



## **DECRETO 3025/1974** **Contaminación atmosférica**



**DECRETO 3025/1974 DE 9 DE AGOSTO . SE REGULAN LAS CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS VEHÍCULOS AUTOMÓVILES CON EL FIN DE CONTENER O REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA**

BOE 7 Noviembre

La Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico, fue dictada para prevenir, vigilar y corregir las situaciones de contaminación atmosférica, cualesquiera que sean las causas que la produzcan. Por sus especiales características e importancia, la contaminación producida por los vehículos automóviles requiere un tratamiento independiente del que se adopte con carácter general para otras fuentes contaminantes, especialmente las fijas.

La limitación de las emisiones de humos y gases molestos y nocivos producidas por los vehículos automóviles puede regularse mediante la homologación de los vehículos en cuanto a aquellas emisiones, por una parte, y por otra, con el establecimiento de normas adecuadas para el uso y mantenimiento de los mismos, así como las correspondientes para su control y vigilancia.

Por lo que se refiere a las normas de homologación de vehículos mencionadas en la disposición final segunda de la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico, así como a las de verificación de la conformidad de la producción serie, son de aplicación los Reglamentos números 15 y 24, anexos al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, al que España se adhirió en su día y que fueron desarrollados por Decretos 912/1971, de 22 de abril, y 524/1974, de 7 de febrero, así como por Orden del Ministerio de Industria de 10 de octubre de 1972.

En lo que concierne al uso y mantenimiento de los vehículos en condiciones idóneas en cuanto a sus emisiones de humos y gases, así como en lo relativo a las medidas para su control y vigilancia, el artículo 3.º, número 1, de la referida Ley, autoriza al Gobierno a establecer unos niveles de emisión a las actividades potencialmente contaminadoras, entre las que se incluyen los vehículos automóviles, sin perjuicio de otros más estrictos que puedan exigirse en determinadas zonas y establece las normas de uso, mantenimiento, control y vigilancia complementarias a las previstas en el vigente Código de la Circulación en lo concerniente a la contaminación de la atmósfera, determinándose al mismo tiempo los procedimientos de medición de los contaminantes producidos por los vehículos y los de contrastación de los aparatos de medida, al objeto de que los ensayos sean reproducibles.

La definición de competencias de los diferentes organismos implicados en materia de contaminación producida por los vehículos automóviles se atiene a lo previsto en la ley 47/1958, de 30 de julio, desarrollada por Decreto de la Presidencia del Gobierno 1666/1970, de 21 de julio, por la que se delimitan las competencias en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera. En su virtud, a propuesta de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, de conformidad con el Consejo de Estado, con el informe de la Organización Sindical y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 9 de agosto de 1974, dispongo:

### **Artículo 1.**

1. El presente Decreto tiene por objeto regular las condiciones que han de reunir los vehículos automóviles con el fin de contener y reducir la contaminación atmosférica por ellos producida, en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 38/1972, de 22 de diciembre.

2. A tal fin se establecen las condiciones de funcionamiento de los mismos y los procedimientos normalizados de medición de los afluentes gaseosos que emitan.

3. El Ministerio de Industria efectuará, a través de sus servicios, la homologación de los tipos de vehículos automóviles, verificará la conformidad de la producción serie y realizará la inspección periódica de los vehículos en cuanto a las emisiones de humos o gases contaminantes.

4. El mismo Departamento, de acuerdo con el de Hacienda y previo informe de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, fijará, en el plazo no superior a un año, las especificaciones técnicas a que deberán ajustarse los carburantes y combustibles utilizados en la propulsión de vehículos automóviles.

5. La Dirección General de Sanidad en el ámbito nacional y los Ayuntamientos en sus términos municipales, cuando dispongan de servicios adecuados, efectuarán mediciones periódicas de la atmósfera ambiental por sí, como consecuencia de ellas, es necesaria la fijación de unas medidas más estrictas.

### **Artículo 2.**

1. Los vehículos automóviles deben ser diseñados y construidos de forma que cumplan las exigencias del presente Decreto

2. Asimismo, los vehículos automóviles deben ser utilizados y mantenidos de forma que cumplan, como mínimo, las exigencias del presente Decreto cualesquiera que sean sus condiciones de funcionamiento.

3. Se exceptúan de lo previsto en los números anteriores de este artículo los vehículos de competición y experimentales, si bien sólo podrán circular en los circuitos apropiados o en lugares especialmente autorizados con carácter general o específico.

### **Artículo 3.**

1. Todos los vehículos diesel que se matriculen a partir de 1 de abril de 1975 y todos los que se encuentren en circulación en 1 de octubre de 1975 dispondrán de un precinto en la bomba de inyección del combustible.

2. El precintado a que se refiere el número 1 anterior se efectuará de acuerdo con las normas que dicte el Ministerio de Industria antes del 1 de enero de 1975.

3. En los vehículos con motor diesel que tengan instalado un dispositivo para facilitar el arranque en frío, basado en un exceso de alimentación de combustible, se adoptarán medidas eficaces para impedir su utilización cuando el vehículo esté en marcha.

### **Artículo 4.**

1. La fabricación, venta y utilización de aditivos para los combustibles, destinados a la reducción de la emisión de humos por los vehículos con motor diesel requerirá autorización del Ministerio de Industria.

2. La autorización a que se refiere el número 1 anterior podrá concederse a petición justificada de los fabricantes nacionales o de los importadores de vehículos automóviles, determinándose, en todo caso, el tipo o los tipos de vehículos automóviles en que podrán utilizarse aquellos aditivos.

### **Artículo 5.**

Los dispositivos de toma de muestras y los aparatos e instrumentos para los ensayos de medida de los contaminantes emitidos por los vehículos automóviles deben corresponder a tipos previamente a probados por el Ministerio de Industria.

### **Artículo 6.**

1. Los laboratorios oficiales serán los encargados de contrastar los aparatos de medida que se utilicen.

2. Se sujetarán a las directrices del Ministerio de Industria, que es quien les otorga tal condición.

3. Además de la realización de los ensayos reglamentarios, previos a la homologación de tipos de vehículos y de la expedición de los correspondientes certificados, los laboratorios oficiales a que se refiere el número 1 del presente artículo deberán efectuar la contrastación de los aparatos de medida que se utilicen, tanto por los distintos servicios oficiales encargados de combatir la contaminación atmosférica producida por los vehículos automóviles como por los talleres privados o empresas colaboradoras que efectúen el control del vehículo a tales efectos.

#### **Artículo 7.**

1. Todos los vehículos automóviles se someterán periódicamente a inspección técnica para conocer el estado en lo que se refiere a la emisión de contaminantes a la atmósfera y poder adoptar, en consecuencia, las oportunas medidas correctoras. Para formalizar las transferencias de vehículos será requisito indispensable que su tarjeta de inspección técnica (ITV), desde su obligatoriedad, esté vigente.

2. La inspección técnica a que se refiere el número 1 anterior se efectuará por los servicios técnicos de los Ayuntamientos de las capitales de provincias, así como de las ciudades que lo posean, ampliándose a otros que determinen por Orden ministerial del Ministerio de Industria, previo informe del de Gobernación.

3. El Ministerio de Industria, a través de sus servicios provinciales, vigilará el eficaz funcionamiento de los servicios técnicos de los Ayuntamientos encargados de la inspección de los vehículos automóviles para asegurar así el adecuado cumplimiento de las normas del presente Decreto.

4. La inspección técnica periódica de los vehículos automóviles pertenecientes al Estado, a los mismos efectos, podrá ser realizada por los propios organismos encargados de su conservación y empleo, con arreglo a las normas que se dicten por la Presidencia del Gobierno.

5. Por los servicios provinciales del Ministerio de Industria podrán efectuarse inspecciones técnicas de vehículos a petición de sus propietarios y a los mismos efectos.

6. En las inspecciones técnicas periódicas que se realicen se ensayarán los vehículos de acuerdo con los procedimientos que figuran en los anexos I y II al presente Decreto, según se trate, respectivamente, de vehículos de motor de gasolina de cuatro tiempos o con motor diesel.

#### Artículo 8.

1. Los agentes de vigilancia del tráfico podrán detener cualquier vehículo con motor de gasolina, en todo lugar y ocasión, al objeto de proceder a la medición de las emisiones de escape, entregando en todo caso al conductor del vehículo la correspondiente acta con el resultado del ensayo.

2. En la vigilancia del tráfico, los humos emitidos por los vehículos de motor diesel podrán ser apreciados visualmente. No se tomarán en consideración a estos efectos las emisiones de humos momentáneos que se produzcan como consecuencia de la puesta en marcha, aceleraciones y cambios de velocidad.

Cuando, a juicio de los agentes de la autoridad, exista presunción manifiesta de incumplimiento de los límites de emisión, se exigirá al titular o conductor del vehículo la presentación del mismo en una estación oficial de inspección del Ministerio de Industria o del Ayuntamiento correspondiente, entregándole al efecto el correspondiente volante.

3. Las estaciones oficiales de inspección se sujetarán a los requisitos técnicos que establezca el Ministerio de Industria.

4. Los agentes de la autoridad a que se hace referencia en los números 1 y 2 del presente artículo deberán haber superado un cursillo de formación especializada en una de las estaciones de inspección oficial que designen conjuntamente los Ministerios de Industria y de la Gobernación.

#### Artículo 9

1. Con independencia de lo establecido en la disposición final del Decreto 809/1972, de 6 de abril, el Ministerio de Industria podrá otorgar la consideración de colaboradoras de la Administración para la práctica de la inspección técnica de vehículos en lo que se refiere a la emisión de contaminantes a las entidades que cumplan las condiciones que aquel Ministerio determine.

2. El ejercicio sin autorización de la actividad a que se refiere el número 1 anterior traerá consigo la declaración de clandestinidad, aplicándose las medidas sancionadoras y coercitivas previstas en la legislación vigente.

3. Los certificados expedidos por las entidades oficiales tendrán validez en el procedimiento sancionador.

## Artículo 10.

1. A efectos de lo dispuesto en el presente Decreto se considerarán

faltas leves:

- a) La emisión por los vehículos de motor de gasolina de 5,5 a 7,5 por 100 en volumen de monóxido de carbono, y por los vehículos de motor diesel de 5 a 10 unidades Hartridge, o 0,3 a 0,5 unidades Bosch, o 0,5 a 0,8 unidades absolutas por encima de los niveles establecidos en el punto 4 del anexo II, con un máximo de 85 unidades Hartridge, o 5,8 unidades Bosch, o 4,4 unidades absolutas.
- b) El simple retraso en la presentación del vehículo a inspección oficial. En la inspección correspondiente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.o del presente Decreto , se entenderá que existe simple retraso cuando el vehículo fuese presentado dentro de los quince días siguientes a la fecha tope fijada para dicha inspección.

Si la inspección fuese exigida en virtud de la denuncia a que se refiere el número 1 del artículo 12 del presente Decreto, se entenderá que existe simple retraso cuando el vehículo fuese presentado dentro de los quince días siguientes al plazo mencionado en dicho artículo.

- c) La infracción de cualquier otra norma del presente Decreto o calificada expresamente como falta grave o muy grave.

2. Se considerarán faltas graves:

- a) La emisión por los vehículos de motor de gasolina de más de 7,5 por 100 en volumen de monóxido de carbono y por los vehículos de motor diesel de más de 10 unidades Hartridge, o 0,5 unidades Bosch, o 0,8 unidades absolutas por encima de los niveles establecidos en el punto 6.4 del anexo II y por encima de 85 unidades Hartridge.
- b) La reincidencia en faltas leves dentro de un plazo de cuatro meses en los supuestos a) y c) del número anterior y de dos años en el supuesto b).
- c) La no presentación del vehículo a inspección oficial en los casos prevenidos en el apartado b) del número anterior. A tal efecto se considerará como no presentación el retraso superior a quince días.

- d) El levantamiento, sin autorización previa, de los precintos a que se refiere el artículo 3.o, número 1, del presente Decreto.
- e) La fabricación de vehículos sin sujeción a los requisitos de homologación previstos.

3. Se considerarán faltas muy graves:

- a) La reincidencia en las faltas previstas en los apartados b), c) y e) del número anterior.
- b) El levantamiento, sin autorización previa, de los precintos a que se refieren los números 2 y 3 del artículo siguiente.

4. En la determinación de las responsabilidades a que hubiese lugar por supuestas infracciones de lo dispuesto en el presente Decreto se considerarán las circunstancias fortuitas o de fuerza mayor que puedan concurrir.

5. A los efectos de lo dispuesto en el presente artículo se entenderá que existe reincidencia cuando el propietario o titular de un vehículo hubiese sido objeto de una sanción precedente por infracciones de igual gravedad, siempre que dicha sanción se impusiese con relación al mismo vehículo y tuviese además carácter firme por agotamiento de los recursos administrativos o jurisdiccionales procedentes.

#### **Artículo 11.**

1. Las infracciones a los preceptos del presente Decreto se sancionarán:

- a) Las faltas leves, con multa de 250 a 500 pesetas.
- b) Las faltas graves, con multa de 1.500 a 3.000 pesetas.
- c) Las faltas muy graves, con multa de 3.000 a 5.000 pesetas.

2. En las zonas declaradas de atmósfera contaminada o en situación de emergencia podrán imponerse multas por el duplo o el triplo de la cuantía señalada, respectivamente, y cuando la infracción constituya falta muy grave podrá, además, proponerse a la superioridad el precintado del vehículo.

3. La declaración de atmósfera contaminada o en situación de emergencia exigirá la correspondiente señalización y publicidad para general conocimiento.

4. Podrá autorizarse el levantamiento de los precintos a que se refiere el número 2 de este artículo al solo efecto de realizar en el vehículo las reparaciones necesarias para subsanar los defectos que motivaron la sanción, debiendo presentarse el vehículo a la inspección oficial, la cual certificará sobre la desaparición de aquellos defectos, en cuyo caso podrá autorizarse el levantamiento definitivo de los precintos.

5. En el supuesto de sanción de faltas muy graves, la autoridad que la imponga acordará, si existiese motivo para ello, el pase del tanto de culpa a los Tribunales ordinarios a efectos de lo previsto en el artículo 237 del Código Penal.

#### **Artículo 12.**

1. Los agentes de vigilancia del tráfico formularán denuncia contra los titulares de vehículos en los que el contenido de monóxido de carbono medido en los gases de escape o su emisión de humos apreciada por estimación superen los límites fijados, condicionada a la presentación del vehículo en la inspección oficial, para comprobación, en el plazo de quince días, salvo causa de fuerza mayor debidamente justificada.

2. Terminado el plazo concedido para efectuar la inspección oficial sin que el vehículo hubiera sido presentado a ella, la autoridad, previa audiencia del interesado y demás trámites reglamentarios, impondrá la sanción que en cada caso proceda. Si presentado el resultado de la inspección fuera favorable, la denuncia quedará sin efecto; si fuese desfavorable, la autoridad, previos los trámites reglamentarios, impondrá la sanción pertinente y concederá un nuevo plazo de veinte días para que se presente el vehículo corregido, con apercibimiento expreso de sanciones mayores por reincidencia.

3. El titular del vehículo quedará, no obstante, exento de responsabilidad si hubiera concurrido a la inspección oficial provisto de un justificante del taller de reparación en el que se hagan constar las operaciones efectuadas para subsanar los defectos denunciados.

En tal caso, la autoridad podrá imputar al taller la sanción que, en otro caso, hubiera correspondido al titular.

#### **Artículo 13.**

Los titulares de vehículos automóviles con motor de gasolina quedarán exentos de inspección durante los cuatro primeros meses de vigencia de un certificado de inspección oficial.

#### **Artículo 14.**

Las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones a los preceptos del presente Decreto serán recurribles en la forma prevista en el artículo 14 de la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, sobre protección del ambiente atmosférico.

#### **Artículo 15.**

1. En las zonas de atmósfera contaminada regirán los límites previstos en el presente Decreto, pudiendo, sin embargo, adoptarse por el Gobernador civil de la provincia y por los Ayuntamientos en la esfera de sus respectivas competencias, si las circunstancias lo aconsejaren, límites más estrictos y las medidas oportunas, dentro del perímetro afectado, para disminuir los efectos contaminantes producidos por el tráfico urbano o interurbano, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.º, número 2, de la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico.

2. En las zonas en situación de emergencia se aplicarán las medidas previstas en el artículo 7.o, número 2, apartado b), de la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico.
3. En las zonas de atmósfera contaminada se intensificará la vigilancia y labor inspectora prevista en el artículo 8.o del presente Decreto.

### **Artículo 16.**

Las Ordenanzas Municipales que promulguen los Ayuntamientos, en lo que se refiere a la contaminación atmosférica producida por los vehículos automóviles, se ajustarán como mínimo a las prescripciones del presente Decreto.

Aquellos Ayuntamientos que tengan aprobada una Ordenanza Municipal para combatir la contaminación atmosférica producida por los vehículos automóviles dispondrán de un plazo de tres meses, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto , para adecuarlo a lo dispuesto en el mismo.

Disposición derogatoria. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

#### Disposiciones finales

primera. Por los Ministerios de Industria y de la Gobernación, conjuntamente, y a propuesta de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, podrán modificarse los plazos de aplicación de límites que se establecen en el cuadro anexo II, apartado 6, del presente Decreto.

segunda. Se autoriza al Ministerio de Industria para, previo informe de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, modificar las normas de los anexos I y II cuando la experiencia o el progreso tecnológico lo aconsejen.

tercera. Por los Ministerios de la Gobernación y de Industria, conjunta o separadamente, previo informe de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, se dictarán las disposiciones complementarias que sean precisas para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el presente Decreto.

cuarta. El presente Decreto entrará en vigor el 15 de diciembre de 1974 .

#### ANEXO I

Valoración del monóxido de carbono contenido en los gases de escape de los vehículos con motor de encendido por chispa en régimen de « ralentí »

## 1. Campo de aplicación

El método que a continuación se describe se aplica a las emisiones de monóxido de carbono procedentes de los gases de escape de los vehículos automóviles en circulación, provistos de motor a cuatro tiempos con encendido por chispa. Se excluyen los vehículos de dos o tres ruedas con peso máximo inferior a 400 kilogramos y/o cuya velocidad máxima por construcción no alcance a 50 kilómetros por hora.

## 2. Condiciones de medida

2.1. Tanto en los ensayos en carretera como en los que se realicen en estaciones oficiales de inspección se utilizará el carburante que lleve el propio vehículo.

2.2. El contenido del monóxido de carbono al régimen de « ralentí » se medirá estando caliente el motor, considerándose que se cumple esta condición cuando la temperatura del aceite del cárter sea de 60°C como mínimo.

2.3. Para los vehículos con caja de velocidades de mando manual o semiautomático, el ensayo se efectuará con la palanca en punto muerto y el motor embragado.

2.4. Para los vehículos con transmisión automática, el ensayo se efectuará con el selector en la posición « cero » o en la de « estacionamiento » .

### 2.5. Toma de muestras de gases.

2.5.1. La sonda de toma de muestras de gases se introducirá todo lo posible en el tubo de escape, y como mínimo en una longitud de 30 centímetros, ya sea en el propio tubo o en un tubo colector acoplado al primero.

2.5.2. Si el vehículo está provisto de escape con salidas múltiples, el resultado de la medida será la media aritmética de los contenidos obtenidos en cada una de ellas.

2.5.3. El dispositivo de escape no deberá tener ningún orificio susceptible de provocar una dilución de los gases emitidos por el motor.

## 3. Aparato de medida

3.1. Los analizadores serán del tipo no dispersivo, de absorción en el infrarrojo.

3.2. La precisión de la instalación de control debe ser tal que el error absoluto de medición no sobrepase en 0,5 por 100 de CO.

#### 4. Valores límites

4.1. El contenido de monóxido de carbono en los gases de escape al régimen de « ralentí » (a 15 20oC y 750 769 mm Hg), no deberá ser superior al 5 por 100 en volumen. Dicho límite se aplicará únicamente a los vehículos automóviles matriculados a partir de 1 de enero de 1967, inclusive.

4.2. Podrán admitirse valores mayores a los previstos en el apartado anterior en casos excepcionales en los que se demuestre que el vehículo no puede circular de manera segura respetando aquellos límites. En tales casos se precisará un permiso especial para que el vehículo pueda circular dentro de núcleos urbanos.

#### 4. Resultados de los ensayos

Para referir los resultados a las condiciones de temperatura y presión indicadas en el párrafo 4.1 anterior se multiplicará el valor obtenido en los ensayos por el factor de corrección que corresponda, según la tabla siguiente:

#### 6. Normas prácticas para ejecución de los ensayos

Debe consultarse la Norma UNE 10.082, sobre « Medida de las emisiones de CO en los vehículos automóviles régimen de « ralentí ».

#### 7. Contratación de los aparatos de medida

Para la contratación de los medidores de monóxido de carbono debe consultarse la propuesta de la UNE 10.080.

## ANEXO II

Medición de la opacidad de los humos por el escape de los vehículos automóviles con motor diesel

#### 1. Campo de aplicación

1.1. El método que a continuación se describe se aplica para la medición de la opacidad de los humos emitidos por el tubo de escape de los vehículos en circulación provistos de motor diesel.

1.2. Debido a que las emisiones de humos producidos por un motor diesel son función de las condiciones atmosféricas, y muy en general de la presión atmosférica, no se realizarán mediciones en lugares cuya altitud sea superior a 1.050 metros.

## 2. Condiciones de medida

2.1. En los ensayos en carretera se utilizará el carburante que lleva el propio vehículo.

2.2. En los ensayos en las estaciones oficiales de inspección se utilizará el carburante que lleve el vehículo si está exento de aditivos; en caso contrario deberá utilizarse el habitual del mercado.

2.3. La opacidad de los humos de escape se medirá estando caliente el motor, considerándose que se cumple esta condición cuando la temperatura del aceite del cárter sea de 60 o C como mínimo.

2.4. La toma de muestras se efectuará de acuerdo con las instrucciones específicas del aparato empleado.

2.5. El dispositivo de escape no deberá tener ningún orificio susceptible de provocar una dilución de los gases emitidos por el motor.

## 3. Métodos de ensayo

La medición de la opacidad de los humos de escape de los vehículos provistos de motor diesel se realizará en carga y a régimen estabilizado, según los métodos de los párrafos 3.1 o 3.2 siguientes.

### 3.1. Ensayo en estaciones de inspección.

Se efectuará situando el vehículo sobre freno de rodillos y midiendo la opacidad de los humos en régimen estabilizado a plena inyección y a un número de revoluciones del motor superior al 75 por 100 del que corresponda a la máxima potencia, según especificaciones del fabricante del vehículo.

### 3.2. Ensayo en carretera, en carga y a régimen estabilizado.

3.2.1. Se realizará la medición marchando con la relación de caja de cambios más larga posible, subiendo una pendiente del 3 por 100 como mínimo y acelerando a fondo, tomándose la muestra cuando el vehículo alcance una velocidad comprendida entre el 75 por 100 y la máxima señalada por el constructor para la relación de velocidades utilizadas, debiendo mantenerse aquella velocidad durante todo el tiempo que se emplee en llevar a cabo la toma de muestras.

3.2.2. En el caso de vehículo con motor sobrealimentado debe mantenerse acelerado el motor durante siete segundos como mínimo antes de hacerse la medición.

#### 4. Aparatos de medida

Se utilizará el aparato prescrito en el Reglamento número 24 anexo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, admitiéndose, no obstante, también provisionalmente, el empleo de aparatos del tipo Bosch o del tipo Hartridge, de acuerdo con las instrucciones del fabricante del aparato.

#### 5. Resultado de los ensayos

5.1. Si las mediciones se efectúan sobre el banco dinamométrico, el resultado a considerar será el valor estabilizado obtenido cuando se utilice opacímetro o la media de dos lecturas consecutivas que no difieran en más de 0,5 unidades cuando se utilice el aparato Bosch.

5.2. Si las mediciones se efectúan en un ensayo en carretera, el resultado será la media de los resultados de dos ensayos que no difieran entre sí en cuantía a la indicada en el párrafo anterior.

#### 6. Valores límites

6.1. Los límites tolerables han sido determinados para altitudes comprendidas entre 350 y 750 metros.

6.2. Para altitudes comprendidas entre el nivel del mar y 350 metros los valores límites se disminuirán en 0,5 unidades absolutas o en 0,3 unidades Bosch o en 5 unidades Hartridge.

6.3. Para altitudes comprendidas entre 750 y 1.050 metros los valores límites se aumentarán en 0,5 unidades absolutas o en 0,3 unidades Bosch o en 5 unidades Hartridge.

6.4. Los límites aplicables con carácter general para vehículos homologados que estén en circulación son los que se establecen en el siguiente cuadro:

6.5. En las zonas de atmósfera contaminada se aplicarán los límites del cuadro B para los vehículos afectos permanentemente al servicio de la propia zona.

### **ACMS Centro**

Valentín Beato, 11  
2ºB 28037 Madrid

TEL +34 913 750 680

FAX +34 917 544 760

madrid@grupoacms.com

### **ACMS Norte**

Of. 23 Edif. Centro de empresas  
Aeropuerto de Burgos  
09007 Burgos

TEL +34 947 041 645

FAX +34 947 041 761

castillaleon@grupoacms.com

### **ACMS Centro-Sur**

Avda. Barber 2, 2º  
1ª Ofic. Edif Colón  
45004 Toledo

TEL +34 925 282 181

FAX +34 925 226 801

castillalamancha@grupoacms.com

### **ACMS Argentina**

Tucuman 1452  
3º oficina 7C  
1050AAD Buenos Aires

TEL +54 11 4371 2252

FAX +54 11 4371 5473

mcremona@grupoacms.com

**ACMS** ESPAÑA

TEL +34 902 362 247

EMAIL [informacion@grupoacms.com](mailto:informacion@grupoacms.com)

[www.grupoacms.com](http://www.grupoacms.com)

**ACMS** ARGENTINA

TEL +5411 4371 2252

EMAIL [buenosaires@grupoacms.com](mailto:buenosaires@grupoacms.com)

[www.grupoacms.com.ar](http://www.grupoacms.com.ar)