ESLEIPENA, Osasun Sailarena, Arabako Osasun Barrutiko (Aiarako Harana salbu) eta Otxandio eta Ubideko pazienteak asistentziazkoak ez diren anbulantzietan eta taldeka garraiatzeko ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzuaren kontratazioarena. 23255

ADJUDICACIÓN del Departamento de Sanidad, de la contratación de servicios de transporte sanitario en ambulancias no asistenciales y vehículos de transporte colectivo de enfermos para pacientes del Area de Salud de Araba, excepto Valle de Ayala, y los municipios de Otxandio y Ubide. 23255

Beste Iragarki Ofizial Batzuk

Otros Anuncios Oficiales

GARRAIO ETA HERRI LAN SAILA

IRAGARKIA, Ondarroako portuan (Bizkaia) jabari publikopeko lurrak okupatzeko administrazioemakida bat egiteko eskabidea argitara emateko dena. 23256

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

ANUNCIO por el que se hace pública la solicitud de otorgamiento de concesión administrativa para la ocupación de terrenos de dominio público en el puerto de Ondárroa (Bizkaia). 23256

Xedapen Orokorrak

Disposiciones Generales

INDUSTRIA, MERKATARITZA ETA TURISMO SAILA

Zk-5827

AGINDUA, 2000ko abenduaren 1ekoa, Industria, Merkataritza eta Turismo sailburuarena, ibilgailuetako ihes-tutuen isuriak aztertzeko araudia onartzen duena.

Azken urteotan pilatutako esperientziak agerian utzi du ezinbestekoa dela neurriak hartzea ibilgailuek eguratsera jaurtitako isuri kutsatzaileak gutxitzeko. Zentzu horretan, arau honen xedea da benetan lagungarri izatea ingurumenaren egoera hobetzeko, eta horrexegatik ezartzen ditu Ibilgailuen Azterketa Teknikoa (ITV-IAT) egiten duten aztertokiek bete behar dituzten betebehar eta baldintza teknikoak isuri mota horiek aztertzeko edo kontrolatzeko prozesuetan.

Kontuan hartzen badugu ibilgailuek eguratsera jaurtitako isuriek sortzen duten kutsadura maila eta industriek jaurtitako isuriena nahikoa antzekoa dela, Sail honek ezinbestekotzat jotzen du ibilgailuen-parkea hobeto eta modu eraginkorragoan kontrolatzea, eta, ho-

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

Nº-5827

ORDEN de 1 de diciembre de 2000, del Consejero de Industria, Comercio y Turismo, por la que se regula la inspección de emisiones de escape de vehículos.

La experiencia acumulada en los últimos años ha puesto de manifiesto la necesidad de adoptar todas aquellas medidas que se consideren necesarias, al objeto de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera procedentes de vehículos automóviles. En este sentido, la presente norma pretende contribuir a la mejora activa del medio ambiente, estableciendo los requisitos y condiciones técnicas que se deberán cumplir por las estaciones de ITV-IAT, en los procesos de control o inspección de este tipo de emisiones.

Considerando que el nivel de contaminación procedente de las emisiones a la atmósfera de los vehículos automóviles, supone un porcentaje equivalente al de las emisiones contaminantes a la atmósfera de origen industrial, este Departamento debe adoptar un mayor y

rretarako, ahaleginak egingo ditu, Europako batasuneko zuzentarauetan ezarritakoa betez, isuri kutsatzaileen maila gutxitu dadin. Bestalde, isuri kutsatzaileen maila gutxituz gero, eta zeharka bada ere, erregaien kontsumo-ratioak ere hobetu egingo dira.

Ibilgailuen Azterketa Teknikoak (ITV-IAT) egiteko aztertokiak instalatzeko arau orokorrak ezartzen dituen eta aztertoki horien funtzionamendua eta eginkizunak arautzen dituen irailaren 1eko 294/1987 Dekretuaren 4. artikuluko r) idatz-zatiak dio ITV-IAT aztertokien eginkizunetako bat izan daitekeela ibilgailuen motoreen ihes-tutetako isuri kutsatzaileak aztertzea, bai eta horrek ibilgailuen errendimendu eta eraginkortasun energetikoan duen eragina ere. (Ekainaren 30eko 178/1992 Dekretuak aldatu eta osatu egin zuen 294/1987 Dekretua).

Era berean, Ibilgailuen Azterketa Teknikoaren Zerbitzuaren emakidadunei esleitu ahal zaizkien ibilgailu automobilen segurtasunaren arloko aztertze, izapidetze eta kudeatze eginkizunak zehaztu zituen apirilaren 4ko 60/2000 Dekretuaren 2. artikuluko o) idatz-zatiak dio zerbitzuaren emakidadunek azterketa hau ere egin dezaketela.

Bestalde, Europako Batasunean araututa daude, ihes-tutetako gasak edo isuri kutsatzaileak direla-eta, egin behar diren entseiu-prozesuak eta zerbitzuan dauden ibilgailuei egin behar zaizkien azterketak. Izan ere horixe arautzen du motordun ibilgailuen eta atoien azterketa teknikoari buruz Batasuneko estatu kideetako legediak gerturatzeari buruzko 1996ko abenduaren 20ko Kontseiluaren 96/96/EB Zuzentarauak. Geroago, maiatzaren 26ko Batzordearen 1999/52/EB Zuzentarauak aurrerapen teknikora egokitu zuen 96/96/EB Zuzentaraua.

Horrez gain, esan behar da Agindu honetako edukiak bete egiten duela bi zuzentarau horietan ezarritakoa, nahiz eta 1987az geroztik, zuzenbidezko antolamendu autonomikoan aurreikusita eta araututa egon isurien eta ihes-tutuen gasen kontrola. Izan ere hori guztia jasotzen du irailaren 1eko 294/1987 Dekretuak.

Beraz, agindu honen bidez, jarduera-irizpide guztiak bateratzeko eta ITV-IAT aztertokietako baliabide material eta teknikoak egokitzeko gutxieneko betekizun eta baldintzak ezartzeaz gain, azterketak egiteko prozedurak ere ezarri dira. Bestalde, gehienezko isurketa mailari dagokionez, Europako Batasuneko zuzenbidean aurreikusitako maila bera ezarri da.

Ondorioz, apirilaren 4ko 60/2000 Dekretuaren azken xedapenetatik lehenengoan eta irailaren 1eko 294/1987 Dekretuaren azken xedapenetatik hirugarrenean ezarritakoarekin bat, honakoa

más eficaz control sobre el parque de vehículos, intentando, de acuerdo con las directrices comunitarias, reducir los niveles de emisiones contaminantes, mejorándose, indirectamente, los ratios de consumo de carburante.

El Decreto 294/1987, de 1 de septiembre, por el que se establecen las normas generales de instalación de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV-IAT) y se regula el funcionamiento y actividades a desarrollar por dichas Estaciones, (modificado y complementado por el Decreto 178/1992, de 30 de junio), establece, en su artículo 4, apartado «r» ,como una de las funciones que podrán realizarse en las Estaciones ITV-IAT, la de «Inspección de vehículos en lo referente a las emisiones contaminantes producidas en el escape de los motores y su repercusión en el rendimiento y eficacia energética de los vehículos».

Igualmente, el apartado «o» del artículo 2, del Decreto 60/2000, de 4 de abril, por el que se determinan las funciones de inspección, tramitación y gestión, dentro del ámbito de la seguridad de los vehículos automóviles, que podrán ser asignadas a las entidades concesionarias del servicio de inspección técnica de vehículos, establece que ésta es una de las funciones que podrán ser realizadas por los concesionarios del servicio.

Tanto los procedimientos de ensayo, como las inspecciones que deben realizarse en los vehículos en servicio, en lo que se refiere a los gases de escape o emisiones contaminantes, aparece regulado, en el ámbito comunitario, en la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, adaptada al progreso técnico, por la Directiva 1999/52/CE de la Comisión, de 26 de mayo.

El contenido de la presente Orden se adapta a lo establecido en las referidas Directivas y ello teniendo en cuenta que desde el año 1987 (Decreto 294/1987, de 1 de septiembre), el control de las emisiones y de los gases de escape ya estaba previsto y regulado en el ordenamiento jurídico autonómico.

En consecuencia, con el fin de unificar los criterios de actuación y adecuar los medios técnicos y materiales en las Estaciones ITV-IAT, se establecen los requisitos y condiciones técnicas mínimos, así como los procedimientos de inspección, aplicándose los mismos niveles máximos de emisión previstos en el Derecho Comunitario.

En su virtud, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Final Primera del Decreto 60/2000 de 4 de abril, así como en la Disposición Final Tercera del Decreto 294/1987, de 1 de septiembre,

XEDATU DUT:

1. artikulua.– Xedea.

Agindu honen xedea da zehaztea Euskal Autonomia Erkidegoko ITV-IAT aztertokietan ezarri beharreko betekizun eta baldintza teknikoak batetik, eta beharrezko ekipamendua eta prozedurak bestetik, horrela motordun ibilgailuen isuri kutsatzaileak determinatu eta kalifikatzeko entseiuak egin ahal izateko. Bestalde, hori guztia ezarri da motordun ibilgailuei aldiro-aldiro arauz egin behar zaizkien azterketak direla-eta.

2. artikulua.– Baliabide teknikoak.

1.– Txinparta bidez (gasolina) pizten den motorra daukaten ibilgailuen ihes-tutuen isuriak neurtzeko erabili beharko diren gas analizatzaileek ezinbestean bete beharko dituzte 1998ko apirilaren 15eko Aginduan edo indarrean dagoen beste edozein xedepanetan ezarritako baldintzak. 1998ko apirilaren 15eko Aginduak arautzen du txinparta bidez (gasolina) pizten den motorra duten ibilgailuen ihes-tutuetatik ateratzen den gasa neurtzeko tresnen gainean Estatuak egin beharreko metrologia egiaztapena (1998ko apirilaren 27ko EAO). Oinarrizko betekizunak UNE 82501 arauan daude ezarrita.

2.– Konpresioz (diesela) pizten den motorra daukaten ibilgailuen ihes-tutuetako gasen opakotasuna neurtzeko erabili beharko diren opakotasun-neurtzaileek ezinbestean bete beharko dituzte 1999ko martxoaren 19ko Aginduan edo indarrean dagoen beste edozein xedapenetan ezarritako baldintzak. 1999ko martxoaren 19ko Aginduak arautzen du konpresioz (diesela) pizten den motorra daukaten ibilgailuen ihes-tutuetako gasen opakotasuna neurtzeko eta argi-xurgapeneko koefizientea zehazteko tresnen gainean Estatuak egin beharreko metrologia egiaztapena (1999ko apirilaren 8ko EAO). Oinarrizko betekizunak UNE 82503 arauan daude ezarrita.

3.– Isuriak neurtzeko ekipamendu berria erosi behar bada, kontuan hartu beharko da tresna berriek modeloaren onarpena izan beharko dutela, eta jatorrizko egiaztapena ere izan beharko dutela.

4.– Arau horiek guztiak indarrean sartu baino lehenagotik martxan dauden ekipoek Agindu honetako xedapen iragankorretan ezarritakoa bete beharko dute, eta martxan jarraitu ahal izango dute aldiro-aldiro egin beharreko egiaztapen frogak gainditzen dituzten bitartean.

3. artikulua.– Ibilgailuei aldiro egin beharreko azterketaren fase bat da ihes-tutuetako isurien neurketa.

Agindu honetan ezarritakoaren arabera, ibilgailuei legez aldiro-aldiro egin behar zaizkien azterketaren barruan dauden kontroletako bat izango da ihes-tutuetako isurien neurketa. Beraz, ibilgailuen azterketa egin behar den guztietan egin beharko da isurien neurketa.

DISPONGO:

Artículo 1.– Objeto.

La presente Orden tiene por objeto establecer los requisitos y condiciones técnicas, así como el equipamiento necesario y los procedimientos a implantar en las Estaciones ITV-IAT de la Comunidad Autónoma de País Vasco, para la realización de los ensayos conducentes a la determinación y calificación de las emisiones contaminantes de los vehículos a motor, en el ámbito de la inspección periódica reglamentaria de los mismos.

Artículo 2.– Medios Técnicos.

1.– La medición de los gases de escape en los vehículos equipados con motor de encendido por chispa (gasolina) se realizará mediante analizadores de gases que cumplan con las especificaciones recogidas en la Orden de 15 de abril de 1998, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos destinados a medir las emisiones de los gases de escape de los vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina) (BOE de 27 de abril de 1998), u otra disposición vigente. Los requisitos esenciales serán los establecidos en la norma UNE 82501.

2.– La medición de la opacidad de humos de escape en los vehículos equipados con motor de encendido por compresión (diesel) se realizará mediante opacímetros que cumplan con las especificaciones recogidas en la Orden de 19 de marzo de 1999, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos destinados a medir la opacidad y determinar el coeficiente de absorción luminosa de los gases de escape de los vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diesel) (BOE de 8 de abril de 1999), u otra disposición vigente. Los requisitos esenciales serán los establecidos en la norma UNE 82503.

3.– Para la adquisición de nuevo equipamiento de medida de las emisiones, se tendrá en cuenta que los aparatos deberán disponer de la aprobación de modelo y deberán haber sido sometidos a la verificación primitiva.

4.– Para los equipos que se encuentren en servicio con anterioridad a la entrada en vigor de las referidas normas, se aplicarán las disposiciones transitorias de las mismas, pudiendo permanecer en servicio siempre que superen las pruebas de verificación periódica.

Artículo 3.– Realización de la medición de las emisiones de escape como una fase de la inspección periódica.

La medición de las emisiones de escape, en los términos previstos en la presente Orden, tendrá la consideración de un control más dentro de la inspección periódica reglamentaria de los vehículos a motor, estando, en consecuencia, sujeto a la misma periodicidad que aquella.

4. artikulua.– Azterketa egiteko prozedura.

Azterketa egiteko prozedurak honako egiaztapen eta jarduerak eskatzen ditu:

4.1.– Hasierako egiaztapen orokorrak. Beste ezer baino lehen, honako hauek egin beharko dira:

a) Ibilgailua identifikatu.

b) Erregaiaren eroanbideek ihesik eta korrosiorik ez dutela egiaztatu.

c) Gasaren ihes-sistema begiz aztertu, eta ea zulorik duen ikusi.

4.2.– Isurien neurketa.

4.2.1.– Txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailuak (gasolina).

Txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailuei 96/96/EB Zuzentarauko II. eranskineko 8.2.1 atalean jasotzen den prozedura ezarriko zaie.

4.2.1.1.– Aldez aurretik egin beharreko berariazko egiaztapenak.

Aldez aurretik egin beharreko berariazkoa jarduera da motorrak tenperatura egokia hartu duela egiaztatzea.

4.2.1.2.– Entseiu-prozedura.

Entseiua egiteko, ihes-tutuak isurtzen duen gasak zenbat karbono monoxido (CO) duen neurtuko da. Horretarako, ibilgailuak motorra erralentian izango du.

4.2.1.2.2.– Gas-isuriak kontrolatzeko sistema aurreratuak dauzkaten ibilgailuak (katalizatzailedunak).

Entseiuak fase bi izango ditu:

a) Ihes-tutuak isurtzen duen gasak zenbat karbono monoxido (CO) duen neurtzea, eta horretarako, ibilgailuaren motorra erralentian egon beharko da

b) Ihes-tutuak isurtzen duen gasak zenbat karbono monoxido (CO) duen neurtzea, eta horretarako, ibilgailuaren motorra erralenti azeleratuan egon beharko da gutxi gorabehera 2000 bira minutuko eman arte, eta 30 segundotan eduki beharko da horrela. Horrez gain, lambda (λ) balioa ere zehaztu beharko da.

4.2.2.– Konpresioz pizten den motorra daukaten ibilgailuak (diesela).

Konpresioz pizten den motorra daukaten ibilgailuei 96/96/EB Zuzentarauko II. eranskineko 8.2.2 atalean jasotzen den prozedura ezarriko zaie (1999/52/EB Zuzentarauak aldatu egin zuen gerora hor ezarritakoa).

4.2.2.1.– Aldez aurretik egin beharreko berariazko egiaztapenak.

Aldez aurretik egin beharreko berariazko egiaztapenak honakoak dira:

a) Olioaren tenperatura egiaztatzea. Hori egiteko, zunda, erradiazio infragorriak edo ibilgailuak berak dauzkan tresnak erabiliko dira.

Artículo 4.– Procedimiento de Inspección.

El procedimiento de inspección comprenderá las siguientes comprobaciones y actuaciones:

4.1.– Comprobaciones Generales Previas. Con carácter previo, será preciso realizar las siguientes actuaciones:

a) Identificación del vehículo.

b) Comprobación de la inexistencia de fugas y fenómenos de corrosión en las conducciones de combustible.

c) Inspección visual del sistema de escape, comprobando la ausencia de perforaciones.

4.2.– Medición de las Emisiones.

4.2.1.– Vehículos equipados con motor de encendido por chispa (gasolina).

A los vehículos equipados con motor de encendido por chispa se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 8.2.1. del anexo II de la Directiva 96/96/CE.

4.2.1.1.– Comprobaciones especificas previas.

Como actuación específica previa se deberá comprobar que el motor ha adquirido la temperatura adecuada.

4.2.1.2.– Procedimiento de ensayo.

El ensayo consistirá en la medición del contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape, con el motor al ralentí.

4.2.1.2.2.– Vehículos equipados con un sistema avanzado de control de emisiones (Con catalizador).

El ensayo constará de dos fases:

a) Medición del contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape, con el motor al ralentí.

b) Medición del contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape, con el motor al ralentí acelerado, aproximadamente a 2000 r.p.m., y manteniendo este régimen durante 30 segundos, y determinación del valor lambda (λ).

4.2.2.– Vehículos equipados con motor de encendido por compresión (diesel).

A los vehículos equipados con motor de encendido por compresión se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 8.2.2. del anexo II de la Directiva 96/96/CE, modificado por la Directiva 1999/52/CE.

4.2.2.1.– Comprobaciones especificas previas.

Como comprobaciones especificas previas se deberán realizar las siguientes actuaciones:

a) Comprobación de la temperatura del aceite mediante sonda, radiación infrarroja o instrumentos propios del vehículo.

b) Olioaren presioa behar bezalakoa dela egiaztatzea. Hori egiteko, ibilgailuak berak dauzkan tresnak erabiliko dira.

c) Motorrak ohiz kanpoko zaratarik ez duela egiten egiaztatzea.

Aldez aurretik egin beharreko berariazko egiaztapen horien emaitzak erakusten badu akatsak daudela, ibilgailuek ezin izango dute proba egin. Akats horiek konpondu ostean, berriro egin beharko da azterketa.

4.2.1.2.– Entseiu-prozedura.

Entseiua egiteko gehienez ere hutsean egindako 6 azelerazio-ziklo egingo dira, deskonexio-abiadura lortu arte edo deskonexio-abiaduraren 2/3 lortu arte, ibilgailuek transmisio automatikoa badute. Bestalde sei ziklo horietako hiru izango dira ihes-sistemak ekortzeko, eta gainontzeko hirurak entseiukoak izango dira. Edozelan ere, opakotasun-neurtzailea neurtzen arituko da sei zikloetan zehar.

Azelerazio-ziklo bakoitza hasi baino lehen, motorra erralentian egon behako da. Ihes-sistemak ekortzeko hiru zikloetan ere erralentian egon beharko du. Bestalde, azelerazioa bizkorra eta jarraitua izan beharko da.

Entseiuaren emaitza ontzat emango da honelakorik gertatzen bada:

a) Ihes-sistemak ekortzeko egin beharreko lehenengo bi azelerazioak egin ostean, han egiaztatutako opazitate-balioak muga-balioa gainditzen ez badu.

b) Ihes-sistemak ekortzeko egin beharreko bigarren eta hirugarren azelerazioak egin ostean, han egiaztatutako balioak muga-balioa gainditzen ez badute, nahiz eta lehenengoak muga gainditu izan.

c) Hiru azelerazio-zikloen batez bestekoa kontuan hartu eta batez bestekoaren baliotik urruntzen diren ohizkanpoko balioak baztertu ostean, batez bestekoak muga-balioa gainditzen ez badu.

Xurgapen naturaleko motorretan ihes-sistemak ekortzeko egin beharreko hiru azelerazio-zikloen batez bestekoak 5 m^{-1} baino handiagoa bada, eta gehiegi elikatutako motorretan 6 m^{-1} baino handiagoa bada, ibilgailuak atzera bota daitezke, nahiz eta 6 azelerazio-zikloak bukatu gabe egon; izan ere, horrela alferrikako entseiurik ez da egingo.

5. artikulua.– Muga-balioak.

Honako hauek dira onargarritzat joko diren isurien goreneko muga-balioak:

5.1.– Txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailuak (gasolina).

5.1.1.– Gas-isuriak kontrolatzeko sistema aurreraturik ez daukaten ibilgailuak (katalizatzailerik gabekoak).

a) 1986ko urriaren 1a baino lehen matrikulatu ziren edo zirkulazioan hasi ziren ibilgailuak:

CO portzentaia ≤ %4,5: onargarria.

b) Comprobación de que la presión del aceite no es anormal, mediante instrumentos propios del vehículo.

c) Comprobación de la inexistencia de ruidos anormales en el motor.

En el caso de que las comprobaciones previstas en este apartado diesen un resultado negativo, no se podrá realizar la prueba, debiendo realizarse una nueva inspección una vez subsanadas.

4.2.1.2.– Procedimiento de ensayo.

El ensayo consistirá en un máximo de 6 ciclos de aceleración en vacío hasta la velocidad de desconexión o, en vehículos de transmisión automática, hasta 2/3 de la velocidad de desconexión, de los que los tres primeros serán de barrido de los sistemas de escape y los tres siguientes de ensayo, aunque en todos ellos el opacímetro estará en posición de medida.

Para cada ciclo de aceleración, incluidos los de barrido, el motor debe estar al ralentí antes de iniciarlo. La aceleración debe realizarse con rapidez y continuidad.

El resultado del ensayo se considerará favorable en los siguientes casos:

a) Cuando los valores de opacidad obtenidos en las dos primeras aceleraciones de barrido estén por debajo del valor límite.

b) Cuando los valores obtenidos en la segunda y tercera aceleración de barrido, se encuentren por debajo del valor límite, aun cuando la primera haya superado el valor límite.

c) Cuando la media de 3 ciclos de aceleración, despreciando los valores anormales que se desvíen sustancialmente de la media, esté por debajo del valor límite.

Con el fin de evitar ensayos innecesarios, un vehículo será rechazado, sin finalizar los seis ciclos de aceleración, cuando la media de los tres ciclos de aceleración de barrido supere 5 m^{-1} en motores de aspiración natural ó 6 m^{-1} en motores sobrealimentados

Artículo 5.– Valores límite.

Los valores máximos de emisión admisibles, en función del tipo de vehículo, serán los siguientes:

5.1.– Vehículos equipados con motor de encendido por chispa (gasolina).

5.1.1.– Vehículos no equipados con un sistema avanzado de control de emisiones (Sin catalizador).

a) Vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de octubre de 1986:

Porcentaje de CO ≤ 4,5%: aceptación.

CO portzentaia > %4,5: akats larria.

b) 1986ko urriaren 1a eta gero matrikulatu ziren edo zirkulazioan hasi ziren ibilgailuak:

CO portzentaia ≤ %3,5: onargarria.
CO portzentaia > %3,5: akats larria.

5.1.2.– Gas-isuriak kontrolatzeko sistema aurreratua daukaten ibilgailuak (katalizatzailedunak).

a) Neurketa motorra erralentian dagoela eginda:

CO portzentaia ≤ %0,5: onargarria.
CO portzentaia > %0,5: akats larria.

b) Neurketa motorra erralenti azeleratuan dagoela eginda:

CO portzentaia ≤ %0,3: onargarria.
CO portzentaia > %0,3: akats larria.

c) Lambda-balioaren neurketa motorra erralenti azeleratuan dagoela:

$1 - 0{,}03 \leq \lambda \leq 1 + 0{,}03$: onargarria.
$1 - 0{,}03 > \lambda > 1 + 0{,}03$: akats larria.

5.2.– Konpresioz pizten den motorra daukaten ibilgailuak (diesela):

a) 1980ko urtarrilaren 1a baino lehen matrikulatu ziren edo zirkulazioan hasi ziren ibilgailuak: salbuetsita daude.

b) 1980ko urtarrilaren 1a eta gero matrikulatu ziren edo zirkulazioan hasi ziren ibilgailuak: .

b1) Ibilgailuak xurgapen naturaleko motorra badu:

$k \leq 2{,}5$ m^{-1}: onargarria.
$k > 2{,}5$ m^{-1}: akats larria.

b2) Ibilgailuak gehiegi elikatutako motorra badu:

$k \leq 3.0$ m^{-1}: onargarria.
$k > 3.0$ m^{-1}: akats larria.

6. artikulua.– Topatzen diren akatsak.

Ibilgailuen ihes-tutetako isurien azterketa egitean topatzen diren akatsak identifikatu eta markatu egin beharko dira. Horretarako honako kodeak erabiliko dira:

9042: Erregaiaren eroaleak.

9043: Erregaiaren ihesak.

9060: Ihes-tutuak, isilak.

9080: Isuri kutsatzaileak CO ...% (Txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailuak, baina katalizatzailerik gabekoak).

9081: Isuri kutsatzaileak: kearen opakotasuna (diesel motorra duten ibilgailuak).

9083: Isuri kutsatzaileak: katalizatzailea: egoera, katalizatzailerik ez izatea (txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailu katalizatzailedunak).

9084: Isuri kutsatzaileak: CO % motorra erralentian dagoela: ..... (txinparta bidez pizten den motorra dau-

Porcentaje de CO > 4,5%: anomalía grave.

b) Vehículos matriculados o puestos en circulación después del 1 de octubre de 1986:

Porcentaje de CO ≤ 3,5%: aceptación.
Porcentaje de CO > 3,5%: anomalía grave.

5.1.2.– Vehículos equipados con un sistema avanzado de control de emisiones (Con catalizador).

a) Medición realizada al ralentí:

Porcentaje de CO ≤ 0,5%: aceptación.
Porcentaje de CO > 0,5%: anomalía grave.

b) Medición realizada al ralentí acelerado:

Porcentaje de CO ≤ 0,3%: aceptación.
Porcentaje de CO > 0,3%: anomalía grave.

c) Medición valor lambda (λ) al ralentí acelerado:

$1 - 0{,}03 \leq \lambda \leq 1 + 0{,}03$: aceptación.
$1 - 0{,}03 > \lambda > 1 + 0{,}03$: anomalía grave.

5.2.– Vehículos equipados con motor de encendido por compresión (Diesel).

a) Vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980: exentos.

b) Vehículos matriculados o puestos en circulación después del 1 de enero de 1980:

b1) Con motor de aspiración natural:

$k \leq 2{,}5$ m^{-1}: aceptación.
$k > 2{,}5$ m^{-1}: anomalía grave.

b2) Motores sobrealimentados:

$k \leq 3.0$ m^{-1}: aceptación.
$k > 3.0$ m^{-1}: anomalía grave.

Artículo 6.– Anomalías detectadas.–

Las anomalías, que se detecten en la inspección de emisiones de escape de vehículos, se identificarán y señalarán conforme a las siguientes claves.

9042: Conducciones de combustible.

9043: Fugas de combustible.

9060: Tubo de escape, silenciosos.

9080: Emisión de contaminantes: CO ...% (en vehículos con motor de encendido por chispa, sin catalizador).

9081: Emisión de contaminantes: Opacidad humos (en vehículos con motor Diesel).

9083: Emisión de contaminantes: Catalizador: estado, inexistencia (en vehículos con motor de encendido por chispa equipados con catalizador).

9084: Emisión de contaminantes: % CO al ralentí: (en la emisión de monóxido de carbono (CO) al ralen-

katen ibilgailu katalizatzailedunak motorra erralentian dutela isurtzen duten karbono monoxidoa (CO)).

9085: Isuri kutsatzaileak: CO % motorra erralentian eta azeleratuta dagoela: ..... (txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailu katalizatzailedunak isurtzen duten karbono monoxidoa (CO) motorra erralenti azeleratuan dutela).

9086: Isuri kutsatzaileak: λ balioa = ……. (txinparta bidez pizten den motorra daukaten ibilgailu katalizatzailedunen lambda (λ) koefizientea motorra erralenti azeleratuan dutela).

9087: Isuri kutsatzaileak: motorrak ezohiko zaratak egitea.

9088: Isuri kutsatzaileak: olioaren presioa ezohikoa izatea.

XEDAPEN INDARGABETZAILEA

Bakarra.– Agindu honen maila bera edo beheragoko maila duten xedapen guztiak indargabetu egiten dira, baldin eta horietan ezarritakoa agindu honetan aurreikusitakoarekin kontrajarrita badago.

AZKEN XEDAPENAK

Lehenengoa.– Industria eta Meatzaritza Administratzeko Zuzendaritzari ahalmena ematen zaio agindu honetan xedatutakoa betearazteko eta ezartzeko egokitzat jotzen diren jarraibideak eman ditzan.

Bigarrena.– Xedapen hau 2001eko urtarrilaren 2an sartuko da indarrean.

Vitoria-Gasteiz, 2000ko abenduaren 1a.

Industria, Merkataritza eta Turismo sailburua,
JOSU JON IMAZ SAN MIGUEL.

tí en vehículos de motor de encendido por chispa equipados con catalizador).

9085: Emisión de contaminantes: % CO al ralentí acelerado: …….(en la emisión de monóxido de carbono (CO) en vehículos de motor de encendido por chispa equipados con catalizador en la prueba de ralentí acelerado).

9086: Emisión de contaminantes: Valor λ = ……. …….(Coeficiente lambda (λ) en vehículos con motor de encendido por chispa equipados con catalizador, en la prueba de ralentí acelerado).

9087: Emisión de contaminantes: Ruidos anormales en el motor.

9088: Emisión de contaminantes: Presión de aceite anormal.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única.– Quedan derogadas todas aquellas disposiciones de inferior o igual rango en lo que se opongan a lo previsto en la presente Orden.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.– Se faculta a la Dirección de Administración de Industria y Minas para dictar cuantas instrucciones sean necesarias para la ejecución y aplicación de lo previsto en la presente Orden.

Segunda.– La presente disposición entrará en vigor al día 2 de enero de 2001.

En Vitoria-Gasteiz, a 1 de diciembre de 2000.

El Consejero de Industria, Comercio y Turismo,
JOSU JON IMAZ SAN MIGUEL.