

z
a un título académico de carácter oficial e validez en todo o territorio nacional será publicado no «Boletín Oficial del Estado».

Artigo 11. Consecuencias da suspensión ou revogación.

1. A suspensión temporal da homologación concedida a unha titulación académica de carácter oficial e validez en todo o territorio nacional terá como efecto inmediato, a partir da publicación do acordo do Consello de Ministros no «Boletín Oficial del Estado», a prohibición para a universidade de proceder á matriculación de novos alumnos na titulación afectada durante o prazo de suspensión acordado polo Goberno.

2. A revogación con carácter definitivo da homologación concedida a unha titulación académica de carácter oficial e validez en todo o territorio nacional terá como efecto inmediato, a partir da publicación do acordo do Consello de Ministros no «Boletín Oficial del Estado», a prohibición para a universidade con carácter definitivo de proceder á matriculación de novos alumnos na titulación afectada.

3. A universidade afectada pola revogación da homologación concedida a unha titulación académica non poderá solicitar de novo a implantación destas ensinanzas e, por tanto, a homologación do plan de estudos e do título correspondente, ata pasados seis anos desde a publicación do acordo de revogación, logo de informe favorable da Comisión Mixta do Consello de Coordinación Universitaria.

4. A suspensión acordada non afectará os estudantes matriculados con anterioridade e que se encontren cursando o plan de estudos no momento da adopción da decisión de suspensión ou, se é o caso, de revogación polo Consello de Ministros. As universidades están obrigadas a garanti-lo adecuado desenvolvemento efectivo das ensinanzas que iniciasen os seus estudantes ata a súa finalización.

5. Nos supostos de revogación da homologación do título universitario oficial, as Administracións educativas correspondentes arbitrarán as medidas oportunas para que os estudantes matriculados nos estudos conducentes ó título a homologación do cal foi revogada poidan continuar as súas ensinanzas en condicións apropiadas.

6. Naqueles supostos en que o Consello de Ministros acorde a suspensión ou a revogación da homologación outorgada ó título universitario, as administracións educativas competentes adoptarán as medidas que resulten necesarias en relación co profesorado universitario afectado.

Disposición adicional primeira. Universidades da Igrexa católica.

1. As universidades da Igrexa católica, en virtude do establecido no convenio entre a Santa Sé e o Estado español, do 10 de maio de 1962, así coma no acordo, do 3 de xaneiro de 1979, entre o Estado español e a Santa Sé, sobre ensino e asuntos culturais, manteñen os seus procedementos especiais en materia de recoñecemento de efectos civís de plans de estudos e títulos, en tanto en canto non opten por transformarse en universidades privadas.

2. Estes procedementos especiais non afectan, en todo caso, as disposicións que neste real decreto se dictan nos artigos 7 e seguintes e que fan referencia á avaliación e acreditación da calidade das ensinanzas, e á suspensión e revogación da homologación de títulos. As universidades da Igrexa católica en ámbolos aspectos estarán suxeitas ás normas contidas neste real decreto.

Disposición adicional segunda. Avaliación de ensinanzas.

1. As universidades deberán someter a informe de acreditación da Axencia Nacional de Avaliación da Cali-

dade e Acreditación o desenvolvemento efectivo de todas aquelas ensinanzas que se correspondan con plans de estudos que se homologuen e implanten a partir da entrada en vigor deste real decreto e dos cales os alumnos da primeira promoción puidesen supera-la totalidade dos cursos académicos.

2. En todo caso, e antes do 1 de outubro de 2010, as universidades deberán someter a informe de acreditación da Axencia Nacional de Avaliación da Calidade e Acreditación o desenvolvemento efectivo de tódalas ensinanzas correspondentes a plans de estudos que fosen homologados e implantados na súa totalidade con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto.

Disposición derogatoria única. Derrogación normativa.

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto, en particular aquelas disposicións contidas no Real decreto 1497/1987, do 27 de novembro, polo que se establecen directrices xerais comúns dos plans de estudos dos títulos universitarios de carácter oficial e validez en todo o territorio nacional, así como as contidas no Real decreto 1496/1987, do 6 de novembro, sobre obtención, expedición e homologación de títulos universitarios, que afecten directamente, en ámbalas normas, o procedemento de homologación de plans de estudos e títulos.

Disposición derradeira primeira. Título competencial.

Este real decreto dítase ó abeiro do disposto no artigo 149.1.30.^a da Constitución, así como no artigo 35 e na disposición derradeira terceira da Lei orgánica 6/2001, do 21 de decembro, de universidades.

Disposición derradeira segunda. Desenvolvemento regulamentario.

Correspóndelle ó ministro de Educación, Cultura e Deporte dictar, no ámbito das súas competencias, as disposicións necesarias para 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 19 de xaneiro de 2004.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Educación, Cultura e Deporte,
PILAR DEL CASTILLO VERA

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

1438 *REAL DECRETO 122/2004, do 23 de xaneiro, polo que se modifica o 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» 21, do 24-1-2004.)*

O Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, regula as inspeccións en estrada de vehículos industriais tanto

de transporte de mercadorías como de viaxeiros. Segundo este real decreto, poderase completa-la inspección periódica con inspeccións inesperadas dunha parte representativa da flota dos vehículos industriais en estrada cada ano.

O ámbito das inspeccións técnicas está regulado polo Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, así como polos reais decretos 1987/1985, do 24 de setembro, e 2042/1994, do 14 de outubro, que regulan o funcionamento das estacións de inspección técnica de vehículos (ITV) e as inspeccións técnicas dos vehículos. As ditas disposicións foron modificadas recentemente polo Real decreto lei 7/2000, do 23 de xuño, que regula a prestación de servizos de inspección técnica de vehículos, e tamén polo Real decreto 833/2003, do 27 de xuño, polo que se establecen os requisitos técnicos que deben cumprilas estacións de inspección técnica de vehículos (ITV), co fin de seren autorizadas para realizar esta actividade.

Tódalas disposicións mencionadas con anterioridade están harmonizadas coas Directivas 96/96/CE do Consello, do 20 de decembro de 1996, e 2000/30/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de xuño de 2000, relativas ás inspeccións técnicas dos vehículos e ás inspeccións técnicas dos vehículos industriais en estrada respectivamente.

A Directiva 96/96/CE foi modificada recentemente pola Directiva 2003/27/CE da Comisión, do 3 de abril de 2003, co fin de establecer límites de emisión máis estritos para determinadas categorías de vehículos de motor e a inspección funcional dos dispositivos de limitación de velocidade dos vehículos industriais.

Igualmente, e cos mesmos obxectivos, foi tamén modificada a Directiva 2000/30/CE pola Directiva 2003/26/CE da Comisión, do 3 de abril de 2003, pola que se adapta ó progreso técnico a Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeo e do Consello, no que se refire ós dispositivos de limitación de velocidade e ás emisións de gases de escape dos vehículos industriais, polo que, para incorporar ó noso ordenamento xurídico a Directiva 2003/26/CE, cómpre actualizalo Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, para incorporar unha revisión dos valores límite de emisión aplicables nas inspeccións e incluí-la inspección funcional dos dispositivos de limitación de velocidade nas inspeccións técnicas en estrada dos vehículos industriais que circulan en territorio español.

Na súa virtude, por proposta dos ministros de Ciencia e Tecnoloxía e do Interior, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de xaneiro de 2004,

DISPÕÑO :

Artigo único. *Modificación do Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, polo que se regulan as inspeccións técnicas en estrada dos vehículos industriais que circulan por territorio español.*

O Real decreto 957/2002, do 13 de setembro, polo que se regulan as inspeccións técnicas en estrada dos vehículos industriais que circulan por territorio español, queda modificado nos seguintes termos:

Un. Modifícase a disposición derradeira segunda, que terá a seguinte redacción:

«Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento e actualización normativos.*

1. Habílitase os ministros do Interior e de Ciencia e Tecnoloxía para dictar, no ámbito das

súas respectivas competencias, as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto.

2. Habílitase o ministro de Ciencia e Tecnoloxía para actualizalo contido dos anexos cando varíen os criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificacións da lexislación nacional, comunitaria ou internacional.»

Dous. O punto 10.k) do anexo I substitúese polo texto seguinte:

«k) Dispositivo de limitación de velocidade (instalación e funcionamento).»

Tres. A rúbrica do anexo II queda redactada como segue:

«Modalidades relativas ás probas e/ou ás inspeccións dos dispositivos de freada, as emisións de gases de escape e os dispositivos de limitación de velocidade.»

Catro. O punto 2 do anexo II queda redactado como segue:

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

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

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

1.º Inspección visual do sistema de escape co fin de comprobar que está completo e en estado satisfactorio e que non presenta fugas.

2.º Inspección visual do equipamento de control de emisións instalado polo fabricante co fin de comprobar que está completo e en estado satisfactorio e que non presenta fugas.

3.º Despois dun período razoable de queceamento do motor (que teña en conta as prescricións do fabricante do vehículo), medirase 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 é o fixado polo fabricante do vehículo. Cando non se dispoña deste dato, o contido de CO dos gases de escape non deberá supera-los límites seguintes:

Para os vehículos matriculados ata o 1 de outubro de 1986: CO-4,5 % vol.

Para os vehículos matriculados despois do 1 de outubro de 1986: CO-3,5 % vol.

b) Cando as emisións de gases de escape estean reguladas por un sistema avanzado de control, tal como un convertedor catalítico de tres vías controlado por unha sonda lambda:

1.º Inspección visual do sistema de escape co fin de comprobar que está completo e en estado satisfactorio e que non presenta fugas.

2.º Inspección visual do equipamento de control de emisións instalado polo fabricante co fin de comprobar que está completo e en estado satisfactorio e que non presenta fugas.

3.º Determinación da eficiencia do sistema de control de emisións do vehículo medindo o valor lambda e o contido de CO dos gases de escape de acordo co punto 4 ou cos procedementos propostos polos fabricantes e aprobados no momento

0

da homologación. En cada unha das probas, o motor está suxeito ás recomendacións do fabricante do vehículo.

4.º Emisións do tubo de escape. Valores límite.

O contido máximo autorizado de CO nos gases de escape é o fixado polo fabricante do vehículo. Cando non se dispoña deste dato, o contido de CO dos gases de escape non deberá supera-los límites seguintes:

1. Medición co motor ó ralentí: non se superará o límite de 0,5 % en volume de CO ou, no caso de vehículos matriculados por primeira vez a partir do 1 de xullo de 2002, 0,3 % en volume de CO.

2. Medición co motor ó ralentí acelerado: non se superará o límite de 0,3 % en volume de CO ou, no caso de vehículos matriculados por primeira vez a partir do 1 de xullo de 2002, 0,2 % en volume de CO.

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

3. En canto ós vehículos de motor equipados con sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) conforme a Directiva 70/220/CEE, modificada pola Directiva 98/69/CE e posteriores modificacións, traspostas á regulamentación nacional polo Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño, polo que se dictan normas para a aplicación de determinadas directivas da CEE relativas á homologación de tipos de vehículos, e actualizacións dos seus anexos, como alternativa á proba especificada no inciso 1, poderase optar por comproba-lo correcto funcionamento do sistema de emisión a través da lectura adecuada do mecanismo DAB e do control simultáneo do bo funcionamento do sistema DAB.

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

a) Medición da opacidade dos gases de escape acelerando o motor en baleiro (motor desembragado e pasando da velocidade de ralentí á velocidade de desconexión).

b) Preacondicionamento do vehículo:

1.º Os vehículos poderán ser sometidos a ensaio sen preacondicionamento, aínda que por razóns de seguridade se debe comprobar que o motor estea quente e en condicións mecánicas satisfactorias.

2.º Sen prexuízo do disposto no punto d).5 seguinte, só se poderá rexeitar un vehículo cando fose preacondicionado de conformidade cos requisitos que se detallan a continuación:

1. O motor deberá estar totalmente quente, por exemplo a temperatura do aceite do motor medida mediante sonda introducida no tubo da vareta de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, ou á temperatura normal de funcionamento se é inferior, ou a temperatura do cárter motor medida polo nivel de radiación infravermella debe ser como mínimo equivalente. Se, debido á configuración do vehículo, tal medición é impracticable, a temperatura normal de funcionamento do motor poderá ser determinada por outros medios, por exemplo mediante o funcionamento do ventilador do motor.

2. O tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en baleiro ou un método equivalente.

c) Procedemento de ensaio:

1.º Inspección visual do equipo de control de emisións instalado polo fabricante co fin de com-

probar que está completo e en estado satisfactorio e que non presenta fugas.

2.º O motor, e calquera turbocompresor incorporado, debe estar ó ralentí antes de que comece cada ciclo de aceleración en baleiro. No caso dos motores diesel de gran potencia, isto significa esperar polo menos 10 segundos despois de solta-lo acelerador.

3.º Para comezar cada ciclo de aceleración en baleiro, o acelerador débese apertar a fondo con rapidez e continuidade (en menos dun segundo), aínda que non con violencia, co fin de obte-lo máximo paso da bomba de inxección.

4.º Durante cada ciclo de aceleración en baleiro, o motor debe alcanza-la velocidade de desconexión ou, nos vehículos de transmisión automática, a velocidade especificada polo fabricante ou, de non dispoñerse de tal información, 2/3 da velocidade de desconexión antes de solta-lo acelerador. Isto pódese comprobar, por exemplo, controlando a velocidade do motor ou deixando pasar un tempo suficiente entre o momento en que se aperta o acelerador e o momento en que se solta, que nos autobuses, autocares e vehículos de mercadorías de MMA > 3.500 kg debe ser de, polo menos, dous segundos.

d) Valores límite:

1.º O nivel de concentración non superará o nivel rexistrado na placa prevista na Directiva 72/306/CEE do Consello, do 2 de agosto de 1972, trasposta á regulamentación nacional polo Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño.

2.º Se non se coñece este dato, non se deberán supera-los valores límite do coeficiente de absorción seguintes:

1. Vehículos con motor diesel de aspiración natural matriculados por primeira vez antes do 1 de xullo de 2008: $2,5 \text{ m}^{-1}$.

2. Vehículos con motor diesel sobrealimentados matriculados por primeira vez antes do 1 de xullo de 2008: $3,0 \text{ m}^{-1}$.

3. Vehículos matriculados despois do 1 de xullo de 2008: $1,5 \text{ m}^{-1}$.

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

4.º Os vehículos serán rexeitados unicamente no caso de que a media aritmética de polo menos tres ciclos de aceleración en baleiro sexa superior ó valor límite. Para efectuar tal cálculo, poderase non ter en conta toda medición que se desvíe substancialmente da media medida ou o resultado de calquera cálculo estatístico que teña en conta a dispersión das medidas. O número máximo de ciclos que se van realizar será de oito.

5.º Co fin de evitar ensaios innecesarios, poderanse rexeitar vehículos que presentasen valores substancialmente superiores ós valores límite despois de menos de tres ciclos de aceleración en baleiro ou tralos ciclos de purga. Igualmente, para evitar ensaios innecesarios, poderanse aceptar vehículos que presentasen valores substancialmente inferiores ós valores límite despois de menos de tres ciclos de aceleración en baleiro ou tralos ciclos de purga.

2.3 Equipo de inspección:

As emisións dos vehículos analizaranse con equipos deseñados para establecer con precisión se se cumpriron os valores preceptivos ou indicados polo fabricante.»

Cinco. Engádesse un punto 3 ó anexo II coa seguinte redacción:

«3. Condicións específicas para os dispositivos de limitación de velocidade.

a) Onde sexa posible, comprobar que estea instalado o dispositivo de limitación de velocidade de conformidade coa Directiva 92/6/CEE do Consello, do 10 de febreiro de 1992, trasposta á regulamentación nacional polo Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño.

b) Comproba-la validez da placa do dispositivo de limitación de velocidade.

c) Onde sexa factible, comprobar que os precintos do dispositivo de limitación de velocidade e, se é o caso, os dispositivos de protección das conexións contra a manipulación fraudulenta estean intactos.

d) Onde sexa factible, comprobar que o dispositivo de limitación de velocidade impida que os vehículos mencionados nos artigos 2 e 3 da Directiva 92/6/CEE superen os valores preceptivos.»

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. *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 23 de xaneiro de 2004.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente segundo do Goberno
e ministro da Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA E ALIMENTACIÓN

1589 *ORDE APA/105/2004, do 26 de xaneiro, pola que se establecen para a campaña 2004/2005 determinadas medidas no sector dos produtos transformados a base de tomates. («BOE» 24, do 28-1-2004.)*

O Regulamento (CE) 1535/2003, da Comisión, do 29 de agosto, polo que se establecen disposicións de aplicación do Regulamento (CE) 2201/96, do Consello, no relativo ó réxime de axuda no sector dos produtos transformados a base de froitas e hortalizas, dispón no número 3 do seu artigo 5, en concordancia co terceiro parágrafo do número 1 do artigo 3 do Regulamento (CE) 449/2001, da Comisión, do 2 de marzo, polo que se establecen disposicións de aplicación do Regulamento (CE) 2201/96, do Consello, no relativo ó réxime de axuda no sector dos produtos transformados a base de froitas e hortalizas, que os Estados membros determinarán as condicións para que os transformadores de

tomates poidan obte-lo recoñecemento que lles permita asinar contratos.

O Real decreto 685/2002, do 12 de xullo, polo que se establecen determinadas medidas para a súa aplicación no sector dos produtos transformados a base de froitas e hortalizas, dispón no seu artigo 3 todo o relativo ó recoñecemento dos transformadores e, concretamente no seu número 2, a necesidade que teñen os transformadores de xustifica-la capacidade de transformación de tomates frescos e tipo de elaborado correspondente, achegando, polo menos, a información que figura no seu anexo II.

No sector dos tomates para transformación, debido ó amplo período de tempo existente entre o momento en que os transformadores deben solicita-lo seu recoñecemento e o inicio da campaña de industrialización, cómpre preve-lo recoñecemento daqueles transformadores que, tendo as súas fábricas en fase de construción, prevexan que a terán operativa ó comezo da campaña de transformación, como é o caso que se presentou para a próxima campaña 2004/2005.

Para facer fronte a esta problemática considérase conveniente a promulgación dunha disposición excepcional para a campaña 2004/2005 que adapte a normativa nacional en vigor no ámbito das competencias do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación, tendo en conta o carácter conxuntural e urxente das medidas que se adoptan en beneficio tanto dos produtores coma dos transformadores de tomates.

Como solución, e por aplicación do número 1 da disposición derradeira segunda do Real decreto 685/2002, inclúese un novo anexo no citado real decreto que contén a información necesaria. Ademais, naqueles casos que o requiran, os interesados deberán presentar un aval bancario para garanti-la boa fin da contratación dos tomates para transformación.

Os prazos para presentación da documentación por parte dos interesados, para ser emitida a resolución de recoñecemento por parte das autoridades competentes, así como para a comunicación destas ó Fondo Español de Garantía Agraria (FEGA), tiveron que se limitar para que estes transformadores poidan asinar contratos ata o 15 de febreiro de 2004.

Na elaboración desta disposición, foron consultadas as comunidades autónomas e as entidades representativas dos sectores afectados.

Na súa virtude, dispoño:

Artigo 1. *Obxecto.*

Esta orde ten por obxecto establecer determinadas medidas de regulación da campaña de transformación de tomates 2004/2005, complementarias ás dispostas pola normativa vixente.

Artigo 2. *Beneficiarios.*

Poderanse acoller a esta orde os transformadores de tomates as solicitudes de recoñecemento dos cales non foron remitidas ó FEGA en virtude do establecido no artigo 8.2 do Real decreto 685/2002, do 12 de xullo, por non teren acreditado a capacidade de transformación necesaria para o seu recoñecemento, sempre que prevexan te-la fábrica apta para o seu funcionamento polo menos dez días antes do inicio das operacións de entrega e transformación.

Artigo 3. *Inclusión dun novo anexo ó Real decreto 685/2002, do 12 de xullo.*

Con vixencia exclusiva para a campaña 2004/2005 engádesse un novo anexo VI ó Real decreto 685/2002, que figura como anexo único á presente orde, que deberán cubrir en lugar do anexo II.