

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE HACIENDA

18324 *ORDEN HAC/2297/2002, de 19 de septiembre, por la que se modifica la Orden HAC/1554/2002, de 17 de junio, por la que se aprueban las normas de gestión del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos.*

La Orden HAC/1554/2002, de 17 de junio, aprobó las normas de gestión del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, creado por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Administrativas, Fiscales y del Orden Social.

El apartado décimo de la citada Orden aprueba el procedimiento de liquidación y pago del Impuesto sobre Ventas Minoristas, sin tener en cuenta la posibilidad de que durante un mismo periodo de declaración-liquidación resultasen aplicables diferentes tipos de gravamen como consecuencia de que alguna Comunidad Autónoma hiciera uso de las competencias normativas que tiene reconocidas en el artículo 44 y en la disposición transitoria tercera de la Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por las que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía. Se hace por ello preciso diferenciar, para una correcta gestión y control del impuesto, las declaraciones-liquidaciones a presentar, así como los pagos que se efectúen en aplicación de tipos de gravamen diferentes, dentro de un mismo período liquidatorio.

En su virtud, en uso de las facultades conferidas en la disposición doce del artículo nueve de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, de acuerdo con el Consejo de Estado, Este Ministerio ha acordado:

Artículo único.

Se modifica el párrafo 1 del apartado décimo de la Orden de 17 de junio de 2002, que queda redactado de la siguiente manera:

«1. Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos estarán obligados a presentar una declaración-liquidación por cada una de las Comunidades Autónomas donde se produzca el rendimiento del impuesto, ajustada al modelo aprobado por Orden HAC/299/2002, de 14 de febrero, comprensiva de las cuotas devengadas y, en su caso, de las operaciones exentas dentro de los plazos que se indican en el apartado 4 de este artículo, así como a efectuar, simultáneamente, el pago de las cuotas.

No obstante, cuando a lo largo de un periodo de liquidación resulten aplicables tipos de gravamen diferentes del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, como consecuencia de la aprobación del tramo autonómico del tipo de gravamen, los sujetos pasivos del impuesto estarán obligados a presentar una declaración-liquidación e ingreso de las cuotas correspondientes por cada periodo de tiempo en que han sido aplicados cada uno de los tipos de gravamen.»

Disposición final única.

La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 19 de septiembre de 2002.

MONTORO ROMERO

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Hacienda e Ilmo. Sr. Director general de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

18325 *REAL DECRETO 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.*

La Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, considera que, a efectos de mejorar la protección del medio ambiente y la seguridad vial, no resulta suficiente la inspección técnica que estos vehículos tienen que efectuar anualmente, resultando una medida eficaz y rentable la realización de nuevas inspecciones técnicas selectivas en carretera que controlen el nivel de mantenimiento de los vehículos industriales en circulación.

Por ello, impone un sistema de inspecciones técnicas selectivas para este tipo de vehículos, que los Estados miembros deben establecer en sus respectivos territorios.

El presente Real Decreto se dicta, por tanto, para incorporar al ordenamiento interno la citada Directiva 2000/30/CE, y al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Ciencia y Tecnología, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 13 de septiembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, el presente Real Decreto tiene por objeto conseguir que los vehículos industriales que circulan en el territorio nacional, con independencia del Estado de su matriculación, respeten en mayor medida los requisitos técnicos establecidos en el mismo y en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

2. El presente Real Decreto define las condiciones de realización de inspecciones técnicas en carretera para los vehículos industriales que circulan en el territorio nacional.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos del presente Real Decreto, se entenderá por:

1. «Vehículo industrial»:

a) Los vehículos de motor destinados al transporte de personas que tengan más de ocho asientos, además del asiento del conductor y sus remolques.

b) Los vehículos de motor destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y sus remolques.

c) Los remolques y semirremolques cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg.

2. «Inspección técnica en carretera»: la inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo industrial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su control.

3. «Inspección técnica»: el control de que el vehículo cumple la normativa técnica de acuerdo con lo previsto en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Artículo 3. *Criterios de realización de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial, y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas. Estas inspecciones se realizarán preferentemente en aquellos vehículos industriales que presenten un aparente estado de falta de mantenimiento adecuado, especialmente cuando afecte a elementos del vehículo directamente relacionados con la seguridad vial o el medio ambiente.

2. Se realizarán las inspecciones técnicas en carretera suficientes para conseguir los objetivos contemplados en el artículo 1 del presente Real Decreto, teniendo en cuenta el régimen previsto en las normas reguladoras de la inspección técnica de vehículos.

Artículo 4. *Modalidades de la inspección.*

1. La inspección técnica en carretera podrá comprender una, dos o la totalidad de las siguientes modalidades:

a) Una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado.

b) Un control del informe de inspección técnica en carretera a que se refiere el artículo siguiente, o un control de la documentación que acredite la conformidad

del vehículo a la reglamentación técnica aplicable y, en particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, del comprobante de que el vehículo industrial ha sido sometido a la inspección técnica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

c) Una inspección para detectar deficiencias de mantenimiento. Esta inspección se referirá a uno, a varios o a la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I de este Real Decreto.

2. Cuando la inspección versara sobre los dispositivos de frenado o se refiera a las emisiones de los tubos de escape, se efectuará según las disposiciones establecidas en el anexo II de este Real Decreto.

3. Antes de proceder a inspeccionar los puntos enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I, se tendrá en cuenta el último certificado de inspección técnica o informe de inspección técnica en carretera que pueda presentar el conductor.

Se podrá tener en cuenta también cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo autorizado que presente el conductor.

Cuando los certificados o el informe a que se refieren los dos párrafos anteriores proporcionen la prueba de que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección sobre uno de los puntos enumerados en la lista que figura en el apartado 10 del anexo I de este Real Decreto, este punto no volverá a controlarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a un defecto o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 5. *Informe de inspección.*

1. El informe de la inspección técnica en carretera referido a la inspección contemplada en el párrafo c) del apartado 1 del artículo 4 de este Real Decreto, será firmado por la autoridad de tráfico que la haya ordenado y por el inspector que la hubiera llevado a cabo.

2. El modelo de este informe, que figura en el anexo I, incluirá en el apartado 10 una lista de los puntos que hayan sido controlados. Dicho informe deberá entregarse al conductor del vehículo industrial.

Artículo 6. *Inspecciones complementarias.*

1. Si como consecuencia de cualquiera de las modalidades de la inspección técnica en carretera establecida en el artículo 4 precedente, la autoridad o el inspector consideran que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo industrial pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, podrá someterse el vehículo a una inspección complementaria más minuciosa, en una estación ITV cercana de las contempladas dentro del marco normativo regulador de las inspecciones técnicas de vehículos. En este caso, el informe de inspección a que hace referencia el artículo anterior será emitido por la estación ITV.

2. Las estaciones ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado anterior remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente al órgano competente de la Comunidad Autónoma, la cual, en el mismo plazo, lo remitirá a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.

Artículo 7. *Restricciones a la utilización de los vehículos.*

1. La utilización de los vehículos industriales podrá suspenderse por la autoridad de tráfico hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados si en la inspección en carretera contemplada en el apartado 1 del artículo 4 de este Real Decreto, o en la inspección técnica complementaria recogida en el artículo 6, se evidencia que el vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras.

2. Si como consecuencia de la inspección técnica complementaria del vehículo, acusare éste deficiencias o desgastes de tal naturaleza que la utilización del mismo constituyese un peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública, la estación ITV calificará la inspección como negativa. En este caso, quedará inmovilizado el vehículo o podrá disponerse su traslado hasta su destino a través de medios ajenos al propio vehículo, reteniéndose por la estación la tarjeta ITV o el comprobante de la inspección técnica obligatoria, que será remitida a la Jefatura de Tráfico correspondiente.

En cualquiera de ambos supuestos se advertirá, de modo fehaciente, al titular o conductor del mismo la expresa prohibición de circular el vehículo.

Artículo 8. *Comunicaciones.*

1. Con una periodicidad semestral deberán remitirse al Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos industriales inspeccionados al amparo de lo previsto en el presente Real Decreto, clasificados por categorías conforme al apartado 6 del anexo I y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con el apartado 10 del citado anexo I, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.

2. Asimismo, en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, deberán remitirse las deficiencias que den lugar a la prohibición de circulación conforme a lo previsto en el artículo 7, con el fin de que el Ministerio del Interior lo comunique a las autoridades competentes del citado Estado miembro y, en su caso, solicite la adopción de medidas complementarias.

Artículo 9. *Régimen sancionador.*

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando el conductor o el empresario no respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en

el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo se ajustarán a lo establecido en el artículo 70 del referido texto articulado, en su redacción actual dada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre.

Disposición adicional primera. *Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.*

Lo previsto por el presente Real Decreto se entenderá sin perjuicio de lo establecido en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos

Disposición adicional segunda. *Vehículos de las Fuerzas Armadas.*

Las inspecciones técnicas de los vehículos industriales pertenecientes a las Fuerzas Armadas se regirán por su propia normativa.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las competencias que, en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

Se habilita a los Ministros del Interior y de Ciencia y Tecnología para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y la aplicación del presente Real Decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid a 13 de septiembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Modelo de informe de inspección técnica en carretera que incluye una lista de los puntos objeto de control

1. Lugar de la inspección
2. Fecha
3. Hora
4. Signo distintivo del país y número de matriculación del vehículo
5. Signo distintivo del país y número de matriculación del remolque o semirremolque
6. Categoría del vehículo
- a) Camión ligero (3,5-12 toneladas) (1).
 b) Remolque (2).
 c) Tren de carretera (3).
 d) Autobús o autocar (4).
 e) Camión pesado (más de 12 toneladas) (5).
 f) Semirremolque (6).
 g) Vehículo articulado (7).
7. Empresa que efectúa el transporte y dirección
8. Nacionalidad
9. Conductor
10. Puntos controlados:

	Controlados	No controlados	No conformes
a) Dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado (8)			
b) Sistema de escape (8)			
c) Opacidad del humo (diésel) (8)			
d) Emisiones gaseosas [gasolina, gas natural o gas licuado de petróleo (GLP)] (8)			
e) Sistema de dirección			
f) Luces, dispositivos de alumbrado y de señalización			
g) Ruedas y neumáticos			
h) Suspensión (defectos visibles)			
i) Chasis (defectos visibles)			
j) Tacógrafo (instalación)			
k) Dispositivo de limitación de velocidad (instalación)			
l) Fugas de carburante o del lubricante			

11. Resultados de la inspección: suspensión de la utilización del vehículo que presenta deficiencias graves.
 12. Varios/observaciones.
 13. Agente/inspector que ha efectuado la inspección.
 Firma del Agente/Inspector que ha efectuado la inspección.

(1) Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías con, al menos, cuatro ruedas y un peso máximo que sobrepase las 3,5 toneladas pero que no supere las 12 toneladas (categoría N2).

(2) Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor, excepto los semirremolques, y que en virtud de su diseño y su instalación, esté destinado al transporte de mercancías: remolques con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero que no sobrepase 10 toneladas (categoría O3); remolques con una masa máxima que sobrepase las 10 toneladas (categoría O4).

(3) Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2, N3), acoplado a un remolque (categorías O3 y O4).

(4) Vehículo de motor destinado al transporte de personas con, al menos, cuatro ruedas y con más de ocho asientos, además del asiento del conductor (categorías M2 y M3).

(5) Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías que tengan, por lo menos, cuatro ruedas, con una masa máxima superior a 12 toneladas (categoría N3).

(6) Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor de tal manera que una parte de este semirremolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso o del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo y que, por su concepción y su disposición, esté destinado al transporte de mercancías (categorías O3 y O4).

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

(8) Estos puntos son objeto de pruebas y controles específicos según las disposiciones establecidas en el anexo II.

ANEXO II

Modalidades relativas a las pruebas y/o a las inspecciones de los dispositivos de frenado y las emisiones de gases de escape

1. Condiciones específicas para los dispositivos de frenado.

Se exige que cada parte del sistema de frenado y sus sistemas de accionamiento estén en perfecto estado de marcha y correctamente regulados.

Los frenos del vehículo deben ejercer las funciones de frenado siguientes:

a) Para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de servicio capaz de desacelerar el vehículo y detenerlo de manera segura, rápida y eficaz, independientemente de sus condiciones de carga y de la pendiente de la vía por la que circula;

b) Para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de estacionamiento capaz de mantener el vehículo detenido, independientemente de su carga y de la pendiente de la carretera.

2. Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape.

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

a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que no presenta fugas.

2) Cuando proceda, inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.

3) Tras un período razonable de calentamiento del motor (siguiendo las recomendaciones del fabricante), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder los valores siguientes:

1.º 4,5 por 100 vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha fijada por los Estados miembros a partir de la cual estos vehículos deben cumplir la Directiva 70/220/CEE, del Consejo, de 20 de marzo, y el 1 de octubre de 1986,

2.º 3,5 por 100 vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986.

b) Cuando las emisiones estén reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:

1) Inspección visual del sistema de escape, a fin de comprobar que no presenta fugas y que todos los componentes estén íntegros.

2) Inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.

3) Determinación de la eficacia del sistema de control de las emisiones mediante medición del valor lambda y el contenido de CO en los gases de escape de acuerdo con las disposiciones del apartado 4.

4) Emisiones a la salida del tubo de escape: Valores límite

1.º Medición con el motor al ralentí: El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder del 0,5 por 100 vol.

2.º Medición al ralentí acelerado, la velocidad del motor (desembragado) debe ser al menos igual a 2.000 RPM

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

Lambda: $1 \pm 0,03$ o según las especificaciones del fabricante.

2.2 Vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diésel).

Medida de la opacidad de los gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de concentración no debe superar con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 72/306/CEE, del Consejo, de 2 de agosto, los valores límite siguientes del coeficiente de absorción:

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

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

o valores equivalentes, si se utiliza otro tipo de equipo distinto al que responde a estos requisitos.

Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

2.3 Equipo de control.

Las emisiones de los vehículos se controlarán mediante un equipo que permita determinar de manera precisa el cumplimiento de los valores límite prescritos o indicados por el fabricante.

18326 REAL DECRETO 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general.

El Real Decreto-ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes, aprobado como parte de un conjunto de reformas estructurales acordadas por el Gobierno, ha adoptado una serie de medidas cuyo objetivo esencial es incidir de forma inmediata en el comportamiento de distintos agentes económicos que operan en diversos sectores gestionados por el Ministerio de Fomento, a fin de estimular la competencia, conseguir una mejor asignación de recursos y, con ello, influir sobre el nivel de precios.

Entre estas medidas destaca la modificación operada por este Real Decreto-ley en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a la que ha incorporado una nueva disposición adicional vigésima primera, en la que se ordena a las Autoridades portuarias que adjudiquen un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de conformidad con los criterios que reglamentariamente se determinen teniendo en cuenta una serie de circunstancias establecidas ahora por la Ley.

En ejecución de ello, este Real Decreto tiene por objeto el desarrollo de esa nueva disposición adicional de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, fijando los criterios a seguir por las Autoridades portuarias para la adjudicación de un mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustible en la zona de servicio de los puertos de interés general, así como los relativos a los concursos para la adjudicación de las nuevas instalaciones y el otorgamiento de las concesiones correspondientes.

Resulta también necesario ordenar el suministro de combustible a barcos sin instalaciones fijas, de forma que toda la actividad de suministro de combustible en