

DISPONGO:

Artículo 1.º Las 32 plazas incrementadas para 1984 en la Carrera Fiscal por Real Decreto-ley 4/1984, de 9 de mayo, se adscriben a la categoría segunda y se distribuyen de la siguiente forma: Una, a la Fiscalía General del Estado (Secretaría Técnica); una, a la Fiscalía del Tribunal Supremo; una, a la Fiscalía ante el Tribunal Constitucional; seis, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Barcelona; una, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Bilbao; una, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Burgos; seis, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Madrid; una, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Oviedo; tres, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Sevilla; cuatro, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Valencia; una, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Valladolid; una, a la Fiscalía de la Audiencia Territorial de Zaragoza; dos, a la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Cádiz; dos, a la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Málaga, y una, a la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Pontevedra.

Art. 2.º Las plantillas actuales de las Fiscalías relacionadas en el artículo anterior se entenderán incrementadas en las plazas que respectivamente se señalan.

DISPOSICION FINAL

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

Dado en Madrid a 18 de julio de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Justicia,
FERNANDO LEDESMA BARTRET

MINISTERIO DEL INTERIOR

16933 ORDEN de 17 de julio de 1984 por la que se delegan provisionalmente determinadas atribuciones del Ministro del Interior en los Directores generales de la Guardia Civil y de la Policía.

Excmo. e Ilmo. Sres.:

Durante la ausencia del excelentísimo señor Director de la Seguridad del Estado, con motivo de las vacaciones estivales, vengo en delegar en los Directores generales de la Guardia Civil y de la Policía las atribuciones contenidas en los apartados a), b), d) y e) del artículo 2 de la Orden de 18 de diciembre de 1982.

Lo que comunico a V. E. y V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. E. y V. I. muchos años.
Madrid, 17 de julio de 1984.

BARRIONUEVO PENA

Excmo. e Ilmo. Sres. Directores generales de la Guardia Civil y de la Policía.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

16934 ORDEN de 10 de julio de 1984 por la que se aprueban las normas de homologación de tipo de los ciclomotores.

Ilustrísimo señor:

El artículo 216, apartado X, del vigente Código de la Circulación establece que el Ministerio de Industria y Energía determinará las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos, a efectos de lo previsto en los apartados anteriores de ese mismo artículo, así como fijará los ensayos que deben efectuarse previamente en lo que respecta a la homologación de tipo de vehículos.

En desarrollo de dicho precepto, la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 25 de febrero de 1980 sobre homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques y semirremolques establece los requisitos que deben cumplirse para la homologación de tipo de los citados vehículos. Ahora bien, los ciclomotores, según definición del artículo 4, apartado p), del Código de la Circulación, no pueden ser considerados como vehículos automóviles, por lo que quedan excluidos de la citada Orden. Por otra parte, el importante número de ciclomotores que circulan por el territorio nacional hace necesario que sus características de seguridad sean controladas en manera análoga a como se hace para los restantes vehículos incluidos

en la Orden de 25 de febrero de 1980 antes citada, a fin de contribuir a una mayor seguridad en su uso.

Por ello, es aconsejable el dictado de una disposición que regule la homologación de los ciclomotores, definiendo sus características de construcción, así como el procedimiento administrativo para la obtención de la citada homologación.

Por cuanto antecede, este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Primero.—Se aprueban las normas de homologación de tipo de los ciclomotores, que se publican como anexo I a la presente Orden ministerial, así como el modelo de Certificado de Características Técnicas del Ciclomotor, que se publica como anexo II.

Segundo.—1. Los fabricantes nacionales de ciclomotores o los representantes legales de los fabricantes extranjeros, debidamente autorizados, deberán solicitar la homologación de cada uno de los tipos que fabriquen o importen, en lo que se refiere a sus características de construcción, de acuerdo con las normas contenidas en el anexo I a la presente Orden ministerial, como condición previa para que los mismos puedan ser admitidos a la circulación por las vías públicas del territorio nacional.

2. La homologación será exigible transcurrido un año de la publicación de la presente Orden ministerial en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—La tramitación de las solicitudes se ajustará a lo establecido en la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 25 de enero de 1982, por la que se regula el procedimiento de solicitud de homologación de vehículos, partes y piezas.

Cuarto.—La acreditación de los laboratorios para la aplicación del presente Reglamento se efectuará en la forma prevista en el Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, sobre actuaciones del Ministerio de Industria y Energía en materia de normalización y homologación.

Quinto.—El fabricante nacional de ciclomotores o el representante legal del fabricante extranjero, debidamente autorizado, al que le haya sido concedida una concesión de homologación para un determinado tipo de ciclomotor deberá extender certificados de cada una de las unidades de ese tipo que fabrique o importe, de acuerdo con el modelo que figura como anexo II a la presente Orden ministerial.

Sexto.—Quedan derogadas las Ordenes del Ministerio de Industria y Energía de 30 de junio de 1985, 28 de abril de 1986 y 10 de marzo de 1976, por las que se determinan las características que han de reunir los vehículos para ser considerados ciclomotores, así como cuantas disposiciones de inferior o igual rango en cuanto se opongan a la presente Orden ministerial.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 10 de julio de 1984.

SOLCHAÇA CATALAN

Ilmo. Sr. Subsecretario.

ANEXO I

Normas de homologación de tipo de los ciclomotores

1. El campo de aplicación de las presentes normas se extiende a los nuevos tipos de ciclomotores que se fabriquen o importen para su circulación por territorio nacional a partir de los doce meses de la publicación de la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Definiciones.

2.1 A los efectos de estas normas se entiende por ciclomotor:

Todo vehículo de dos o tres ruedas equipado con motor térmico o eléctrico y que cumpla las siguientes condiciones:

- No tener una cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos.
- No tener una potencia superior a 1.000 vatios, si se trata de un motor eléctrico.
- No poder alcanzar, por construcción, en llano, una velocidad superior a los 40 km/h.
- Llevar pedales para poder accionar el vehículo con independencia del motor y circular a una velocidad suficiente para su normal empleo.
- El recorrido del vehículo por cada vuelta del pedal debe ser superior a 2,8 m.
- El peso máximo del vehículo, incluidos todos los accesorios y el depósito lleno de carburante no excederá de 60 kilogramos ni de 75 kilogramos, incluida la batería, si lleva motor eléctrico.

2.2 Homologación de un ciclomotor.—La homologación de un ciclomotor en lo que se refiere a los aspectos enumerados en la ficha de características que figura como apéndice número 1 del presente anexo.

2.3 Tipo de ciclomotor.—Los vehículos que pueden ser puestas en servicio bajo la misma denominación y recibir el mismo

número de homologación de tipo. Para cumplir estas condiciones estos vehículos deberán:

- Ser fabricados por el mismo constructor, aunque no necesariamente en la misma fábrica.
- Tener el mismo chasis.
- Tener el mismo motor.

2.4 Variante.—Vehículos del mismo tipo que, sin diferenciarse entre sí en cuanto a las características de construcción esenciales, presentan las mismas diferencias con relación al modelo base en lo que concierne a las siguientes características:

- Sistema de transmisión (cambio automático o por engranajes).
- Diámetro de las llantas.

3. Especificaciones generales.

3.1 Dimensiones.

A los efectos del presente anexo, se entiende por:

3.1.1 Longitud máxima.—La distancia entre dos planos verticales perpendiculares al plano longitudinal medio del vehículo y tangentes a los elementos extremos del mismo.

3.1.2 Anchura máxima.—La distancia entre dos planos paralelos al plano longitudinal medio del vehículo y tangentes a los elementos extremos del mismo.

3.2 Distancia entre ejes.—La distancia entre dos planos perpendiculares al plano longitudinal medio del vehículo y que pasan por los centros de las ruedas.

3.3 Velocidad máxima.

Velocidad máxima del vehículo medido en las condiciones siguientes:

3.3.1 Conductor.—El peso del conductor deberá estar comprendido entre los 70 y 75 kilogramos y su altura entre 1,65 y 1,75 m.

Durante la prueba deberá estar en posición normal, colocando los pies sobre los pedales o reposapiés y los brazos extendidos en posición normal.

3.3.2 Condiciones del vehículo para la prueba.

— El ciclomotor deberá estar en orden de marcha, con el depósito de combustible lleno al 90 por 100 de su capacidad, siendo las proporciones de gasolina y aceite las especificadas por el fabricante. Llevará sus herramientas y dotación completa.

— El inflado de los neumáticos será el normal especificado por el fabricante.

— La prueba se efectuará sobre un recorrido mínimo de 200 metros en un tramo llano, habiendo el conductor alcanzado la velocidad máxima con antelación a dicho tramo.

— Se efectuarán dos mediciones (ida y vuelta), tomándose la media de ambos valores.

3.3.3 Condiciones de prueba ajenas al vehículo.

— El tramo escogido no debe tener una pendiente mayor del 1 por 100.

— Las condiciones atmosféricas en el momento de la medición deben estar comprendidas entre los siguientes valores:

Presión atmosférica: 100 + 3 K Pa.
Temperatura: Entre 5° y 30° C.
Humedad relativa: entre 50 y 95 por 100.
Velocidad máxima del viento: 3 m/seg.

3.4 Pesos.

3.4.1 Peso del vehículo en vacío.

Peso del vehículo listo para su funcionamiento normal y equipado de la forma siguiente:

3.4.1.1 Equipo auxiliar necesario para el funcionamiento normal.

3.4.1.2 Equipo eléctrico completo, incluyendo los proyectores suministrados por el fabricante.

3.4.1.3 Equipado con los líquidos necesarios para el correcto funcionamiento de todas las partes del vehículo.

3.4.2 Peso del vehículo en orden de marcha.

Peso del vehículo, que comprende su peso en vacío, el de sus accesorios, así como el de la totalidad del carburante que pueda llevar en su depósito.

3.4.3 Peso técnico admisible.

Peso máximo del vehículo calculado por el fabricante para sus condiciones específicas de funcionamiento, teniendo en cuenta aspectos tales como resistencia estructural, capacidad de carga de los neumáticos, etc.

3.5 Otras condiciones técnicas de diseño.

Las condiciones que se indican a continuación no serán objeto de comprobación durante la homologación de tipo. No obs-

tante, el Centro directivo del Ministerio de Industria y Energía competente en materia de seguridad industrial podrá reclamar su verificación cuando lo estime conveniente.

3.5.1 El espesor máximo de la junta de culata no deberá exceder los 1,3 milímetros.

3.5.2 El máximo espesor de cualquier junta entre la base del cilindro y el bloque no deberá exceder los 0,5 milímetros.

3.5.3 Carburador con diámetro de difusor máximo, 12/12 milímetros.

3.5.4 El giro de 180° del pistón no aumentará su velocidad máxima más de 10 km/h.

3.5.5 En el caso de que se quite el silenciador de admisión, la velocidad máxima del vehículo no deberá incrementarse por encima de 10 km/h.

3.5.6 No deberán existir restricciones artificiales al paso de los gases de escape que puedan ser fácilmente manipulables o modificables.

(Las guías de válvulas en el caso de motores de cuatro tiempos no deben ser consideradas como restricciones artificiales.)

3.5.7 Las partes del sistema de escape interiores al silenciador que determina la longitud efectiva del tubo de escape deben estar fijadas al silenciador de modo que impidan su fácil desmontaje.

3.5.8 En el caso de modificación del reglaje de encendido o cambio de los chicles del carburador, la velocidad máxima del vehículo no deberá incrementarse por encima de 10 km/h.

3.5.9 El diseño de los cilindros y de las culatas para distintos modelos o distintas prestaciones dentro de un modelo básico no deberá permitir el intercambio fácil de dichos elementos.

3.5.10 Para motores de cuatro tiempos, una variación en el ajuste del árbol de levas no deberá aumentar la velocidad por encima de 10 km/h.

3.5.11 Para motores de cuatro tiempos, el diseño de las culatas debe ser tal que no pueda acomodar varios árboles de levas que den lugar a distintas prestaciones dentro de un mismo tipo de motor.

3.5.12 El número máximo de velocidades en los ciclomotores será de cuatro, o disponer de variador continuo de velocidades.

3.5.13 Corona o plato de arrastre único, remachado o soldado al buje trasero o cualquier otro procedimiento que impida el montaje de una nueva corona menor que la original.

3.6 Marcado.

Las partes o componentes que se especifican a continuación deberán ser marcados por el fabricante del ciclomotor o de los elementos en cuestión.

3.6.1 Silenciador de admisión (caja de filtro).

3.6.2 Carburador o pieza equivalente, especificando los diámetros del difusor.

3.6.3 Conductos de admisión. (Caso de que sea una pieza independiente del cilindro o carburador.)

3.6.4 Cilindro.

3.6.5 Culata.

3.6.6 Cáster.

3.6.7 Tubo de escape.

3.6.8 Silenciador.

3.6.9 Transmisión:

— Piñón o polea de salida del motor.

— Polea conducida o plato de arrastre.

— Piñón de cadena primaria o transmisiones con poleas anteriores al piñón.

El marcado del cilindro, culata y cáster deberá efectuarse durante la fundición de las citadas piezas.

4. Modificaciones al tipo homologado.

Toda modificación al tipo de vehículo homologado deberá ser puesta en conocimiento del Centro directivo del Ministerio de Industria y Energía competente en materia de seguridad industrial que concedió la homologación, el cual podrá considerar o bien:

4.1 Que las modificaciones aportadas no tienen una influencia desfavorable en las condiciones generales del vehículo y que se siguen cumpliendo las prescripciones de las presentes normas, o bien.

4.2 Que dichas modificaciones obligan a repetir todos o alguno de los ensayos y a obtener una nueva homologación.

5. Solicitud de homologación.

A la solicitud de homologación deberán adjuntarse, además de los documentos previstos con carácter general en la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 25 de enero de 1983, los siguientes:

a) Solicitud de homologación dirigida al titular del citado Centro directivo.

b) Ficha de características de acuerdo con el modelo que figura en el apéndice número 1 del presente anexo.

c) Acta de ensayos del tipo, expedida por el laboratorio acreditado, según modelo que figura en el apéndice número 2 del presente anexo.

6. Certificación.

6.1 El Centro directivo del Ministerio de Industria y Energía competente en materia de seguridad industrial procederá, en su caso, a la vista de la documentación señalada en el punto anterior, a conceder al tipo de ciclomotor en cuestión una contraseña de homologación, que estará formada por las letras CI, seguidas de un número de cuatro cifras, y extenderá el correspondiente certificado de homologación.

6.2 En todo ciclomotor que esté conforma con un tipo homologado en aplicación de las presentes normas se fijará de manera bien visible en la placa del constructor la contraseña de homologación que le haya sido asignada.

6.3 La placa del constructor deberá tener las características que se indica en el apéndice número 3 del presente anexo.

7. Conformidad de la producción.

7.1 Todo ciclomotor que ostente una marca de homologación, en aplicación de las presentes normas, deberá ser conforme al tipo homologado.

7.2 El fabricante nacional o, en su caso, el representante oficial del fabricante extranjero, deberá demostrar la existencia

de conformidad de las características de la producción en serie con las del tipo homologado.

7.3 Con el fin de tener en cuenta las dispersiones que se presentan en una fabricación en serie, los vehículos fabricados no deberán superar la velocidad ni los pesos máximos señalados en el epígrafe 7.1 en más de un 10 por 100.

7.4 Con el fin de verificar la conformidad de la producción en serie, el Centro directivo del Ministerio de Industria y Energía competente en materia de seguridad industrial podrá realizar u ordenar la realización de un control por muestreo aleatorio de los ciclomotores de serie fabricados o importados que lleven la marca de homologación prescrita por las presentes normas.

7.5 La producción se considerará conforme a las presentes normas si se cumplen las condiciones especificadas en el punto 3 de este anexo.

7.6 Las comprobaciones a que se refiere el punto 7.3 podrán ser sustituidas, parcial o totalmente, por el control de calidad del propio fabricante, siempre que, a juicio del Centro directivo competente en materia de seguridad industrial, disponga de la organización y medios técnicos y humanos necesarios para efectuar los ensayos y controles precisos.

Apéndice nº. 1 del Anexo I

(anverso)

FICHA DE CARACTERÍSTICAS GENERALES PARA CICLOMOTORES

Marca:

Tipo	Variantes(1)	Denominación comercial (1)	Número homologación	Observaciones

Esquema y dimensiones	Variantes			
A cm				
B mm				
C mm				
P Kg				
PI Kg				

Leyenda:

A: Longitud máxima
B: Anchura máxima
C:

P: Peso del vehículo en orden de marcha
PI: Peso técnico admisible.

Carcajes:

Silenciador admisión _____ Tubo escape _____
 Carburador _____ Silenciador escape _____
 Conducto admisión _____ Transmisión: _____
 Cilindro _____ - Salida motor _____
 Culata _____ - Elemento conducido _____
 Cáster _____ - Elementos anteriores _____

Emplazamiento de la placa del constructor: Señalar en el croquis con un (*).

Emplazamiento del número de identificación del vehículo: Señalar en el croquis con un (*).

(1) Deberán incluirse todas las denominaciones que vayan a figurar en los certificados de características que se expidan para este tipo de ciclomotor.

FICHA DE CARACTERÍSTICAS GENERALES PARA CICLOMOTORES
(reverso)

Basidor:

Tipo
Número de plazas

Suspensión:

Delantera
Trasera

Transmisión:

Tipo

Motor:

Marca
Tipo Cilindrada cm³
Número cilindros Potencia (motor eléctrico) W
Tipo de refrigeración

Embrague:

Tipo

Caja de cambios:

Tipo
Número velocidades y reducciones
Velocidad máxima km/h

Ruedas:

Número y diámetro de las llantas
Delantera
Trasera
Tipo de neumático

Dispositivo de frenado:

Delantero
Trasero
Pedales Desarrollo

Instalación eléctrica a voltios.

Potencia nominal del generador: W

Baterías: número y capacidad

Depósito combustible:

Capacidad.....

Apéndice n.º 2 del Anexo I

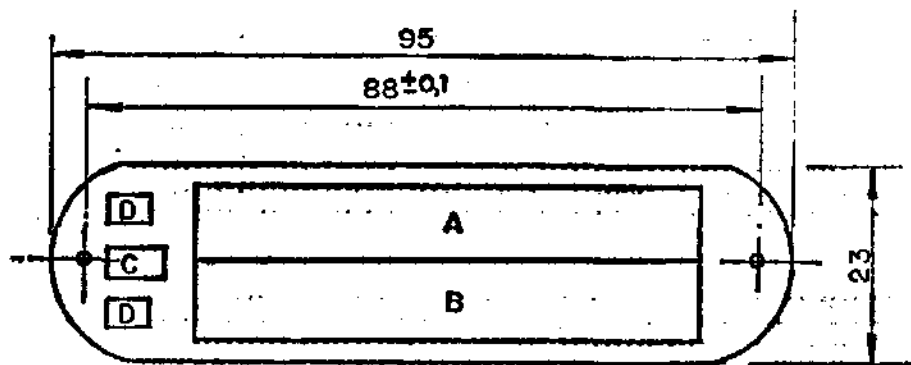
ACTA DE ENSAYOS DE HOMOLOGACION DE TIPO DE CICLOMOTORES

1. Número del acta:
2. Marca de fábrica o denominación comercial del ciclomotor:
3. Nombre y dirección del conductor:
4. En caso necesario nombre y dirección del representante del constructor: ..
5. Variantes:
6. Vehículo presentado para homologación el
7. Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación:
8. Fecha del acta expedida por ese Servicio:
9. Número del acta expedida por ese Servicio:
10. Emplazamiento en el vehículo de la marca de homologación:
11. Lugar:
12. Fecha:
13. Firma:

A la presente comunicación se adjuntan los documentos siguientes, que llevan el número de homologación antes citado.

APENDICE Nº 3 DEL ANEXO I

PLACA DEL FABRICANTE PARA CICLOMOTOR



- A.- Nombre del fabricante
- B.- Número de contraseña de homologación de tipo
- C y D.- Solo a título de ejemplo. Espacio donde el fabricante puede dar información adicional.

A N E X O II

CERTIFICADO DE CARACTERISTICAS TECNICAS DEL CICLOMOTOR

Empresa	Nº Identificación
Clasificación del vehículo [][][][][]	Fecha de puesta en circulación
Nº Certificado	
DATOS TECNICOS	
Marca:	Longitud máxima:
Tipo:	Anchura máxima:
Variantes:	Recorrido por cada vuelta de los pedales:
Denominación comercial:	Motor: Marca:
Peso en orden de marcha:	Tipo:
Velocidad máxima por construcción:	Nº Cilindros/Cilindrada:
	Potencia real (si lleva motor eléctrico):
Observaciones:	
Por las piezas de origen extranjero importadas por el fabricante incorporadas a este vehículo se han satisfecho los correspondientes depósitos de Aduanas.	
El abajo firmante, legalmente autorizado por certifica que el ciclomotor cuyas características se reseñan es completamente conforme con el tipo homologado con la contraseña	
Firma del fabricante Nacional/Importador	