

I. Disposiciones generales

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

1939 *CUESTION de inconstitucionalidad número 4.195/1994.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 17 de enero actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 4.195/1994, planteada por la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, respecto del artículo 61.2 de la Ley General Tributaria, por poder vulnerar los artículos 24 y 25 de la Constitución.

Madrid, 17 de enero de 1995.—El Secretario de Justicia, firmado y rubricado.

1940 *CUESTION de inconstitucionalidad número 6/1995.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 17 de enero actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 6/1995, planteada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, respecto del artículo 19.2 B) de la Ley 44/1978, de 8 de septiembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, por poder vulnerar los artículos 14 y 31 de la Constitución.

Madrid, 17 de enero de 1995.—El Secretario de Justicia, firmado y rubricado.

1941 *RECURSO de inconstitucionalidad número 37/1995.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 17 de enero actual, ha admitido a trámite el recurso de constitucionalidad número 37/1995, promovido por el Gobierno de Canarias, contra el artículo 3, apartado 2, disposición adicional única y disposición final Primera del Real Decreto-ley 10/1994, de 30 de septiembre, de incentivos fiscales de carácter temporal para la renovación del parque de vehículos de turismo.

Madrid, 17 de enero de 1995.—El Secretario de Justicia, firmado y rubricado.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

1942 *REGLAMENTO número 85, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los motores de combustión interna, concebidos para la propulsión de vehículos a motor de categorías M y N en lo que respecta a la medición de la potencia neta, Anejo al Acuerdo de Ginebra, de 20 de marzo de 1958, relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor.*

REGLAMENTO N.º 85

Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los motores de combustión interna, concebidos para la propulsión de vehículos a motor de categorías M y N en lo que respecta a la medición de la potencia neta

REGLAMENTO

CONTENIDO

1. Campo de aplicación.
2. Definiciones.
3. Solicitud de homologación.
4. Homologación.
5. Especificaciones y ensayos.
6. Conformidad de la producción.
7. Sanciones por disconformidad de la producción.
8. Modificación y ampliación de la homologación de un tipo de motor.
9. Interrupción definitiva de la producción.
10. Nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de las pruebas de homologación y de los organismos administrativos.

ANEXOS

- o Anexo 1. Características fundamentales del motor e información concerniente al desarrollo de los ensayos.
- o Anexo 2. Comunicación concerniente a la homologación, extensión, denegación, retirada de la homologación o interrupción definitiva de la homologación de un tipo de motor en lo relativo al Reglamento 85.
- o Anexo 3. Ejemplos de colocación de marcas de homologación.
- o Anexo 4. Método de medida de la potencia neta en motores de combustión interna.

Anexo 5. Control de la conformidad de la producción.

1. Campo de aplicación.

1.1 Este Reglamento se aplica a la representación de la curva como una función de la velocidad del motor, de la potencia a plena carga indicada por el fabricante para motores de combustión interna concebidos para la propulsión de los vehículos a motor de las categorías M y N.

1.2. Los motores pueden pertenecer a una de las siguientes categorías:

Motores de pistón alternativo (encendido por explosión o encendido por compresión), pero excluyendo los motores de pistón libre;

Motores de pistón rotativo (encendido por explosión o encendido por compresión).

2. Definiciones.

A efectos del presente Reglamento:

2.1 «Homologación de un motor» significa la homologación de un tipo de en lo que respecta a su potencia neta medida de acuerdo con el procedimiento especificado en el anexo 4 de este Reglamento;

2.2 «Tipo de motor» significa una categoría de motor para instalación en un vehículo a motor que no difiera en características esenciales como las definidas en el anexo 1 de este Reglamento;

2.3 «Potencia Neta» significa la potencia obtenida en un banco de pruebas en el extremo del cigüeñal o su correspondiente, con los auxiliares relacionados en la tabla 1 del anexo 4 de este Reglamento y determinada en las condiciones atmosféricas de referencia.

3. Solicitud de homologación.

3.1 La solicitud de homologación de un tipo de motor con respecto a la medición de la potencia neta debe ser presentada por el fabricante del motor, por el fabricante del vehículo, o por su representante debidamente acreditado.

3.2 Deberá presentarse acompañada por los siguientes documentos, por triplicado: descripción del motor que comprenda todas las particularidades relevantes referidas en el anexo 1 de este Reglamento.

3.3 Se presentará al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación un motor representativo del tipo de motor que se pretende homologar.

3.4 La autoridad competente deberá verificar la existencia de dispositivos satisfactorios que aseguren un control seguro y efectivo de la conformidad de la producción, antes de que se conceda la homologación de tipo.

4. Homologación.

4.1 Si la potencia del motor presentado a homologación con respecto al presente Reglamento ha sido medida de conformidad con las especificaciones del párrafo 5, se concederá la homologación de tipo del motor.

4.2 Se asignará una contraseña de homologación a cada tipo de motor homologado. Sus dos primeros dígitos (00 para el Reglamento en su estado original), indicarán la serie de enmiendas que incluyan las más recientes e importantes modificaciones técnicas añadidas al Reglamento en la fecha de concesión de la homologación. La misma Parte Contratante no podrá asignar la misma contraseña a otro tipo de motor.

4.3 La homologación, la extensión o la denegación de la homologación de un tipo de motor con respecto a este Reglamento será comunicada a las Partes del Acuerdo de 1958, que apliquen este Reglamento por medio de un formulario conforme al modelo del anexo 2 de este Reglamento.

4.4 Se deberá fijar una marca de homologación internacional a cada motor conforme al tipo de motor homologado en aplicación del presente Reglamento, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el formulario de homologación; dicha marca estará compuesta por:

4.4.1 Un círculo que rodee la letra «E», seguido por el número distintivo del país que haya concedido la homologación (1);

4.4.2 El número de este Reglamento, seguido por la letra «R», un guión y el número de homologación a la derecha del círculo prescrito en el párrafo 4.4.1.

4.4.3 Eventualmente, en lugar de fijar al motor dichos símbolos y marcas de homologación, el fabricante puede decidir que cada motor de un tipo homologado, según este Reglamento sea acompañado por un documento que facilite dicha información de manera que el símbolo y marcas de homologación puedan ser colocados en el vehículo.

4.5 Si el motor pertenece a un tipo homologado, respecto a uno o varios Reglamentos anejos al Acuerdo, en el país que haya concedido la homologación respecto al presente Reglamento, no será necesario repetir el símbolo prescrito en el párrafo 4.4.1; en tal caso, los números del Reglamento y de homologación de todos los Reglamentos en virtud de los cuales se haya concedido la homologación en el país que haya concedido la homologación respecto al presente Reglamento, deben ser colocados en columnas verticales a la derecha del símbolo prescrito en el párrafo 4.4.1.

4.6 La marca de homologación debe ser claramente legible e indeleble.

4.7 La marca de homologación debe estar situada cerca de las siglas de identificación del motor proporcionadas por el fabricante.

4.8 El anexo 3 de este Reglamento da ejemplos de las disposiciones de la marca de homologación.

5. Especificaciones y ensayos.

5.1 General.

Los componentes susceptibles de afectar a la potencia del motor deberán ser diseñados, construidos e instalados de manera que permitan al motor, en utilización normal, a pesar de las vibraciones a las que pueda estar sujeto, cumplir con las disposiciones de este Reglamento.

5.2 Descripción de las pruebas:

5.2.1 El ensayo de potencia neta consistirá en una prueba con acelerador a fondo para motores de encendido por explosión, y con la bomba de inyección de combustible fijada a plena carga para motores diesel, estando equipado el motor como se especifica en la tabla 1 del anexo 4 de este Reglamento.

5.2.2 Las medidas se tomarán sobre un número de velocidades del motor suficiente para definir correctamente la curva de potencia entre las velocidades mínima y máxima del motor recomendadas por el fabricante. Dicho rango de velocidades debe incluir las velocidades de revolución a las que el motor produce su máxima potencia y su máximo par.

5.2.3 El combustible usado debe estar disponible en el mercado. En caso de desacuerdo, el combustible

debe ser uno de los combustibles de referencia especificados en el CEC (2):

- (a) En el documento CEC: RF-03-A-84 para motores de encendido por compresión.
- (b) Uno de los definidos por la CEC para motores de encendido por chispa, en los documentos RF-01-A-84 y RF-01-A-85.

5.2.4 Las mediciones se efectuarán de acuerdo con las disposiciones del anexo 4 de este Reglamento.

5.2.5 El informe del ensayo contendrá los resultados y todos los cálculos requeridos para calcular la potencia neta, como se especifica en el apéndice al anexo 4 de este Reglamento, conjuntamente con las características del motor relacionadas en el anexo 1 de este Reglamento.

5.3 Interpretación de los resultados:

Se aceptará la potencia neta indicada por el fabricante para el tipo de motor si no difiere en más de un $\pm 2\%$ para la potencia máxima y en más de un $\pm 4\%$ en los otros puntos de medición en la curva, con una tolerancia de $\pm 1,5\%$ para la velocidad del motor, de los valores medidos por el servicio técnico en el motor sometido al ensayo.

6. Conformidad de la producción.

6.1 Cualquier motor que ostente una marca de homologación según lo estipulado por este Reglamento, deberá ser conforme con el tipo de motor homologado.

6.2 Asimismo, para comprobar que se cumplen las condiciones indicadas en el párrafo 6.1, se deben efectuar controles apropiados de la producción.

6.3 En particular, el titular de la homologación debe:

6.3.1 Asegurarse de la existencia de procedimientos para hacer efectivo el control de la calidad del producto;

6.3.2 Tener acceso al equipo necesario para verificar la conformidad de cada tipo homologado;

6.3.3 Asegurarse de que se registran todos los datos que conciernen a los resultados de los ensayos, y de que los documentos anexos están disponibles durante un período a acordar con el servicio administrativo;

6.3.4 Analizar y comprobar los resultados de cada tipo de ensayo, de manera que se asegure la continuidad de las características del producto, teniendo en cuenta las variaciones admisibles de la producción industrial;

6.3.5 Asegurarse de que se efectúan ensayos para cada tipo de motor de acuerdo con los procedimientos aprobados por la autoridad competente;

6.3.6 Asegurarse de que cualquier toma de muestras que demuestren disconformidad con el tipo de ensayo en consideración, vaya seguida por un muestreo subsiguiente y un ensayo adicional (ver anexo 5). Se tomarán todas las medidas necesarias para restablecer de inmediato la conformidad de la producción.

6.4 La autoridad competente que conceda la homologación debe verificar en todo momento los métodos aplicados en cada unidad de producción para verificar su conformidad.

6.4.1 En toda inspección, los registros de los ensayos y de la comprobación de la producción, deben ser comunicados al inspector.

6.4.2 El inspector puede seleccionar al azar las muestras que vayan a ser sometidas a ensayos en el laboratorio del fabricante. El número mínimo de muestras puede ser determinado en base a los resultados obtenidos por las propias comprobaciones del fabricante.

7. Sanciones por disconformidad de la producción.

7.1 La homologación concedida a un tipo de motor, en aplicación del presente Reglamento, puede ser retirada si no se cumplen los requisitos anteriormente dispuestos, o si un motor que lleve la marca de homologación no es conforme con el tipo homologado.

7.2 Si una Parte Contratante del Acuerdo de 1958 retira una homologación que haya concedido previamente, al amparo del presente Reglamento, debe notificarlo a las otras Partes Contratantes en aplicación del presente Reglamento, mediante un formulario conforme al modelo del anexo 2 de este Reglamento.

8. Modificación y extensiones de la homologación del tipo de motor.

8.1 Cualquier modificación de un motor incluido en el tipo de motor en relación a las características indicadas en el anexo 1, debe ser notificada al organismo administrativo que haya homologado el tipo de motor. Dicho organismo puede entonces:

8.1.1 Considerar que no es probable que las modificaciones introducidas tengan ningún efecto apreciable; o

8.1.2 Solicitar un ensayo adicional al servicio técnico responsable de la ejecución de las pruebas.

8.2 La confirmación, extensión o denegación de homologación, deben ser comunicados, mediante el procedimiento especificado anteriormente en el párrafo 4.3, a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento.

8.3 La autoridad competente que emita la extensión de la homologación, asignará un número de serie por cada extensión, informando al resto de las partes del Acuerdo de 1958 la aplicación del Reglamento, por medio de un certificado conforme al modelo del anexo 2 de este Reglamento.

9. Cese definitivo de la producción.

Si el titular de la homologación interrumpe definitivamente la fabricación de un motor homologado en virtud del presente Reglamento, debe informar a la autoridad que haya concedido la homologación. Una vez recibido dicha comunicación, la autoridad deberá informar a las otras Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento, por medio de un formulario de comunicación conforme al modelo del anexo 2 del presente Reglamento.

10. Nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de la ejecución de las pruebas de homologación y de los organismos administrativos.

Las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento deben comunicar los nombres y las direcciones de los servicios técnicos responsables de la ejecución de las pruebas al Secretariado General de las Naciones Unidas, y/o a los departamentos administrativos que hayan concedido la homologación, a los que deben ser enviados tanto los formularios de homologación como los de ampliación o retirada de la homologación concedidos en otros países.

Notas:

(1) 1 para la República Federal de Alemania, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para Los Países Bajos, 5 para Suecia, 6 para Bélgica, 7 para Hungría, 8 para la República Federal Checa y Eslovaca, 9 para España, 10 para Yugoslavia, 11 para el Reino Unido, 12 para Austria, 13 para Luxemburgo, 14 para Suiza, 15 vacante, 16 para Noruega, 17 para Finlandia, 18 para Dinamarca, 19 para Rumania, 20 para Polonia, 21 para Portugal,

y 22 para la Federación Rusa. Los números siguientes serán adjudicados a otros países en el orden cronológico en el que ratificaron el Acuerdo concerniente a la adopción de condiciones uniformes de homologación y el reconocimiento recíproco de la homologación de los equipos y piezas de vehículos a motor, así como a los que se hayan adherido al presente acuerdo, y el Secretario de Organización de las Naciones Unidas comuni-

cará los números así adjudicados a las Partes Contratantes del Acuerdo.

(2) Consejo Europeo para la Coordinación del Desarrollo de los Ensayos de Prestaciones, lubricantes y combustibles para motores (CEC). Las características de los combustibles se definen en la Resolución Consolidada sobre Fabricación de Vehículos (R.E.3) (TRANS/SC1/WP29/78).

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL MOTOR E INFORMACIÓN RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LAS PRUEBAS (1)

- 1. Descripción del motor
- 1.1. Marca
- 1.2. Tipo
- 1.3. Principio de funcionamiento: encendido por explosión/ encendido por compresión/ cuatro tiempos/ dos tiempos (3)
.....
- 1.4. Diámetro mm
- 1.5. Carrera mm
- 1.6. Número y disposición de los cilindros y orden de encendido
- 1.7. Cilindrada cm³
- 1.8. Relación de Compresión (2)
- 1.9. Dibujos de la cámara de combustión y de la cara superior del pistón
- 1.10. Área mínima de la sección transversal de los conductos de admisión y escape
- 1.11. Sistema de Refrigeración: Refrigerante líquido/aire (3)
- 1.11.1. Características del sistema de refrigeración por líquido
Naturaleza del líquido..... Bomba de circulación: Si/no (3)
Características o marca(s) y tipo(s) de la bomba
- Relación de transmisión
- Termostato: tarado
- Radiador: dibujo(s) o marca(s) y tipo(s)
- Válvula de descarga: presión de tarado
- Ventilador: características o marca(s) y tipo(s)
- Sistema de funcionamiento del ventilador:
- Relación de transmisión:
- Carenado del ventilador:
- 1.11.2. Características del sistema de refrigeración por aire
Soplador: características o marca(s) y tipo(s)

- Relación de transmisión:
- Conducciones del aire (producción de serie)
- Sistema de regulación de la temperatura: si/no 3/
- Descripción breve
- 1.11.3. Temperaturas permitidas por el fabricante
- 1.11.3.1. Refrigeración por líquido: Temperatura máxima en la salida del motor
- 1.11.3.2. Refrigeración por aire: Punto de referencia
- Temperatura máxima en el punto de referencia
- 1.11.3.3. Temperatura máxima del aire de carga en la salida del intercambiador de calor
- 1.11.3.4. Temperatura del combustible: min. máx.
- 1.11.3.5. Temperatura del lubricante: min. máx.
- 1.12. Sobrealimentador: si/no 3/ Descripción del sistema
- 1.13. Sistema de admisión
Colector de admisión:..... Descripción
- Filtro de aire: Marca: Tipo:
- Silenciador de admisión: Marca: Tipo:
- 2. Dispositivos anticontaminantes adicionales (si existen, y si no están contemplados en otro apartado)
Descripción y diagramas
- 3. Admisión de aire y alimentación de combustible
- 3.1. Descripción y diagramas de los conductos de admisión y de sus accesorios (cámaras de presurización, dispositivo de calefacción, tomas de aire adicionales, etc.)
.....
- 3.2. Alimentación de combustible
- 3.2.1. Por carburador(es) 3/ Número
- 3.2.1.1. Marca
- 3.2.1.2. Tipo
- 3.2.1.3. Ajustes 2/

3.2.1.3.1.	Surtidores)	(
3.2.1.3.2.	Venturis)	(
3.2.1.3.3.	Nivel del flotador en la cuba)	ó
3.2.1.3.4.	Masa del flotador)	(
3.2.1.3.5.	Aguja del flotador)	(
3.2.1.4.	Estrangulador manual/automático 3/... Ajuste de cierre 2/...		
3.2.1.5.	Bomba de alimentación		
	presión 2/o diagrama característico 2/		
3.2.2.	Por inyección de combustible 3/ descripción del sistema		
	Principio de funcionamiento: colector de admisión/inyección directa		
	Precámara de inyección/cámara de turbulencia 3/		
3.2.2.1.	Bomba de combustible		
3.2.2.1.1.	Marca		
3.2.2.1.2.	Tipo		
3.2.2.1.3.	Suministro:mm ³ por embolada a una velocidad de bomba de rpm 3/ 2/ o como alternativa, un diagrama de características 2/ 3/		
	Procedimiento de calibración: banco de pruebas/motor 3/		
3.2.2.1.4.	Reglaje de la inyección		
3.2.2.1.5.	Curva de inyección		
3.2.2.2.	Tobera de inyección		
3.2.2.3.	Regulador		
3.2.2.3.1.	Marca		
3.2.2.3.2.	Tipo		
3.2.2.3.3.	Punto de corte bajo carga min. ⁻¹		
3.2.2.3.4.	Velocidad máxima sin carga min. ⁻¹		
3.2.2.3.5.	Velocidad de ralenti		
3.2.2.4.	Dispositivo de arranque en frío		
3.2.2.4.1.	Marca		
3.2.2.4.2.	Tipo		

3.2.2.4.3.	Descripción del sistema	
3.2.2.5.	Dispositivo auxiliar de puesta en marcha	
3.2.2.5.1.	Marca	
3.2.2.5.2.	Tipo	
3.2.2.5.3.	Descripción del sistema	
4.	<u>Reglaje de válvulas o datos equivalentes</u>	
4.1.	Levantamiento máximo de las válvulas, ángulos de apertura y cierre, o detalles sobre la regulación de sistemas de distribución alternativos, en relación al punto muerto superior	
4.2.	Rangos de referencia y/o ajuste 3/	
5.	<u>Encendido</u>	
5.1.	Tipo de sistema de encendido	
5.1.1.	Marca	
5.1.2.	Tipo	
5.1.3.	Curva de avance del encendido 2/	
5.1.4.	Reglaje del encendido 2/	
5.1.5.	Separación entre contactos 2/ y ángulo muerto 2/ 3/	
6.	<u>Sistema de escape</u>	
	Descripción y diagramas	
7.	<u>Sistema de lubricación</u>	
7.1.	Descripción del sistema	
7.1.1.	Posición del depósito de lubricante:	
7.1.2.	Sistema de alimentación (bomba, inyección en admisión, mezcla con combustible, etc.)	
7.2.	Bomba de lubricación 3/	
7.2.1.	Marca	
7.2.2.	Tipo	

- 7.3. Mezcla con combustible 3/
- 7.3.1. Proporción
- 7.4. Refrigerador de aceite: sí/no 3/
- 7.4.1. Dibujo(s) o marca(s) y tipo(s)
- 8. Equipo eléctrico
- Generador/alternador: 3/ características o marca(s) y tipo(s)
- 9. Otros elementos auxiliares instalados en el motor
(Enumeración y descripción breve, en caso necesario)
- 10. Información adicional sobre las condiciones de ensayo
- 10.1. Bujías de encendido
- 10.1.1. Marca
- 10.1.2. Tipo
- 10.1.3. Separación entre electrodos
- 10.2. Bobina de encendido
- 10.2.1. Marca
- 10.2.2. Tipo
- 10.3. Condensador de encendido
- 10.3.1. Marca
- 10.3.2. Tipo
- 10.4. Equipo de supresión de radiointerferencias
- 10.4.1. Marca
- 10.4.2. Tipo
- 11. Rendimiento del motor (declarado por el fabricante)
- 11.1. Rpm a ralenti 2/ min⁻¹
- 11.2. Rpm a máxima potencia 2 min⁻¹

- 11.3. Potencia máxima- kW (según el párrafo 5.3 de este Reglamento)
- 11.4. Rpm a par máximo 2/ min⁻¹
- 11.5. Par máximo 2/ N.m.

Notas

- 1/ En caso de motores y sistemas no convencionales, el fabricante proporcionará los datos equivalentes a los aquí mencionados.
- 2/ Especificar la tolerancia
- 3/ Borrar lo que no proceda

Anexo 2

(formato máximo: A4 (210 x 297 mm))

COMUNICADO

emitido por: Nombre de la Administración



Objeto : 2/ CONCESIÓN DE HOMOLOGACIÓN
 EXTENSION DE HOMOLOGACIÓN
 DENEGACIÓN DE HOMOLOGACIÓN
 RETIRADA DE LA HOMOLOGACIÓN
 CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

de un motor según el Reglamento N° 85

N° de homologación extensión N°

- 1. Marca de fábrica o nombre comercial del motor :
- 2. Tipo de motor :
- 3. Nombre y dirección del fabricante :
- 4. Si procede, nombre y dirección del representante del fabricante
- 5. Motor presentado para homologación en fecha:
- 6. Servicios técnicos responsables de la ejecución de las pruebas de homologación

- 7. Fecha del informe emitido por dicho servicio
- 8. Número del informe emitido por dicho servicio
- 9. Localización de la marca de homologación
- 10. Razón(es) para la extensión de la homologación: 2/
- 11. Valores declarados
 - 11.1 Potencia Máxima neta: kW, a min⁻¹
 - 11.2 Par Máximo neto: N.m., a rpm⁻¹
- 12. Características esenciales del tipo de motor:
 - Principio de funcionamiento: cuatro tiempos/dos tiempos 2/
 - Número y disposición de los cilindros
 - Cilindrada: cm³
 - Alimentación de combustible: carburador/inyección indirecta/inyección directa 2/
 - Dispositivo de sobrealimentación: Si/No 2/
 - Dispositivo de limpieza de gases de escape: Si/No 2/
- 13. Homologación concedida/denegada/extendida 2/
- 14. Lugar:
- 15. Fecha:
- 16. Firma:
- 17. Los documentos archivados con la petición de homologación o de la extensión de la homologación pueden ser obtenidos si se solicitan.

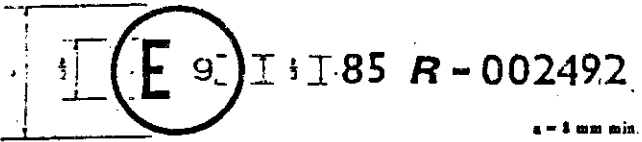
- Notas**
- 1/ Nombre de la administración que concede/extiende/rechaza/retira la homologación (ver prescripciones de homologación en este reglamento..)
 - 2/ Téchese lo que no proceda

Anexo 3

EJEMPLOS DE MARCAS DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

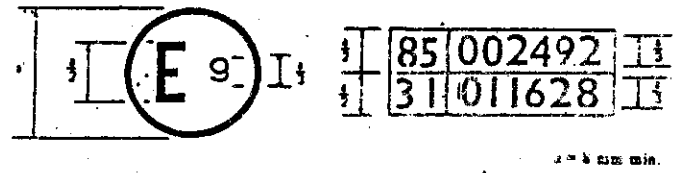
(ver párrafo 4.4 del presente Reglamento)



La marca de homologación anterior, colocada en un motor, indica que el tipo de motor correspondiente ha sido homologado en España (E9), en aplicación de las disposiciones sobre medida de la potencia neta contempladas en el Reglamento N° 85, y con la contraseña de homologación 002492. La contraseña de homologación indica que la homologación ha sido concedida de conformidad con las disposiciones del Reglamento N° 85 en su forma original.

Modelo B

(ver párrafo 4.5 del presente Reglamento)



La marca de homologación anterior, colocada en un vehículo, indica que el tipo de vehículo correspondiente ha sido homologado en España (E9), en aplicación de los Reglamentos N°s. 85 y 31. 1/. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que, en las fechas en que fueron concedidas las respectivas homologaciones, el Reglamento N° 85 no había sido modificado, y que el Reglamento N° 31 ya incluía la serie de enmiendas 01.

Nota

- 1/ El segundo número se cita únicamente a título de ejemplo.

Anexo 4

MÉTODO PARA LA MEDICIÓN DE LA POTENCIA NETA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA

- 1. Estas disposiciones se refieren al método para representar la curva de potencia a plena carga de un motor de combustión interna en función de la velocidad del motor.
 - 2. **CONDICIONES DE PRUEBA**
 - 2.1 El motor debe haber sido rodado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.
 - 2.2 Si la medición de la potencia sólo puede ser efectuada en un motor con la caja de cambios montada, se tendrá en cuenta la eficiencia de la caja de cambios.
 - 2.3 **Dispositivos auxiliares**
 - 2.3.1 **Dispositivos auxiliares a instalar**

Durante la prueba, los dispositivos auxiliares necesarios para el funcionamiento del motor en la aplicación prevista (relacionados en la tabla 1) se instalarán en el banco de pruebas tan lejos como sea posible en la misma posición que en la aplicación prevista.
 - 2.3.2 **Dispositivos auxiliares a retirar**

Ciertos dispositivos auxiliares del vehículo necesarios únicamente para el funcionamiento del vehículo y que pueden instalarse en el motor se retirarán para la realización de la prueba. Se da como ejemplo la siguiente lista, no exhaustiva:

 - Compresor de aire para frenos
 - Compresor de la servodirección
 - Compresor de la suspensión
 - Sistema de aire acondicionado
- Cuando los dispositivos auxiliares no puedan ser retirados, la potencia que absorban en condición de vacío puede ser determinada y añadida a la potencia del motor medida.

TABLA I - DISPOSITIVOS AUXILIARES A INSTALAR PARA LA PRUEBA DE LA DETERMINACIÓN DE LA POTENCIA NETA DEL MOTOR

("Equipo de producción de serie" quiere decir el equipo suministrado por el fabricante para una aplicación en particular)

No.	Auxiliares	Instalado para la prueba de Potencia neta
1	Sistema de admisión Colector de admisión Reciclado gases del carter Filtro de aire Silencioso de admisión Limitador de velocidad	Si. De serie <u>1a/</u> " " " " " " " "
2	Dispositivo de calentamiento de la admisión	Si. De serie Si fuera posible deberá ajustarse en su posición mas favorable.
3	Sistema de escape Depurador de escape Colector Dispositivo de sobrecarga Tubos de conexión <u>1b/</u> Silencioso <u>1b/</u> Tubo de escape <u>1b/</u> Freno de escape <u>2/</u>	Si. De serie " " " " " " " " " "
4	Bomba de alimentación de combustible <u>3/</u>	Si. De serie
5	Carburador Sistema de control electrónico, medidor de flujo de aire, etc, (si los montan) Reductor de presión Evaporador Mezclador	Si. De serie " " Equipo para motores de gas " " " " " " " " " "
6	Equipo de inyección de combustible (gasolina o diesel) Prefiltro Filtro Bomba Tubos de alta presión Inyector Eventualmente válvula de admisión de aire <u>4/</u> Sistema electrónico de control de aire medidor de flujo, etc. Regulador sistema de control limitador automático de plena carga de en función de las cond. atmosf.	Si. De serie " " " " " " " " " " " " " " " "

No	Auxiliares	Instalado para la prueba de Potencia neta
7	Equipo de refrigeración por liquido Capó motor Salida aire capó Radiador Ventilador <u>5/ 6/</u> Carenado del ventilador Bomba de agua Termostato <u>7/</u>	No. " Si. De serie. <u>5/</u> " " " " " "
8	Refrigeración por aire Carenado Soplador <u>5/ 6/</u> Dispositivo de regulación de temperat.	Si. De serie " " Si. De serie
9	Equipo eléctrico	Si. De serie <u>8/</u>
10	Equipo de sobrealimentación (Si lo monta) Compresor accionado directa o indirectamente por el motor y/o los gases de escape. Intercambiador de calor (intercooler) <u>9/</u> Bomba o ventilador del refrigerante (accionados por el motor) Dispositivos de control del caudal de liquido refrigerante.	Si. De serie " " " " " "
11	Ventilador auxiliar del banco dinamométrico	Si. Si es necesario
12	Dispositivos anticontaminación <u>10/</u>	Si. De serie

Notas:

1a/ El sistema de admisión completo previsto para el vehículo se montará:

Cuando pudiera tener un efecto apreciable sobre la potencia del motor; (motores de dos tiempos y motores de explosión.

En el caso de que el Fabricante lo solicite.

En los restantes casos, bastará comprobar en el momento de la prueba que la presión en el colector de admisión no difiera mas de 100 Pa del valor limite especificado por el Fabricante para un filtro de aire limpio.

1b/ El sistema de escape completo previsto para el vehículo se montará:
 Cuando pudiera tener un efecto apreciable sobre la potencia del motor; (motores de dos tiempos y motores de explosión.
 En el caso de que el Fabricante lo solicite.

En los restantes casos, bastará comprobar en el momento de la prueba que la presión en el colector de escape no difiera más de 1.000 Pa del valor límite especificado por el Fabricante

La salida del sistema de escape del motor se define como un punto situado 150 mm. aguas abajo de la terminación de la parte del sistema de escape que va montada sobre el motor.

2/ Si existiera un ralentizador de escape incorporado al motor, la válvula de estrangulación deberá fijarse en la posición totalmente abierta.

3/ La presión de alimentación de combustible, podrá ajustarse, si fuera necesario, a fin de reproducir las presiones que se producirían con el motor funcionando en el vehículo. (en particular cuando se utilice un sistema de retorno de combustible)

4/ La válvula de admisión de aire será la válvula de control del regulador neumático de la bomba de inyección. El regulador del equipo de inyección podrá contener otros dispositivos que influyan sobre la cantidad de carburante inyectados.

5/ El radiador, el ventilador, el carenado del ventilador, la bomba de agua y el termostato deberán ocupar en el banco dinamométrico, la misma posición relativa que en el vehículo. La circulación del líquido de refrigeración deberá producirse únicamente mediante la bomba de agua del motor.
 La refrigeración del líquido podrá realizarse, bien por el radiador del motor, bien por un circuito exterior, siempre que la pérdida de presión de dicho circuito y la presión en la entrada de la bomba sean sustancialmente iguales a las del sistema de refrigeración del motor.
 La cortina del radiador si existiera deberá estar abierta.
 En el caso de que, por razones prácticas, el radiador, el ventilador y el carenado del ventilador no pudieran montarse en el motor, la potencia absorbida por el ventilador montado separadamente en la posición correcta respecto al radiador y al carenado (si ésta existiere), deberá determinarse en las velocidades de giro correspondientes a los regímenes de giro del motor utilizados para medir la potencia del motor, bien por cálculo a partir de características normalizadas o bien, mediante pruebas prácticas. Dicha potencia, corregida a las condiciones atmosféricas normales que se definen en el párrafo 6.2., deberá deducirse de la potencia corregida

6/ En el caso de un ventilador o soplador progresivo o desembragable, la prueba deberá realizarse con estos mecanismos desconectados, y cuando el ventilador (o soplador) sean progresivos se hará con estos mecanismos funcionando a su régimen máximo de deslizamiento.

7/ El termostato puede fijarse en la posición de apertura total.

8/ Potencia mínima del generador: La potencia del generador se limitará a la imprescindible para operar los accesorios que sean indispensables para el funcionamiento del motor. Si es necesario realizar una conexión con una batería debe emplearse una batería completamente cargada y en buenas condiciones.

9/ Los motores sobrealimentados con refrigeración intermedia se ensayarán, con los dispositivos de refrigeración de la carga, ya sea con aire o con agua. Si el fabricante lo prefiriere, una instalación en el banco de ensayo reemplazará a la refrigeración con aire. En todos los casos, la medida de potencia de cada régimen se hará con la misma caída de temperatura y presión del aire aspirado en el refrigerador del banco de ensayo que la especificada por el fabricante para el sistema del vehículo completo.

10/ Ello puede incluir, por ejemplo un sistema de recirculación de los gases de escape (sistema EGR*), un convertidor catalítico, un reactor térmico, un sistema de inyección de aire secundario y un sistema de anti evaporación para el combustible.

2.3.3 Dispositivos auxiliares de arranque del motor de encendido por compresión

Para los dispositivos auxiliares usados en el arranque de los motores de encendido por compresión, se tendrán en cuenta los dos siguientes casos:

- (a) Arranque eléctrico. Estará instalado el generador y alimentará, cuando sea necesario, a los dispositivos auxiliares esenciales para el funcionamiento del motor;
- (b) Arranque distinto del eléctrico. Si hay algunos accesorios esenciales para el funcionamiento del motor alimentados eléctricamente, el generador estará instalado y alimentará estos elementos auxiliares. En caso contrario se quitará. En cualquier caso, el sistema para producir y almacenar la energía necesaria para la puesta en marcha se monta y opera descargado.

*) Recirculación de gases de escape.

2.4 Condiciones de regulación

Las condiciones de regulación para el ensayo de determinación de la potencia neta se indican en la tabla 2.

TABLA 2 - CONDICIONES DE AJUSTE

1	Regulación del carburador(es)	De acuerdo con las especificaciones de producción del fabricante y utilizadas sin alteraciones posteriores para una aplicación en particular.
2	Regulación del sistema de caudal de la bomba de inyección	
3	Curva de avance de la inyección o de la ignición	
4	Ajuste del regulador	
5	Dispositivos de control de emisiones	

3. DATOS A REGISTRAR

3.1 Los datos a registrar son los indicados en el párrafo 4 del apéndice a este anexo. Los datos del rendimiento se obtendrán en condiciones de funcionamiento estabilizadas con un adecuado suministro de aire fresco al motor. Las cámaras de combustión pueden contener depósitos, pero en cantidad limitada. Las condiciones de la prueba, tales como la temperatura del aire de admisión, deben seleccionarse tan cerca de las condiciones de referencia (ver párrafo 5.2 de este anexo) como sea posible, con el fin de minimizar la magnitud del factor de corrección.

- 3.2 La temperatura del aire de entrada al motor (aire ambiente) debe medirse a una distancia igual o inferior a 0,15 m aguas arriba del punto de entrada al filtro de aire, o, de no usarse filtro de aire, a una distancia igual o inferior a 0,15 m de la tobera de admisión de aire. El termómetro o termopar debe protegerse del calor radiante y situarse directamente en la corriente de aire. También debe ser protegido de los vapores de combustible. Debe usarse un número suficiente de emplazamientos para conseguir una media aritmética representativa de la temperatura de admisión.
- 3.3 No deben tomarse datos hasta que el par, la velocidad, y las temperaturas se hayan mantenido prácticamente constantes durante al menos un minuto.
- 3.4 La velocidad del motor durante un rodaje o lectura no debe desviarse más de un $\pm 1\%$ o $\pm 10 \text{ min}^{-1}$ de la velocidad seleccionada, sea cual sea la mayor.
- 3.5 Se tomarán simultáneamente los datos de la carga al freno, el consumo de combustible y la temperatura de aire de admisión; estos datos serán el resultado de la media aritmética de dos valores estabilizados consecutivos que no varien más de un 2% en lo que respecta a la carga al freno.
- 3.6 La temperatura del refrigerante en la salida del motor debe mantenerse en los valores especificados por el fabricante. Si el fabricante no ha especificado ninguna temperatura, dicha temperatura será de $353 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$. Para motores refrigerados por aire, la temperatura en el punto indicado por el fabricante debe mantenerse dentro de los $+0/-20 \text{ K}$ del valor máximo especificado por el fabricante en las condiciones de referencia.
- 3.7 La temperatura del combustible debe medirse en la entrada del carburador o en el sistema de inyección de combustible, y mantenerse dentro de los límites establecidos por el fabricante del motor.
- 3.8 La temperatura del aceite lubricante medida en la bomba de aceite o en la salida del refrigerador de aceite, de estar instalado, debe mantenerse dentro de los límites establecidos por el fabricante del motor.
- 3.9 Puede usarse un sistema de regulación auxiliar si es necesario para mantener las temperaturas dentro de los límites especificados en los puntos 3.6, 3.7, y 3.8. anteriormente citados en éste anexo.

4. PRECISIÓN DE LAS MEDICIONES

- 4.1 Par motor $\pm 1\%$ del par medido.
El sistema de medida del par debe ser calibrado teniendo en cuenta las pérdidas por fricción. La precisión en la mitad inferior del rango de medida del banco dinamométrico puede ser de $\pm 2\%$ del par medido.
- 4.2 Velocidad del motor: 0,5% de la velocidad medida.
- 4.3 Consumo de combustible $\pm 1\%$ del consumo medido.
- 4.4 Temperatura del combustible $\pm 2 \text{ K}$.
- 4.5 Temperatura del aire a la entrada del motor $\pm 2 \text{ K}$.
- 4.6 Presión barométrica $\pm 100 \text{ Pa}$.

- 4.7 Presión en el conducto de admisión $\pm 50 \text{ Pa}$.
- 4.8 Presión en el conducto de escape $\pm 200 \text{ Pa}$.

5. FACTORES DE CORRECCIÓN DE POTENCIA

5.1 Definición

El factor de corrección de la potencia es el coeficiente α mediante el cual se determina la potencia del motor en las condiciones atmosféricas de referencia especificadas en el punto 5.2 siguiente.

$$P_0 = \alpha \cdot P$$

en que

P_0 es la potencia corregida (esto es, la potencia en condiciones atmosféricas de referencia)

α es el factor de corrección (α_a o α_d)

P es la potencia medida (potencia del ensayo)

5.2 Condiciones atmosféricas de referencia

5.2.1 Temperatura (T_0): 298 K (25°C)

5.2.2 Presión seca (P_{s0}): 99 kPa

Nota: La presión seca se basa en una presión total de 100 kPa y en una presión de vapor de agua de 1 kPa .

5.3 Condiciones atmosféricas para las pruebas

Las condiciones atmosféricas durante la prueba deben ser las siguientes:

5.3.1 Temperatura (T)

Para motores de encendido por explosión $288 \text{ K} \leq T \leq 308 \text{ K}$
Para motores diesel $283 \text{ K} \leq T \leq 313 \text{ K}$

5.3.2 Presión (p_s)

$80 \text{ kPa} \leq P_s \leq 110 \text{ kPa}$

5.4 Determinación del factor de corrección α_a y α_d 1/

5.4.1 Factor α_a para motores de encendido por explosión de aspiración natural e sobrealimentados

El factor de corrección α_a se obtiene aplicando la fórmula:

$$\alpha_a = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6} \quad 2/$$

en que

P_s es la presión seca atmosférica total en kilopascales (kPa); es decir, la presión total barométrica menos la presión del vapor de agua

T es la temperatura absoluta en grados Kelvin (K) del aire succionado por el motor.

Condiciones que deben cumplirse en el laboratorio

Para que una prueba sea válida, el factor de corrección α_s debe ser tal que $0,93 \leq \alpha_s \leq 1,07$

Si se sobrepasan dichos límites, se deben mencionar con precisión en el informe el valor corregido obtenido y las condiciones de las pruebas (temperatura y presión)

5.4.2 Motores diesel - Factor α_s

El factor de corrección de potencia (α_s) para los motores diesel alimentados con un caudal constante de combustible se obtiene por medio de la aplicación de la fórmula:

en que $\alpha_s = (f_a) f_m$

f_a es el factor atmosférico

f_m es el parámetro característico para cada tipo de motor y ajuste.

5.4.2.1 Factor atmosférico f_a

Este factor indica los efectos de las condiciones medioambientales (presión, temperatura y humedad) del aire absorbido por el motor. La fórmula del factor atmosférico varía según el tipo de motor.

5.4.2.1.1 Motores de aspiración natural y con sobrealimentación mecánica.

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s} \right) \left(\frac{T}{298} \right)^{0,7}$$

5.4.2.1.2 Motores turboalimentados, con o sin refrigeración del aire de admisión

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{0,7} \left(\frac{T}{298} \right)^{1,5}$$

5.4.2.2 Factor de motor f_m

f_m es una función de q_c (caudal de combustible corregido) como sigue:

$$f_m = 0,036 q_c - 1,14$$

en que: $q_c = q/r$

en que

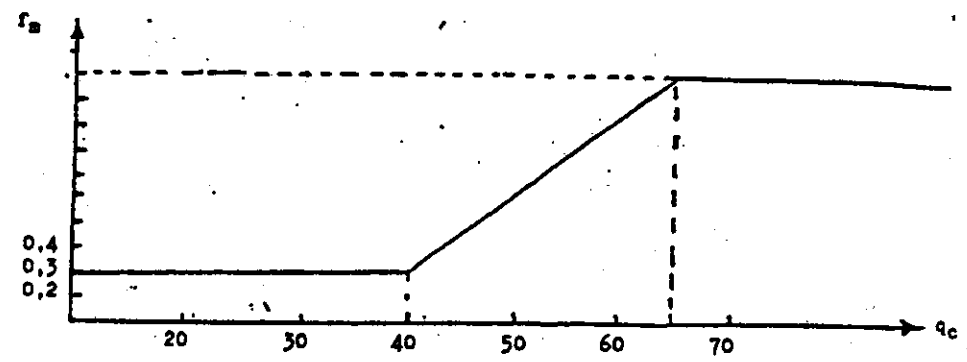
q es el caudal de combustible en miligramos por ciclo por litro de desplazamiento volumétrico total (mg/(l. ciclo))

r es la relación de presiones entre la salida del compresor y la entrada al compresor ($r = 1$ para motores de aspiración natural)

Esta fórmula es válida para un intervalo de valor de q_c comprendido entre 40 mg/(l.ciclo) y 65 mg/(l.ciclo).

Para valores de q_c inferiores a 40 mg/(l.ciclo) se tomará un valor constante de f_m igual a 0,3 ($f_m = 0,3$).

Para valores de q_c superiores a 65 mg/(l.ciclo) se tomará un valor constante de f_m igual a 1,2 ($f_m = 1,2$) (ver figura).



5.4.2.3 Condiciones que deben cumplirse en el laboratorio

Para que una prueba sea válida, el factor de corrección α_s debe ser tal que $0,9 \leq \alpha_s \leq 1,1$

Si se sobrepasan dichos límites, se deben mencionar con precisión en el informe el valor corregido obtenido y las condiciones de las pruebas (temperatura y presión).

Notas

- 1/ Las pruebas pueden llevarse a cabo en cabina de ensayos con aire acondicionado, donde puedan controlarse las condiciones atmosféricas.
- 2/ En el caso de los motores equipados con control automático de temperatura del aire, si el dispositivo es tal que a plena carga a 25° C no se añade aire caliente, la prueba se desarrollará con el dispositivo completamente cerrado. Si el dispositivo sigue funcionando a 25° C, la prueba se realiza con el dispositivo funcionando normalmente, y el exponente del término temperatura en el factor de corrección se considerará cero (sin corrección de temperatura).

Anexo 4 - Anéndice

RESULTADOS DE LOS ENSAYOS DE MEDICIÓN DE LA POTENCIA NETA DEL MOTOR

Este formulario será cumplimentado por el laboratorio que haya llevado a cabo el ensayo.

1. Condiciones del ensayo

1.1 Presiones medidas a potencia máxima

1.1.1 Presión barométrica total: Pa

1.1.2 Presión del vapor de agua: Pa

1.1.3 Presión de escape: Pa

- 1.2 Temperaturas medidas a potencia máxima
 - 1.2.1 del aire de admisión: K
 - 1.2.2 a la salida del intercambiador de calor del motor: K
 - 1.2.3 del líquido refrigerante
 - 1.2.3.1 a la salida del líquido refrigerante del motor:..... K 1/
 - 1.2.3.2 en el punto de referencia en el caso de refrigeración por aire: K 1/
 - 1.2.4 del aceite lubricante: K (indicar el punto de medición)
 - 1.2.5 del combustible
 - 1.2.5.1 a la entrada de la bomba de combustible: K
 - 1.2.5.2 en el dispositivo de medida de consumo de combustible:..... K
- 1.3 Características del dinamómetro
 - 1.3.1 Marca: Modelo:
 - 1.3.2 Tipo:

2. Combustible

- 2.1 Para motores de explosión que funcionen con combustible líquido
 - 2.1.1 Marca:
 - 2.1.2 Especificaciones:
 - 2.1.3 Aditivos antidetonantes (plomo, etc):
 - 2.1.3.1 Tipo:
 - 2.1.3.2 Contenido: mg/l
 - 2.1.4 Número de octano RON: (ASTM D 26 99-70)
 - 2.1.4.1 Densidad específica: g/cm³ a 288 K
 - 2.1.4.2 Poder calorífico inferior: kJ/Kg
- 2.2 Para motores de encendido por explosión que funcionen con combustible gaseoso
 - 2.2.1 Marca:
 - 2.2.2 Especificaciones:
 - 2.2.3 Presión de almacenado bar
 - 2.2.4 Presión de utilización: bar

- 2.2.5 Poder calorífico inferior: kJ/kg
- 2.3 Para motores de encendido por compresión que funcionen con combustibles gaseosos
 - 2.3.1 Sistema de alimentación: gas
 - 2.3.2 Especificaciones del gas usado:
 - 2.3.3 Proporción aceite/gas del combustible:
 - 2.3.4 Poder calorífico inferior:
- 2.4 Para motores de encendido por compresión que funcionen con combustible líquido
 - 2.4.1 Marca:
 - 2.4.2 Especificaciones del combustible usado:
 - 2.4.3 Número de Cetano (ASTM D 976-71)
 - 2.4.4 Densidad específica: g/cm³ a 288 K
 - 2.4.5 Poder calorífico inferior: kJ/kg

3. Lubricante

- 3.1 Marca:
- 3.2 Especificaciones:
- 3.3 Viscosidad SAE:

4. Resultados detallados de las mediciones */

Velocidad del motor, min-1		
Par medido, Nm		
Potencia medida, KW		
Flujo de combustible medido, g/h		
Presión barométrica, kPa		
Presión del vapor de agua, kPa		
Temperatura del aire de admisión, K		
Potencia añadida para dispositivos auxiliares no incluidos en la tabla 1, kW	Nº 1 Nº 2 Nº 3	
Factor de corrección de potencia		
Potencia al freno corregida, KW (con/sin 1/ ventilador)		

Potencia del ventilador, kW (restar, si no se ha instalado ventilador)		
Potencia Neta, kW		
Par neto, Nm		
Consumo específico corregido, g/(kWh) 2/		
Temperatura del refrigerante en la salida, K		
Temperatura del lubricante en el punto de medida, K		
Temperatura del aire después del sobrealimentador, K 3/		
Temperatura del combustible en la entrada de la bomba de inyección, K		
Temperatura del aire después del enfriador de aire		
Presión después del sobrealimentador, K 3/		
Presión después de la carga del enfriador de aire		

- 2/ Sé dibujarán las curvas características de la potencia neta y del par neto en función de la velocidad del motor.
- 1/ Tachar lo que no proceda.
- 2/ Calculado con la potencia neta de los motores de encendido por compresión y de encendido por explosión, multiplicándose en el último caso por el factor de corrección de la potencia
- 3/ Suprimir cuando no sea aplicable

Anexo 3

COMPROBACIÓN DE LA CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

1. GENERAL

Estos requisitos son consistentes con las pruebas a realizar para comprobar la conformidad de la producción, según el párrafo 6.3.6.

2. PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO

Los métodos de ensayo y los instrumentos de medición utilizados serán los descritos en el Anexo 4 del presente Reglamento.

3. RECOGIDA DE MUESTRAS

Se debe elegir un motor. Si después del ensayo descrito posteriormente en el párrafo 5.1, se considera que el motor no está en conformidad con los requisitos de este Reglamento, deberán ensayarse dos motores más.

4. CRITERIOS DE MEDIDA

Durante los ensayos para la comprobación de la conformidad de la producción se medirá la potencia a dos velocidades S1 y S2 del motor, que corresponden respectivamente a los puntos de medición de la potencia máxima y del par máximo aceptados para la homologación del tipo. A las dos velocidades mencionadas, sujetas a una tolerancia de $\pm 5\%$, la potencia neta medida al menos en un punto dentro de los rangos S1 $\pm 5\%$ y S2 $\pm 5\%$ no debe diferir en más de $\pm 5\%$ de la cifra homologada.

5. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS

- 5.1 Si la potencia neta del motor ensayado según lo dispuesto en el párrafo 2 anterior cumple los requisitos del párrafo 4 anterior, se considerará que la producción es conforme con la homologación de tipo.
- 5.2 Si no se cumplen los requisitos del párrafo 4 anterior, se someterán a ensayo dos motores más de la misma forma.
- 5.3 Si el valor de la potencia neta del segundo y/o tercer motor mencionado en el párrafo 5.2 no cumple los requisitos del párrafo 4 anterior, se considerará que la producción no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y se llevará a cabo lo dispuesto en el párrafo 8.1.

ESTADOS PARTE

	Fecha de entrada en vigor
Alemania, República Federal de	15-06-1992
Bélgica	17-05-1992
Eslovaquia	01-01-1993
España	21-01-1995
Finlandia	12-04-1991
Francia	15-09-1990
Hungría	21-03-1993
Italia	15-09-1990
Luxemburgo	08-03-1993
Noruega	24-05-1993
Países Bajos	04-07-1992
Polonia	13-11-1992
Reino Unido	04-05-1991
República Checa	01-01-1993
Yugoslavia	20-07-1991

El presente Reglamento entró en vigor de forma general el 15 de septiembre de 1990, y para España entrará en vigor el 21 de enero de 1995, de conformidad con lo establecido en el artículo 1(8) del Acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 12 de enero de 1995.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INTERIOR

1943 *INSTRUCCION de 9 de enero de 1995, de la Dirección General de los Registros y del Notariado, sobre el expediente previo al matrimonio cuando uno de los contrayentes está domiciliado en el extranjero.*

Son cada vez más frecuentes los casos en los que un español domiciliado en España pretende contraer matrimonio con extranjero domiciliado fuera de España y hay muchos motivos para sospechar que por medio de estos enlaces lo que se pretende exclusivamente es facilitar la entrada y estancia en territorio español de súbditos extranjeros. Aunque la competencia de este centro directivo no alcanza a la materia relacionada con la extranjería, sí que le corresponde dictar instrucciones sobre el Registro Civil (cfr. artículos 9 LRC y 41 RRC) y, concretamente, sobre la tramitación del expediente previo a la celebración del matrimonio, que plantea algunas dificultades prácticas en tales casos y en el que han de extremarse las garantías, formales y materiales, para que el encargado llegue a la convicción de que los interesados intentan realmente fundar una familia y que su propósito no es simplemente, en claro fraude de ley, el de beneficiarse de las consecuencias legales de la institución matrimonial sobre la base de un matrimonio en el cual no ha habido verdadero consentimiento matrimonial y que es, en rigor, nulo por simulación.

Aunque los casos más graves de tal nulidad podrán ser corregidos «a posteriori» por medio de la acción judicial que puede ser ejercitada por el Ministerio Fiscal (cfr. artículos 73.1.º y 74 CC), es indudable que, «a prio-

ri» y en la medida de lo posible, es conveniente adoptar las cautelas oportunas para evitar la celebración de matrimonios nulos que, entre tanto no se pronuncie la nulidad, disfrutará de las ventajas derivadas de la apariencia matrimonial.

Claro está que la intención de esta instrucción no es la de coartar en modo alguno un derecho fundamental de la persona, como lo es el de contraer matrimonio, sino sólo el de encarecer a los encargados de los Registros Civiles que, sin mengua de la presunción general de buena fe, se cercioren de la veracidad del consentimiento de los contrayentes dentro de las posibilidades que ofrece la regulación actual del expediente previo.

Con esta finalidad, esta Dirección General ha acordado dar mayor publicidad a las siguientes normas contenidas fundamentalmente en el Reglamento del Registro Civil:

1.º Encargado competente para instruir el expediente.—Lo es el Juez encargado o de Paz o el encargado del Registro Civil consular, correspondiente al domicilio de cualquiera de los contrayentes (artículo 238 RRC). Depende, pues, de la elección de éstos que el expediente se tramite en el Registro municipal o en el consular, cuando uno de los interesados está domiciliado en España y el otro en el extranjero.

2.º Ratificación de ambos contrayentes.—La ratificación por ambos contrayentes del escrito inicial (artículo 240 RRC) es siempre necesaria. No obstante, como indica el artículo 242 del Reglamento, la ratificación del que no esté domiciliado en la demarcación del Registro instructor puede realizarse por comparecencia ante otro Registro Civil español o por medio de poder especial.

3.º Trámite fundamental.—La audiencia reservada y por separado.—El Reglamento del Registro Civil va señalando las distintas etapas del expediente y sus posibles incidencias. Así, en cuanto a las pruebas complementarias del escrito (artículo 241); subsanación de éste (artículo 242); publicación de edictos o trámite sustitutorio (artículos 243 y 244); ampliación de pruebas propuestas o acordadas de oficio (artículo 245, I) y dictamen médico, si se estima que alguno de los contrayentes está afectado por deficiencias o anomalías psíquicas (artículo 245, II).

En cualquier caso existe un trámite esencial y del que no debe prescindirse, ni cumplirlo formulariamente, como es la audiencia que el instructor, asistido por el secretario, debe realizar de cada contrayente, reservadamente y por separado, para cerciorarse de la inexistencia del impedimento de ligamen o de cualquier otro obstáculo legal para la celebración (cfr. artículo 246 RRC). Esta audiencia, que en caso del contrayente domiciliado en otro lugar puede efectuarse ante el Registro Civil del domicilio del mismo, puede y debe servir para que el instructor se asegure del verdadero propósito de los comparecientes y de la existencia en ambos de real consentimiento matrimonial. Un interrogatorio bien encauzado puede llegar a descubrir la intención fraudulenta de una o de las dos partes y en tal caso, sin perjuicio del recurso oportuno, el instructor debe denegar la celebración (cfr. artículo 247 RRC).

4.º Intervención del Ministerio Fiscal.—Como en los demás expedientes del Registro Civil (cfr. artículos 343 y 344 RRC), también en éste al ministerio público, o a quien haga sus funciones en el Registro consular (cfr. artículo 54 RRC), le atribuye la legislación un papel activo en defensa de la legalidad, por lo que puede denunciar en su dictamen cualquier impedimento u obstáculo que le conste (cfr. artículo 247 RRC).

5.º Certificado de capacidad matrimonial.—La expedición por el instructor de este certificado sólo es necesaria cuando los contrayentes hayan manifestado su pro-