

**Article 2. *Avaluació del desenvolupament efectiu dels ensenyaments.***

Als efectes del que disposen aquest Reial decret i els apartats 5 i, si s'escau, 6 de l'article 35 de la Llei orgànica 6/2001, de 21 de desembre, transcorregut el període d'implantació del pla d'estudis a què es refereix el paràgraf segon de l'apartat 1 de l'article 1, la Universitat ha de sotmetre a l'avaluació de l'Agència Nacional d'Avaluació de la Qualitat i Acreditació el desenvolupament efectiu dels corresponents ensenyaments.

**Article 3. *Expedició del títol.***

El títol a què es refereix l'apartat 1 de l'article 1 l'expedeix el rector de la Universitat Autònoma de Barcelona, d'acord amb el que estableixen l'apartat 2 de l'article 34 de la Llei orgànica 6/2001, de 21 de desembre, i altres normes vigents, amb menció expressa d'aquest Reial decret que homologa el títol.

**Disposició final primera. *Habilitació per al desplegament reglamentari.***

El ministre d'Educació, Cultura i Esport, en l'àmbit de les seves competències, ha de dictar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

**Disposició final segona. *Entrada en vigor.***

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

Madrid, 26 de desembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

La ministra d'Educació, Cultura i Esport,  
PILAR DEL CASTILLO VERA

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**1438** *REIAL DECRET 122/2004, de 23 de gener, pel qual es modifica el 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» 21, de 24-1-2004.)*

El Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, regula les inspeccions en carretera de vehicles industrials tant de transport de mercaderies com de viatgers. Segons aquest Reial decret, es pot complementar la inspecció periòdica amb inspeccions inesperades d'una part representativa de la flota dels vehicles industrials en carretera cada any.

L'àmbit de les inspeccions tècniques està regulat pel Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, així com pels reials decrets 1987/1985, de 24 de setembre, i 2042/1994, de 14 d'octubre, que regulen el funcionament de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) i les inspeccions tècniques dels vehicles. Aquestes disposicions han estat modificades recentment pel Reial decret llei 7/2000, de 23 de juny, que regula la prestació de serveis d'inspecció tècnica de vehicles, i també pel Reial decret 833/2003, de 27 de juny, pel qual s'estableixen els requisits tècnics que han de complir les estacions d'ins-

pecció tècnica de vehicles (ITV), a fi de ser autoritzades per dur a terme aquesta activitat.

Totes les disposicions esmentades abans estan harmonitzades amb les directives 96/96/CE del Consell, de 20 de desembre de 1996, i 2000/30/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 6 de juny de 2000, relatives a les inspeccions tècniques dels vehicles i a les inspeccions tècniques dels vehicles industrials en carretera respectivament.

La Directiva 96/96/CE ha estat modificada recentment per la Directiva 2003/27/CE de la Comissió, de 3 d'abril de 2003, a fi d'establir límits d'emissió més estrictes per a determinades categories de vehicles de motor i la inspecció funcional dels dispositius de limitació de velocitat dels vehicles industrials.

Igualment, i amb els mateixos objectius, també ha estat modificada la Directiva 2000/30/CE per la Directiva 2003/26/CE de la Comissió, de 3 d'abril de 2003, per la qual s'adapta al progrés tècnic la Directiva 2000/30/CE del Parlament Europeu i del Consell, referent als dispositius de limitació de velocitat i les emissions de gasos d'escapament dels vehicles industrials, per la qual cosa, per incorporar al nostre ordenament jurídic la Directiva 2003/26/CE, és necessari actualitzar el Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, per incorporar una revisió dels valors límit d'emissió aplicables a les inspeccions i incloure la inspecció funcional dels dispositius de limitació de velocitat a les inspeccions tècniques en carretera dels vehicles industrials que circulen en territori espanyol.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de Ciència i Tecnologia i de l'Interior, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 23 de gener de 2004,

### DISPOSO:

**Article únic.** *Modificació del Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, pel qual es regulen les inspeccions tècniques en carretera dels vehicles industrials que circulen per territori espanyol.*

El Reial decret 957/2002, de 13 de setembre, pel qual es regulen les inspeccions tècniques en carretera dels vehicles industrials que circulen per territori espanyol, queda modificat en els termes següents:

U. Es modifica la disposició final segona, que té la següent redacció:

«Disposició final segona. *Desplegament i actualització normatius.*

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

2. S'habilita el ministre de Ciència i Tecnologia per actualitzar el contingut dels annexos quan variïn els criteris tècnics d'inspecció, com a conseqüència de modificacions de la legislació nacional, comunitària o internacional.»

Dos. L'apartat 10.k) de l'annex I se substitueix pel text següent:

«k) Dispositiu de limitació de velocitat (instal·lació i funcionament).»

Tres. La rúbrica de l'annex II queda redactada de la manera següent:

«Modalitats relatives a les proves i/o a les inspeccions dels dispositius de frenada, les emissions de gasos d'escapament i els dispositius de limitació de velocitat.»

Quatre. L'apartat 2 de l'annex II queda redactat de la manera següent:

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

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

a) Quan les emissions de gasos d'escapament no estiguin regulades per un sistema avançat de control, com ara un catalitzador de tres vies controlat per sonda Lambda:

1r Inspecció visual del sistema d'escapament a fi de comprovar que està complet i en estat satisfactori i que no presenta fuites.

2n Inspecció visual de l'equip de control d'emissions instal·lat pel fabricant a fi de comprovar que està complet i en estat satisfactori i que no presenta fuites.

3r Després d'un període raonable d'escalfament del motor (que tingui en compte les prescripcions del fabricant del vehicle), 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 en els gasos d'escapament és el que fixa el fabricant del vehicle. Quan no es disposi d'aquesta dada, el contingut de CO dels gasos d'escapament no pot superar els límits següents:

Per als vehicles matriculats fins a l'1 d'octubre de 1986: CO-4,5% vol.

Per als vehicles matriculats després de l'1 d'octubre de 1986: CO-3,5% vol.

b) Quan les emissions de gasos d'escapament estiguin regulades per un sistema avançat de control, com ara un convertidor catalític de tres vies controlat per una sonda Lambda:

1r Inspecció visual del sistema d'escapament a fi de comprovar que està complet i en estat satisfactori i que no presenta fuites.

2n Inspecció visual de l'equip de control d'emissions instal·lat pel fabricant a fi de comprovar que està complet i en estat satisfactori i que no presenta fuites.

3r Determinació de l'eficiència del sistema de control d'emissions del vehicle mesurant el valor Lambda i el contingut de CO dels gasos d'escapament d'acord amb l'apartat 4 o amb els procediments proposats pels fabricants i aprovats en el moment de l'homologació. En cada una de les proves, el motor està subjecte a les recomanacions del fabricant del vehicle.

4t Emissions del tub d'escapament. Valors límit.

El contingut màxim autoritzat de CO en els gasos d'escapament és el que fixa el fabricant del vehicle. Quan no es disposi d'aquesta dada, el contingut de CO dels gasos d'escapament no pot superar els límits següents:

1. Mesurament amb el motor al ralenti: no s'ha de superar el límit de 0,5% en volum de CO o, en el cas de vehicles matriculats per primera vegada a partir de l'1 de juliol de 2002, 0,3% en volum de CO.

2. Mesurament amb el motor al ralenti accelerat: no s'ha de superar el límit de 0,3% en volum de CO o, en el cas de vehicles matriculats per primera vegada a partir de l'1 de juliol de 2002, 0,2% en volum de CO.

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

3. Quant als vehicles de motor equipats amb sistemes de diagnòstic a bord (DAB) d'acord amb

la Directiva 70/220/CEE, modificada per la Directiva 98/69/CE i posteriors modificacions, transposades a la reglamentació nacional pel Reial decret 2028/1986, de 6 de juny, pel qual es dicten normes per a l'aplicació de determinades directives de la CEE relatives a l'homologació de tipus de vehicles, i actualitzacions dels seus annexos, com a alternativa a la prova que especifica l'incís 1, es pot optar per comprovar el funcionament correcte del sistema d'emissió a través de la lectura adequada del mecanisme DAB i del control simultani del bon funcionament del sistema DAB.

2.2 Vehícles de motor equipats amb motors d'encesa per compressió (dièsel):

a) Mesurament de l'opacitat dels gasos d'escapament accelerant el motor en buit (motor desembragat i passant de la velocitat de ralenti a la velocitat de desconnexió).

b) Precondicionament del vehicle:

1r Els vehicles poden ser sotmesos a assaig sense preconditionament, encara que per raons de seguretat s'ha de comprovar que el motor estigui calent i en condicions mecàniques satisfactòries.

2n Sense perjudici del que disposa el paràgraf d).5 següent, només es pot rebutjar un vehicle quan hagi estat preconditionat de conformitat amb els requisits que es detallen a continuació:

1. El motor ha d'estar totalment calent, per exemple la temperatura de l'oli del motor mesurada mitjançant una sonda introduïda al tub de la barnilla de nivell d'oli ha de ser com a mínim de 80 °C, o a la temperatura normal de funcionament si és inferior, o la temperatura del càrter motor mesurada pel nivell de radiació infraroja ha de ser com a mínim equivalent. Si, a causa de la configuració del vehicle, aquest mesurament és impracticable, la temperatura normal de funcionament del motor pot ser determinada per altres mitjans, per exemple mitjançant el funcionament del ventilador del motor.

2. El tub d'escapament ha de ser purgat mitjançant un mínim de tres cicles d'acceleració en buit o un mètode equivalent.

c) Procediment d'assaig:

1r Inspecció visual de l'equip de control d'emissions instal·lat pel fabricant a fi de comprovar que està complet i en estat satisfactori i que no presenta fuites.

2n El motor, i qualsevol turbocompressor incorporat, ha d'estar al ralenti abans que comenci cada cicle d'acceleració en buit. En el cas dels motors dièsel de gran potència, això significa esperar almenys 10 segons després de deixar anar l'accelerador.

3r Per començar cada cicle d'acceleració en buit, l'accelerador s'ha de prémer a fons amb rapidesa i continuïtat (en menys d'un segon), encara que no amb violència, a fi d'obtenir el màxim pas de la bomba d'injecció.

4t Durant cada cicle d'acceleració en buit, el motor ha d'assolir la velocitat de desconnexió o, en els vehicles de transmissió automàtica, la velocitat especificada pel fabricant o, si no disposa d'aquesta informació, 2/3 de la velocitat de desconnexió abans de deixar anar l'accelerador. Això es pot comprovar, per exemple, controlant la velocitat del motor o deixant passar un temps suficient entre el moment en què es prem l'accelerador i el moment en què es deixa anar, que en els autobusos, autocars

i vehicles de mercaderies d'MMA > 3.500 kg ha de ser almenys de dos segons.

d) Valors límit:

1r El nivell de concentració no ha de superar el nivell registrat a la placa que preveu la Directiva 72/306/CEE del Consell, de 2 d'agost de 1972, transposada a la reglamentació nacional pel Reial decret 2028/1986, de 6 de juny.

2n Si no es coneix aquesta dada, no s'han de superar els valors límit del coeficient d'absorció següents:

1. Vehicles amb motor dièsel d'aspiració natural matriculats per primera vegada abans de l'1 de juliol de 2008:  $2,5 \text{ m}^{-1}$ .

2. Vehicles amb motor dièsel sobrealimentats matriculats per primera vegada abans de l'1 de juliol de 2008:  $3,0 \text{ m}^{-1}$ .

3. Vehicles matriculats després de l'1 de juliol de 2008:  $1,5 \text{ m}^{-1}$ .

3r Aquestes disposicions no són aplicables als vehicles matriculats o posats en circulació per primera vegada abans de l'1 de gener de 1980.

4t Els vehicles són rebutjats únicament en el cas que la mitjana aritmètica d'almenys tres cicles d'acceleració en buit sigui superior al valor límit. Per efectuar aquest càlcul, es pot no tenir en compte tot mesurament que es desviï substancialment de la mitjana mesurada o el resultat de qualsevol càlcul estadístic que tingui en compte la dispersió de les mesures. El nombre màxim de cicles a realitzar ha de ser de vuit.

5è A fi d'evitar assaigs innecessaris, es poden rebutjar vehicles que hagin presentat valors substancialment superiors als valors límit després de menys de tres cicles d'acceleració en buit o després dels cicles de purga. Per evitar assaigs innecessaris, també es poden acceptar vehicles que hagin presentat valors substancialment inferiors als valors límit després de menys de tres cicles d'acceleració en buit o després dels cicles de purga.

### 2.3 Equip d'inspecció:

Les emissions dels vehicles s'analitzen amb equips dissenyats per establir amb precisió si s'han complert els valors preceptius o indicats pel fabricant.»

Cinc. S'afegeix un apartat 3 a l'annex II amb la redacció següent:

#### «3. Condicions específiques per als dispositius de limitació de velocitat.

a) On sigui possible, comprovar que estigui instal·lat el dispositiu de limitació de velocitat de conformitat amb la Directiva 92/6/CEE del Consell, de 10 de febrer de 1992, transposada a la reglamentació nacional pel Reial decret 2028/1986, de 6 de juny.

b) Comprovar la validesa de la placa del dispositiu de limitació de velocitat.

c) On sigui factible, comprovar que els precintes del dispositiu de limitació de velocitat i, si s'escau, els dispositius de protecció de les connexions contra la manipulació fraudulenta estiguin intactes.

d) On sigui factible, comprovar que el dispositiu de limitació de velocitat impedeixi que els vehicles esmentats als articles 2 i 3 de la Directiva 92/6/CEE superin els valors preceptius.»

#### 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. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 23 de gener de 2004.

JUAN CARLOS R.

El vicepresident segon del Govern  
i ministre de la Presidència,  
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

## MINISTERI D'AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ

**1589** *ORDRE APA/105/2004, de 26 de gener, per la qual s'estableixen per a la campanya 2004/2005 determinades mesures en el sector dels productes transformats a base de tomàquets.* («BOE» 24, de 28-1-2004.)

El Reglament (CE) 1535/2003, de la Comissió, de 29 d'agost, pel qual s'estableixen disposicions d'aplicació del Reglament (CE) 2201/96 del Consell, pel que fa al règim d'ajuda en el sector dels productes transformats a base de fruites i hortalisses, disposa a l'apartat 3 del seu article 5, concorde amb el paràgraf 3 de l'apartat 1 de l'article 3 del Reglament (CE) 449/2001, de la Comissió, de 2 de març, pel qual s'estableixen disposicions d'aplicació del Reglament (CE) 2201/96 del Consell, pel que fa al règim d'ajuda en el sector dels productes transformats a base de fruites i hortalisses, que els estats membres han de determinar les condicions perquè els transformadors de tomàquets puguin obtenir el reconeixement que els permeti signar contractes.

El Reial decret 685/2002, de 12 de juliol, pel qual s'estableixen determinades mesures per a la seva aplicació en el sector dels productes transformats a base de fruites i hortalisses, disposa a l'article 3 tot el que fa referència al reconeixement dels transformadors i concretament a l'apartat 2 la necessitat que tenen els transformadors de justificar la capacitat de transformació de tomàquets frescos i tipus d'elaboració corresponent, aportant, almenys, la informació que figura a l'annex II.

En el sector dels tomàquets per a transformació, a causa de l'ampli període de temps existent entre el moment en què els transformadors han de sol·licitar el seu reconeixement i l'inici de la campanya d'industrialització, s'ha de preveure el reconeixement d'aquells transformadors que tinguin les seves fàbriques en fase de construcció i prevegin tenir-les operatives al començament de la campanya de transformació, com és el cas que s'ha presentat per a la propera campanya 2004/2005.

Per afrontar aquesta problemàtica es considera convenient la promulgació d'una disposició excepcional per a la campanya 2004/2005 que adapti la normativa nacional vigent en l'àmbit de les competències del Minis-