superior a 12 tones (categoria N3).

(6) Qualsevol vehicle destinat a ser acoblat a un vehicle de motor de tal manera que una part d'aquest semiremolc reposi sobre el vehicle de motor i que una part substancial del seu pes o del pes de la seva càrrega sigui suportada pel vehicle esmentat i que, per la seva concepció i la seva disposició, estigui destinat al transport de mercaderies (categories O3 i O4).

(7) Vehicle tractor destinat a ser acoblat a un semiremolc.

(8) Aquests punts són objecte de proves i controls específics segons les disposicions que estableix l'annex II.

## ANNEX II

**Modalitats relatives a les proves i/o a les inspeccions dels dispositius de frenada i les emissions de gasos d'escapament**

1. Condicions específiques per als dispositius de frenada.

S'exigeix que cada part del sistema de frenada i els seus sistemes d'accionament estiguin en perfecte estat de marxa i regulats correctament.

Els frens del vehicle han d'exercir les funcions de frenada següents:

a) Per als vehicles de motor i els seus remolcs i semiremolcs, un fre de servei capaç de desaccelerar el vehicle i aturar-lo de manera segura, ràpida i eficaç, independentment de les seves condicions de càrrega i del pendent de la via per la qual circula;

b) Per als vehicles de motor i els seus remolcs i semiremolcs, un fre de mà capaç de mantenir el vehicle aturat, independentment de la seva càrrega i del pendent de la carretera.

2. Condicions específiques per a les emissions de gasos d'escapament.

2.1 Vehicles equipats amb motors d'encesa per guspira (gasolina):

a) Quan les emissions no estiguin regulades per un sistema avançat de control d'emissions com ara un catalitzador de tres vies i sonda lambda:

1) Inspecció visual del sistema d'escapament a fi de comprovar que no presenta fugues.

2) Quan escaigui, inspecció visual del sistema de control de les emissions, a fi de comprovar que el vehicle està dotat de l'equipament requerit.

3) Després d'un període raonable d'escalfament del motor (seguint les recomanacions del fabricant), s'ha de mesurar el contingut de monòxid de carboni (CO) dels gasos d'escapament amb el motor al ralenti (en buit).

El contingut màxim autoritzat de CO als gasos d'escapament no ha d'excedir els valors següents:

1r 4,5 per 100 vol per als vehicles matriculats o posats en circulació per primera vegada entre la data fixada pels estats membres a partir de la qual aquests vehicles han de complir la Directiva 70/220/CEE, del Consell, de 20 de març, i l'1 d'octubre de 1986,

2n 3,5 per 100 vol per als vehicles matriculats o posats en circulació per primera vegada després de l'1 d'octubre de 1986.

b) Quan les emissions estiguin regulades per un sistema avançat de control com ara un catalitzador de tres vies i sonda lambda:

1) Inspecció visual del sistema d'escapament, a fi de comprovar que no presenta fugues i que tots els components estan íntegres.

2) Inspecció visual del sistema de control de les emissions, a fi de comprovar que el vehicle està dotat de l'equipament requerit.

3) Determinació de l'eficàcia del sistema de control de les emissions mitjançant mesurament del valor lambda i el contingut de CO als gasos d'escapament d'acord amb les disposicions de l'apartat 4.

4) Emissions a la sortida del tub d'escapament: valors límit.

1r Mesurament amb el motor al ralenti: el contingut màxim autoritzat de CO als gasos d'escapament no ha d'excedir el 0,5 per 100 vol.

2n Mesurament al ralenti accelerat: la velocitat del motor (desembragat) ha de ser com a mínim igual a 2.000 RPM.

Contingut de CO: màxim 0,3 per 100 vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  o segons les especificacions del fabricant.

2.2 Vehicles equipats amb motors d'encesa per compressió (dièsel).

Mesura de l'opacitat dels gasos d'escapament en acceleració lliure (motor desembragat, de la velocitat de ralenti a la velocitat de desconexió). El nivell de concentració, d'acord amb el que disposa la Directiva 72/306/CEE, del Consell, de 2 d'agost, no ha de superar els valors límit següents del coeficient d'absorció:

1r Motors dièsel d'aspiració natural: 2,5 m.

2n Motors dièsel amb turbocompressor: 3,0 m.

o valors equivalents, si s'utilitza un altre tipus d'equip diferent del que respon a aquests requisits.

Aquestes disposicions no són aplicables als vehicles matriculats o posats en circulació per primera vegada abans de l'1 de gener de 1980.

2.3 Equip de control.

Les emissions dels vehicles s'han de controlar mitjançant un equip que permeti determinar de manera precisa el compliment dels valors límit prescrits o indicats pel fabricant.

**18438** *ORDRE PRE/2317/2002, de 16 de setembre, per la qual es modifiquen els annexos I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII del Reglament sobre notificació de substàncies noves i classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, aprovat pel Reial decret 363/1995, de 10 de març. («BOE» 229, de 24-9-2002.)*

El Reglament sobre notificació de substàncies noves i classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses aprovat pel Reial decret 363/1995, de 10 de març, i els annexos del qual van ser modificats mitjançant les ordres de 13 de setembre de 1995; de 21 de febrer de 1997; de 30 de juny de 1998; d'11 de setembre de 1998; de 16 de juliol de 1999; de 5 d'octubre de 2000, i de 5 d'abril de 2001, va ser dictat per incorporar al nostre ordenament jurídic la Directiva del Consell 67/548/CEE, relativa a l'aproximació de les disposicions legals, reglamentàries i administratives en matèria de classificació, envasament i etiquetatge de substàncies perilloses, així com per les seves posteriors modificacions i adaptacions al progrés tècnic.

Els coneixements científics i tècnics actuals en la matèria han conduït a publicar la Directiva 2001/59/CE, de la Comissió, de 6 d'agost de 2001, per la qual s'adapta al progrés tècnic, per vint-i-vuitena vegada, la Directiva 67/548/CEE, del Consell, i que constitueix una versió actualitzada i revisada dels annexos I, II, III, IV, V, VI, VII, i VIII de la Directiva.

Mitjançant la Directiva esmentada s'han introduït modificacions importants a l'annex III, on s'incorpora una nova Frase de risc R68, per classificar i etiquetar les substàncies mutagèniques categoria 3 i així remetre la Frase de risc R40 a les substàncies carcinogèniques categoria 3. A l'annex V s'elimina el mètode B1 a fi de reduir al mínim el nombre d'animals utilitzats als assaigs, ja que hi ha mètodes alternatius en què es fan servir menys animals. En aquest annex també s'afegeixen nous mètodes sobre toxicitat mediambiental. Quant a les substàncies noves, als annexos VII i VIII s'introdueixen un conjunt