

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

18325 REAL DECRETO 957/2002, do 13 de setembro, polo que se regulan as inspeccións técnicas en estrada dos vehículos industriais que circulan en territorio español. («BOE» 227, do 21-9-2002.)

A Directiva 2000/30/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de xuño, relativa ás inspeccións técnicas en estrada dos vehículos industriais que circulan na Comunidade, considera que, para efectos de mellora-la protección do medio e a seguridade viaria, non resulta suficiente a inspección técnica que estes vehículos teñen que efectuar anualmente, resultando unha medida eficaz e rendible a realización de novas inspeccións técnicas selectivas en estrada que controlen o nivel de mantemento dos vehículos industriais en circulación.

Por iso, impón un sistema de inspeccións técnicas selectivas para este tipo de vehículos, que os estados membros deben establecer nos seus respectivos territorios.

Este real decreto dítase, polo tanto, para incorporar ó ordenamento interno a citada Directiva 2000/30/CE, e ó abeiro do establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ó Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor.

Na súa virtude, por proposta dos ministros do Interior e de Ciencia e Tecnoloxía, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do 13 de setembro de 2002,

DISPONGO:

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Co fin de mellora-la seguridade viaria e o ambiente, este real decreto ten por obxecto conseguir que os vehículos industriais que circulan no territorio nacional, con independencia do Estado da súa matriculación, respecten en maior medida os requisitos técnicos establecidos nel e mais na normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.

2. Este real decreto define as condicións de realización de inspeccións técnicas en estrada para os vehículos industriais que circulan no territorio nacional.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

1. «Vehículo industrial»:

a) Os vehículos de motor destinados ó transporte de persoas que teñan máis de oito asentos, ademais do asento do conductor e os seus remolques.

b) Os vehículos de motor destinados ó transporte de mercadorías cunha masa máxima autorizada que exceda de 3.500 kg e os seus remolques.

c) Os remolques e semirremolques cunha masa máxima autorizada que exceda de 3.500 kg.

2. «Inspección técnica en estrada»: a inspección técnica non anunciada, e polo tanto inesperada, dun vehículo industrial que circule no territorio nacional, efectuada na vía pública pola autoridade competente en materia de tráfico ou baixo o seu control.

3. «Inspección técnica»: o control de que o vehículo cumpre a normativa técnica de acordo co previsto na normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.

Artigo 3. *Criterios de realización das inspeccións técnicas en estrada.*

1. As inspeccións técnicas en estrada levaranse a cabo sen discriminación por motivos de nacionalidade do conductor ou do país de matriculación ou de posta en circulación do vehículo industrial, e tendo en conta a necesidade de reducir ó mínimo os custos e os atrasos ocasionados ós conductores e ás empresas. Estas inspeccións realizaranse preferentemente naqueles vehículos industriais que presenten un aparente estado de falta de mantemento adecuado, especialmente cando afecte a elementos do vehículo directamente relacionados coa seguridade viaria ou o ambiente.

2. Realizaranse as inspeccións técnicas en estrada suficientes para conseguir os obxectivos contemplados no artigo 1 deste real decreto, tendo en conta o réxime previsto nas normas reguladoras da inspección técnica de vehículos.

Artigo 4. *Modalidades da inspección.*

1. A inspección técnica en estrada poderá comprender unha, dúas ou a totalidade das seguintes modalidades:

a) Unha inspección visual do estado de mantemento do vehículo industrial, parado.

b) Un control do informe de inspección técnica en estrada a que se refire o artigo seguinte, ou un control da documentación que acredite a conformidade do vehículo á regulamentación técnica aplicable e, en particular, para os vehículos matriculados ou postos en circulación nun estado membro da Unión Europea, do comprobante de que o vehículo industrial foi sometido á inspección técnica obrigatoria de acordo coa normativa reguladora dela.

c) Unha inspección para detectar deficiencias de mantemento. Esta inspección referirase a un, a varios ou á totalidade dos puntos de control enumerados na lista que figura no punto 10 do anexo I deste real decreto.

2. Cando a inspección verse sobre os dispositivos de freada ou se refira ás emisións dos tubos de escape, efectuarase segundo as disposicións establecidas no anexo II deste real decreto.

3. Antes de proceder a inspeccionar os puntos enumerados na lista que figura no punto 10 do anexo I, terase en conta o último certificado de inspección técnica ou informe de inspección técnica en estrada que poida presentalo conductor.

Poderase ter en conta tamén calquera outro certificado de seguridade expedido por un organismo autorizado que presente o conductor.

Cando os certificados ou o informe a que se refiren os dous parágrafos anteriores proporcionen a proba de que no transcurso dos tres últimos meses xa se efectuou unha inspección sobre un dos puntos enumerados na lista que figura no punto 10 do anexo I deste real decreto, este punto non volverá a controlarse, excepto se iso estivese xustificado, en particular, debido a un defecto ou a unha non conformidade manifesta.

Artigo 5. *Informe de inspección.*

1. O informe da inspección técnica en estrada referido á inspección contemplada na alínea c) do punto 1 do artigo 4 deste real decreto, será asinado pola autoridade de tráfico que a ordenase e polo inspector que a levase a cabo.

2. O modelo deste informe, que figura no anexo I, incluirá no número 10 unha lista dos puntos que fosen controlados. Este informe deberá entregárselle ó conductor do vehículo industrial.

n
Artigo 6. *Inspeccións complementarias.*

1. Se como consecuencia de calquera das modalidades da inspección técnica en estrada establecida no artigo 4 precedente, a autoridade ou o inspector consideran que as deficiencias no mantemento do vehículo industrial poden constituír un risco para a seguridade que xustifique, sobre todo no que se refire á freada, unha inspección máis precisa, poderá someterse o vehículo a unha inspección complementaria máis minuciosa, nunha estación ITV próxima das contempladas dentro do marco normativo regulador das inspeccións técnicas de vehículos. Neste caso, o informe de inspección a que fai referencia o artigo anterior será emitido pola estación ITV.

2. As estacións ITV que efectuasen a inspección do vehículo a que se refire o punto anterior remitirán, no prazo de dez días seguintes a ela, o informe correspondente ó órgano competente da Comunidade Autónoma, a cal, no mesmo prazo, llo remitirá á Xefatura Provincial de Tráfico correspondente á provincia onde se efectuase a inspección técnica do vehículo.

Artigo 7. *Restriccións á utilización dos vehículos.*

1. A utilización dos vehículos industriais poderá ser suspendida pola autoridade de tráfico ata a reparación dos defectos perigosos detectados se na inspección en estrada contemplada no punto 1 do artigo 4 deste real decreto, ou na inspección técnica complementaria recollida no artigo 6, se evidencia que o vehículo industrial representa un risco importante para os seus ocupantes ou para os outros usuarios da rede de estradas.

2. Se como consecuencia da inspección técnica complementaria do vehículo, este acusase deficiencias ou desgastes de tal natureza que a súa utilización constituíse un perigo para os seus ocupantes ou para os demais usuarios da vía pública, a estación ITV cualificará a inspección como negativa. Neste caso, quedará inmovilizado o vehículo ou poderá dispoñerse o seu traslado ata o seu destino a través de medios alleos ó propio vehículo, sendo retida pola estación a tarxeta ITV ou o comprobante da inspección técnica obrigatoria, que lle será remitida á Xefatura de Tráfico correspondente.

En calquera de ámbolos supostos advertiráselle, de modo que faga fe, ó titular ou conductor del a expresa prohibición de circula-lo vehículo.

Artigo 8. *Comunicacións.*

1. Cunha periodicidade semestral deberán remitírselle ó organismo autónomo Xefatura Central de Tráfico os datos relativos ó número de vehículos industriais inspeccionados ó abeiro do previsto neste real decreto, clasificados por categorías conforme o punto 6 do anexo I e por país de matriculación, así como os puntos controlados e as deficiencias encontradas de acordo co punto 10 do citado anexo I, para os efectos de lle comunicar á Comisión Europea a información correspondente.

2. Así mesmo, no caso de vehículos matriculados noutro estado membro, deberán remitirse as deficiencias que dean lugar á prohibición de circulación conforme o previsto no artigo 7, co fin de que o Ministerio do Interior llelo comunique ás autoridades competentes do citado estado membro e, se é o caso, solicite a adopción de medidas complementarias.

Artigo 9. *Réxime sancionador.*

1. O réxime de sancións que proceda aplicar cando o conductor ou o empresario non respecten os requisitos técnicos controlados será o establecido no texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 339/1990, do 2 de marzo, ou, se é o caso, na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.

2. As medidas cautelares que se poidan acordar e, en concreto, cando se refiran á inmovilización do vehículo axustaranse ó establecido no artigo 70 do referido texto articulado, na súa redacción actual dada pola Lei 19/2001, do 19 de decembro.

Disposición adicional primeira. *Normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.*

O previsto por este real decreto entenderase sen prexuízo do establecido na normativa reguladora das inspeccións técnicas de vehículos.

Disposición adicional segunda. *Vehículos das Forzas Armadas.*

As inspeccións técnicas dos vehículos industriais pertencentes ás Forzas Armadas rexeranse pola súa propia normativa.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ó abeiro do establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que lle atribúe ó Estado a competencia exclusiva en materia de tráfico e circulación de vehículos de motor, sen prexuízo das competencias que, se é o caso, lles correspondan ás comunidades autónomas.

Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento normativo.*

Habíltase ós ministros do Interior e de Ciencia e Tecnoloxía para dictar, no ámbito das súas competencias, as disposicións necesarias para o desenvolvemento e a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 13 de setembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente primeiro do Goberno
e ministro da Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Modelo de informe de inspección técnica en estrada que inclúe unha lista dos puntos obxecto de control

1. Lugar da inspección
2. Data
3. Hora
4. Signo distintivo do país e número de matriculación do vehículo
5. Signo distintivo do país e número de matriculación do remolque ou semirremolque
6. Categoría do vehículo
- a) Camión lixeiro (3,5-12 toneladas) (1).
 b) Remolque (2).
 c) Tren de estrada (3).
 d) Autobús ou autocar (4).
 e) Camión pesado (máis de 12 toneladas) (5).
 f) Semirremolque (6).
 g) Vehículo articulado (7).
7. Empresa que efectúa o transporte e enderezo
8. Nacionalidade
9. Conductor
10. Puntos controlados:

	Controlados	Non controlados	Non conformes
a) Dispositivo de freada e compoñentes do dispositivo de freada (8)			
b) Sistema de escape (8)			
c) Opacidade do fume (diesel) (8)			
d) Emisións gasosas [gasolina, gas natural ou gas licuado de petróleo (GLP)] (8)			
e) Sistema de dirección			
f) Luces, dispositivos de luces e de sinalización			
g) Rodas e pneumáticos			
h) Suspensión (defectos visibles)			
i) Chasis (defectos visibles)			
j) Tacógrafo (instalación)			
k) Dispositivo de limitación de velocidade (instalación)			
l) Fugas de carburante ou do lubricante			

11. Resultados da inspección: suspensión da utilización do vehículo que presenta deficiencias graves.

12. Varios/observacións.

13. Axente/inspector que efectuou a inspección.

Sinatura do axente/Inspector que efectuou a inspección.

(1) Vehículo de motor destinado ó transporte de mercancías con, polo menos, catro rodas e un peso máximo que supere as 3,5 toneladas pero que non supere as 12 toneladas (categoría N2).

(2) Todo vehículo destinado a ser ensamblado a un vehículo de motor, excepto os semirremolques, e que en virtude do seu deseño e a súa instalación, estea destinado ó transporte de mercancías: remolques cunha masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero que non supere 10 toneladas (categoría O3); remolques cunha masa máxima que supere as 10 toneladas (categoría O4).

(3) Vehículo de motor destinado ó transporte de mercancías, cunha masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2, N3), ensamblado a un remolque (categorías O3 e O4).

(4) Vehículo de motor destinado ó transporte de persoas con, polo menos, catro rodas e con máis de oito asentos, ademais do asento do conductor (categorías M2 e M3).

(5) Vehículos de motor destinados ó transporte de mercancías que teñan, polo menos, catro rodas, cunha masa máxima superior a 12 toneladas (categoría N3).

(6) Todo vehículo destinado a ser ensamblado a un vehículo de motor de tal maneira que unha parte deste semirremolque repouse sobre o vehículo de motor e que unha parte substancial do seu peso ou do peso da súa carga sexa soportada polo devandito vehículo e que, pola súa concepción e a súa disposición, estea destinado ó transporte de mercancías (categorías O3 e O4).

(7) Vehículo tractor destinado a ser ensamblado a un semirremolque.

(8) Estes puntos son obxecto de probas e controis específicos segundo as disposicións establecidas no anexo II.

s

ANEXO II

Modalidades relativas ás probas ou ás inspeccións dos dispositivos de freada e as emisións de gases de escape

1. Condicións específicas para os dispositivos de freada.

Esixese que cada parte do sistema de freada e os seus sistemas de accionamento estean en perfecto estado de marcha e correctamente regulados.

Os freos do vehículo deben exercer-las funcións de freada seguintes:

a) Para os vehículos de motor e os seus remolques e semirremolques, un freo de servizo capaz de desacelerar o vehículo e detelo de maneira segura, rápida e eficaz, independentemente das súas condicións de carga e da pendente da vía pola que circula;

b) Para os vehículos de motor e os seus remolques e semirremolques, un freo de estacionamento capaz de manter o vehículo detido, independentemente da súa carga e da pendente da estrada.

2. Condicións específicas para as emisións de gases de escape.

2.1 Vehículos equipados con motores de acendido por chispa (gasolina):

a) Cando as emisións non estean reguladas por un sistema avanzado de control de emisións tal como un catalizador de tres vías e sonda lambda:

1) Inspección visual do sistema de escape co fin de comprobar que non presenta fugas.

2) Cando proceda, inspección visual do sistema de control das emisións, co fin de comprobar que o vehículo estea dotado do equipamento requirido.

3) Tras un período razoable de quentamento do motor (segundo as recomendacións do fabricante), medírase o contido de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape co motor ó ralentí (en baleiro).

O contido máximo autorizado de CO nos gases de escape non deberá exceder dos valores seguintes:

1.º 4,5 por 100 vol para os vehículos matriculados ou postos en circulación por primeira vez entre a data fixada polos estados membros a partir da cal estes vehículos deben cumprir-la Directiva 70/220/CEE, do Consello, do 20 de marzo, e o 1 de outubro de 1986,

2.º 3,5 por 100 vol para os vehículos matriculados ou postos en circulación por primeira vez despois do 1 de outubro de 1986.

b) Cando as emisións estean reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías e sonda lambda:

1) Inspección visual do sistema de escape, co fin de comprobar que non presenta fugas e que tódolos compoñentes estean íntegros.

2) Inspección visual do sistema de control das emisións, co fin de comprobar que o vehículo estea dotado do equipamento requirido.

3) Determinación da eficacia do sistema de control das emisións mediante medición do valor lambda e o contido de CO nos gases de escape de acordo coas disposicións do punto 4.

4) Emisións á saída do tubo de escape: Valores límite:

1.º Medición co motor ó ralentí: O contido máximo autorizado de CO nos gases de escape non deberá exceder do 0,5 por 100 vol.

2.º Medición ó ralentí acelerado, a velocidade do motor (desembragado) debe ser polo menos igual a 2.000 RPM

Contido de CO: máximo 0,3 por 100 vol.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ou segundo as especificacións do fabricante.

2.2 Vehículos equipados con motores de acendido por compresión (diesel):

Medida da opacidade dos gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, da velocidade de ralentí á velocidade de desconexión). O nivel de concentración non debe superar consonte o disposto na Directiva 72/306/CEE, do Consello, do 2 de agosto, os valores límite seguintes do coeficiente de absorción:

1.º Motores diesel de aspiración natural: 2,5 m.

2.º Motores diesel con turbocompresor: 3,0 m.

ou valores equivalentes, se se utiliza outro tipo de equipo distinto ó que responde a estes requisitos.

Estas disposicións non serán aplicables ós vehículos matriculados ou postos en circulación por primeira vez antes do 1 de xaneiro de 1980.

2.3 Equipo de control.

As emisións dos vehículos controlaranse mediante un equipo que permita determinar de maneira precisa o cumprimento dos valores límite prescritos ou indicados polo fabricante.

18438 *ORDE PRE/2317/2002, do 16 de setembro, pola que se modifican os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII do Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, aprobado polo Real decreto 363/1995, do 10 de marzo. («BOE» 229, do 24-9-2002.)*

O Regulamento sobre notificación de substancias novas e clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, aprobado polo Real decreto 363/1995, do 10 de marzo, e os anexos do cal foron modificados mediante as ordes do 13 de setembro de 1995; do 21 de febreiro de 1997; do 30 de xuño de 1998; do 11 de setembro de 1998; do 16 de xullo de 1999; do 5 de outubro de 2000, e de 5 de abril de 2001, foi dictado para incorporar ó noso ordenamento xurídico a Directiva do Consello 67/548/CEE, relativa á aproximación das disposicións legais, regulamentarias e administrativas en materia de clasificación, envasado e etiquetaxe de substancias perigosas, así como polas súas posteriores modificacións e adaptacións ó progreso técnico.

Os coñecementos científicos e técnicos actuais na materia conduciron á publicación da Directiva 2001/59/CE, da Comisión, do 6 de agosto de 2001, pola que se adapta, por vixésimo oitava vez, ó progreso técnico a Directiva 67/548/CEE, do Consello, e que constitúe unha versión actualizada e revisada dos anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, e VIII da dita directiva.

Mediante a citada directiva introducíronse importantes modificacións no anexo III, onde se incorpora unha nova frase de risco R68, para clasificar e etiquetar as substancias mutaxénicas Categoría 3 e así remiti-la frase risco R40 ás substancias carcinoxénicas categoría 3. No anexo V elimínase o método B1 co fin de reducir ó míni-