

Decret XXX/2022, del 25 de maig del 2022

Decret XXX/2022, del 25-5-2022, d'aprovació del Reglament relatiu a les condicions tècniques dels vehicles

Índex

Exposició de motius

Capítol primer. Disposicions generals

Article 1. Objecte

Article 2. Àmbit d'aplicació

Article 3. Departament i servei competent

Article 4. Definicions

Article 5. Identificació dels vehicles

Article 6. Homologacions i contrasenyes d'homologació

Article 7. Certificacions i presumpció de conformitat

Article 8. Classificació dels vehicles segons les categories atorgades per l'homologació de tipus UE

Capítol segon. Condicions tècniques dels vehicles i dels seus sistemes, components i unitats tècniques independents

Article 9. Característiques generals

Article 10. Frenada dels vehicles automòbils

Article 11. Vehicles destinats al transport públic de passatgers

Article 12. Vehicles destinats al transport escolar o de menors

Article 13. Instal·lacions exteriors i interiors dels vehicles

Article 14. Miralls retrovisors dels vehicles

Article 15. Protecció del conductor contra el dispositiu de direcció (volant) en cas de xoc

Article 16. Sistema antirobatori dels vehicles automòbils

Article 17. Resistència dels panys i xarneres de les portes

Article 18. Seients, ancoratges i reposacaps

Article 19. Paràsits radioelèctrics produïts pels vehicles automòbils

Article 20. Soroll produït pels vehicles automòbils

Article 21. Fums i emissions produïts pels vehicles automòbils

Article 22. Enllumenat i senyalització òptica dels vehicles

Capítol tercer. Modificacions de les característiques dels vehicles

Article 23. Conceptes generals

Article 24. Tipus de reformes i autoritzacions

Article 25. Certificat d'execució de la reforma d'importància

Article 26. Modificacions de carrosseria en vehicles industrials de les categories N

Capítol quart. Vehicles greument accidentats

Article 27. Conceptes generals

Article 28. Control del vehicle greument accidentat

Article 29. Reparació d'un vehicle greument accidentat

Article 30. Inspecció de la reparació d'un vehicle greument accidentat

Article 31. Desballestament o exportació d'un vehicle greument accidentat

Capítol cinquè. Inspecció tècnica de vehicles

Article 32. Disposicions generals

Article 33. Tipus d'inspeccions tècniques efectuades pel servei competent

Article 34. Data i freqüència de les inspeccions tècniques periòdiques

Article 35. Qualificació dels defectes i les verificacions mínimes de la inspecció

Article 36. Resultat de la inspecció tècnica

Article 37. Certificat d'inspecció tècnica

Article 38. Prova d'inspecció

Article 39. Tarifes de les inspeccions tècniques

Capítol sisè. Règim sancionador
Article 40. Infraccions i sancions
Disposició transitòria primera
Disposició transitòria segona
Disposició transitòria tercera
Disposició derogatòria
Disposició final primera
Disposició final segona
Disposició final tercera
Disposició final quarta
Disposició final cinquena
Disposició final sisena
Disposició final setena
Annex I. Requisits tècnics mínims exigibles per als vehicles nous
Annex II. Contingut mínim del certificat d'inspecció tècnica
Annex III. Model del distintiu de la inspecció tècnica de vehicles i de la targeta de transport
Annex IV. Instruccions tècniques complementàries de la inspecció tècnica de vehicles
Annex V. Recull de les taules i dels croquis que s'inclouen en el Reglament

Exposició de motius

El 13 de maig del 2021, el Consell General va aprovar la Llei 12/2021 del Codi de la circulació, que es va publicar al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra* el 2 de juny i que va entrar en vigor el 2 de setembre del 2021.

La disposició final primera de la Llei 12/2021 encomana al Govern desenvolupar i aprovar les disposicions reglamentàries perquè aquesta Llei sigui plenament aplicable.

En aquest sentit, aquest Reglament desenvolupa i regula:

- Els apartats 7 i 14 de l'article 4, en referència a les làmines adhesives que es col·loquen als vidres contra els raigs ultraviolats i als límits acústics dels vehicles de motor, respectivament, i
- Els articles 99, 103, 104, 105 i 106, en referència a la inspecció tècnica de vehicles, a les homologacions dels vehicles, a les característiques tècniques dels vehicles, a les modificacions de les característiques dels vehicles i als vehicles greument accidentats, respectivament.

En concret, pel que fa a les condicions tècniques en matèria de seguretat i de protecció del medi ambient dels vehicles de motor, dels remolcs i dels semiremolcs que es vulguin matricular a Andorra, el Reglament preveu que els vehicles hagin de disposar d'una homologació de tipus o bé d'una homologació individual expedida d'acord amb la legislació tècnica europea aplicable en funció de la seva categoria i de la seva data de la fabricació.

En el cas dels vehicles especials, que inclouen els vehicles associats a la maquinària d'obra i de serveis, aquests vehicles han d'estar obligatòriament certificats segons la legislació europea relativa a les màquines aplicable a la data de fabricació del vehicle.

Paral·lelament, el Reglament també regula les condicions tècniques dels sistemes, dels components i de les entitats tècniques independents, així com de les peces i els equips, que puguin comportar un risc greu per al correcte funcionament dels sistemes essencials dels vehicles.

Altrament, respecte als requisits mínims aplicables a les inspeccions tècniques dels vehicles, tant pel que fa a les periodicitats de les inspeccions periòdiques obligatòries dels vehicles que hi estan sotmesos com pel que fa a la qualificació dels defectes observats i els punts de control mínims que es comproven durant les inspeccions tècniques dels vehicles, el Reglament ha tingut en compte les disposicions del capítol III i els annexos I i II de la Directiva 2014/45/UE, del Parlament Europeu i del Consell, del 3 d'abril del 2014, relativa a la inspecció tècnica periòdica dels vehicles de motor i dels seus remolcs, que deroga la Directiva 2009/40/CE.

En aquest sentit, s'incorporen noves prescripcions tècniques per mesurar l'eficàcia de la frenada dels vehicles de transport de mercaderies i de passatgers de més de 3.5 tones de massa màxima admissible que s'efectuï a la inspecció tècnica de vehicles, amb la finalitat de comprovar el funcionament correcte dels frens en condicions reals de circulació, i que exigeix que els vehicles hagin de presentar-se a la inspecció amb almenys dos tercers parts de la seva capacitat de càrrega màxima o bé sense càrrega si disposen d'un sistema de fre exclusivament pneumàtic i estan equipats de preses de pressió.

Pel que fa a les modificacions de les característiques dels vehicles i els vehicles greument accidentats, aquest Reglament s'ha basat substancialment en les disposicions del Reglament regulador de la inspecció tècnica de vehicles del 12 de novembre del 2008, que era aplicable fins ara i que aquest Reglament deroga. En aquest sentit, incideix de manera més significativa en la seguretat viària demanant que qualsevol tipus de reforma d'importància hagi de ser prèviament inspeccionada i validada pel servei competent en matèria d'inspecció tècnica dels vehicles, prèvia anotació en el certificat de matriculació per part del departament competent en matèria de seguretat dels vehicles, i s'hi afageix la possibilitat de poder donar de baixa definitiva per exportació un vehicle greument accidentat que pugui ser tècnicament reparable amb les garanties mínimes de seguretat però que hagi estat declarat sinistre total pels tècnics peritadors de les assegurances.

D'aquesta manera, el Reglament es divideix en sis capítols, tres disposicions transitòries, una disposició derogatòria i set disposicions finals.

Finalment, s'hi afageixen cinc annexos: el primer és una descripció dels requisits tècnics mínims exigibles per als vehicles nous que es vulguin matricular a comptar de l'entrada en vigor del Reglament, el segon inclou el contingut mínim del certificat d'inspecció tècnica, el tercer fixa el model del distintiu i de la targeta de transport lliurats per la inspecció tècnica de vehicles, el quart desenvolupa les instruccions tècniques complementàries de la inspecció tècnica de vehicles i el cinquè recopila totes les taules i els croquis que s'inclouen en alguns articles del Reglament.

D'acord amb aquestes consideracions, a proposta del ministre de Presidència, Economia i Empresa, el Govern, en la sessió del 25 de maig del 2022, aprova aquest Decret amb el contingut següent:

Article únic

S'aprova el Reglament relatiu a les condicions tècniques dels vehicles, que entrarà en vigor l'endemà de ser publicat al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra*.

Reglament relatiu a les condicions tècniques dels vehicles

Capítol primer. Disposicions generals

Article 1. *Objecte*

Aquest Reglament fixa:

- Les condicions tècniques en matèria de seguretat i de protecció del medi ambient dels vehicles de motor, dels ciclomotors, dels remolcs, dels semiremolcs i dels vehicles especials, nous i d'ocasió, i dels seus sistemes, components i unitats tècniques independents, perquè puguin ser matriculats o posats en servei.
- Les condicions tècniques de les peces i dels equips que puguin comportar un risc greu per al correcte funcionament dels sistemes essencials dels vehicles.
- Els procediments administratius i tècnics necessaris destinats a assegurar els nivells de seguretat exigibles per dur a terme les reformes d'importància i les inspeccions tècniques dels vehicles, així com la reparació o el desballestament dels vehicles greument accidentats.
- Les periodicitats de les inspeccions periòdiques obligatòries dels vehicles que hi estan sotmesos i la qualificació dels defectes observats i els punts de control mínims que es comproven durant les inspeccions tècniques.

Article 2. *Àmbit d'aplicació*

Aquest Reglament s'aplica:

- A tots els vehicles de motor, ciclomotors, remolcs, semiremolcs i vehicles especials, nous o d'ocasió, que es vulguin matricular a Andorra o que estiguin inscrits al Registre de Vehicles del Govern en el moment que entri en vigor.
- A tots els sistemes, components i unitats tècniques independents, així com a les peces i equips, dissenyats i fabricats per als vehicles de motor, per als ciclomotors, per als remolcs, per als semiremolcs i per als vehicles especials.

En concret aquest Reglament s'aplica:

- Als vehicles de les categories M, N, O, L, T, C, R i S, definides a l'article 8.
- Als vehicles especials, definits al punt 28 de l'article 4.

Article 3. *Departament i servei competent*

A l'efecte d'aplicar aquest Reglament, es considera *departament competent* el departament que assumeix les competències en matèria de seguretat dels vehicles, i *servei competent*, el servei de la inspecció tècnica de vehicles (ITV) que assumeix l'execució material de les inspeccions tècniques que s'hagin de fer en els vehicles i els seus components i accessoris.

Article 4. *Definicions*

D'acord amb aquest Reglament, s'entén per:

1. *Autoritat d'homologació*: l'autoritat o les autoritats d'un estat membre de la Unió Europea notificada(des) per aquest estat a la Comissió Europea, competents en tots els aspectes relacionats amb l'homologació de tipus d'un vehicle, d'un sistema, d'un component o d'una entitat tècnica independent o amb l'homologació de vehicle individual i competents en el procés d'autorització de peces i equips i en l'expedició i, si escau, per retirar o denegar certificats d'homologació, designar els serveis tècnics i garantir que el fabricant compleixi les seves obligacions en la conformitat de la producció.

2. *Certificat UE de conformitat* (d'ara endavant, "CoC"): document emès pel fabricant del vehicle en què declara que el vehicle s'ha fabricat de conformitat amb el vehicle tipus homologat per l'autoritat d'homologació i que compleix tots els actes reglamentaris que són aplicables per la legislació de la Unió Europea a la data de la fabricació.

3. *Ciclomotor*: vehicle proveït d'un motor per propulsar-lo que ha estat dissenyat i fabricat per desplaçar-se pels seus propis mitjans, que disposa d'almenys de dos rodes i que assolix una velocitat màxima per construcció no superior a 45 km/h.

4. *Component*: dispositiu destinat a formar part d'un vehicle que pot ser objecte d'una homologació independent de la del vehicle i segons els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

5. *Contrasenya d'homologació europea*: número únic d'acord amb un sistema de numeració harmonitzat a la Unió Europea que permet com a mínim la identificació de l'estat membre de la Unió Europea que ha concedit l'homologació de tipus UE i la identificació dels requisits amb els quals és conforme el vehicle, el sistema, el component o la unitat tècnica independent.

6. *Contrasenya d'homologació individual*: número únic atorgat pel departament competent que ha concedit l'homologació de vehicle individual.

7. *Declaració UE de conformitat*: document emès pel fabricant del vehicle en què declara que aquest vehicle compleix les exigències essencials de seguretat i de salut exigibles per la legislació de la Unió Europea que li sigui aplicable.

8. *Equips*: els productes, diferents de les peces, que poden afegir-se o instal·lar-se en un vehicle.

9. *Fabricant*: persona física o jurídica que és el responsable de tots els aspectes de l'homologació de tipus d'un vehicle, un sistema, un component o una unitat tècnica independent o del procés d'autorització de peces o equips.

10. *Homologació de tipus UE*: procediment mitjançant el qual una autoritat d'homologació de la Unió Europea certifica que un tipus de vehicle, sistema, component o unitat tècnica independent compleix les disposicions administratives i els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

11. *Homologació de tipus UE de vehicles fabricats en sèries curtes*: es tracta del mateix procediment que l'esmentat en el punt 10 però per a vehicles fabricats en sèries curtes.

12. *Homologació de vehicle individual*: procediment mitjançant el qual el departament competent certifica que un vehicle que no disposa de contrasenya d'homologació europea compleix les disposicions administratives i els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

13. *Informació del sistema de diagnòstic a bord (DAB) del vehicle*: la informació generada per un sistema que està instal·lat a bord d'un vehicle o connectat a un motor i que és capaç de detectar disfuncions i, si escau, indicar-les mitjançant un sistema d'alerta, determinar la zona probable de disfunció i comunicar aquesta informació a l'exterior del vehicle.

14. *Marcatge de conformitat CE*: és un logotip, creat per la Unió Europea, que s'aplica sobre un producte i dona lloc a una presumpció de conformitat d'aquest producte respecte als procediments d'avaluació establerts per la legislació europea que li és aplicable.

15. *Matriculació*: autorització administrativa per a la posada en circulació, de forma permanent o temporal, d'un vehicle a la via pública i que incorpora la identificació del vehicle i l'expedició d'un número de matrícula.

16. *Peces*: els productes utilitzats per al muntatge, la reparació i el manteniment d'un vehicle, així com els recanvis.

17. *Presumpció de conformitat*: segons les directives de nou enfocament, la conformitat amb les normes nacionals que són transposició de normes harmonitzades, les referències de les quals ha publicat la Comissió Europea en el *Diari Oficial de la Unió Europea*, fa que es presumeixi la conformitat amb els requisits essencials recollits en les normes harmonitzades.

18. *Recanvis*: els productes que s'instal·len en un vehicle per substituir-ne les peces originals, inclosos els productes necessaris per a l'ús del vehicle, excepte el combustible.

19. *Servei tècnic*: entitat designada per una autoritat d'homologació de la Unió Europea com a laboratori d'assaigs o com a organisme d'avaluació de la conformitat per dur a terme l'avaluació inicial d'un vehicle o producte industrial, així com altres assaigs o inspeccions.

20. *Servei tècnic de reformes d'importància*: entitat designada per una autoritat d'homologació de la Unió Europea com a laboratori per portar a terme l'avaluació de les reformes d'importància efectuades en vehicles tipificades en l'annex III d'aquest Reglament, així com l'emissió dels informes de conformitat.

21. *Sistema*: conjunt de dispositius combinats necessaris per efectuar una o diverses funcions específiques del vehicle i que està subjecte als requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

22. *Tren turístic*: vehicle especial constituït per un vehicle tractor amb un o diversos remolcs, concebut i construït per transportar persones amb fins turístics, amb la velocitat màxima limitada en funció del que dicti l'autoritat competent.

23. *Unitat tècnica independent*: dispositiu destinat a formar part d'un vehicle, que pot ser objecte d'una homologació independent de la del vehicle, però solament en relació amb un o diversos tipus específics de vehicle, i segons els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

24. *Vehicle*: aparell apte per circular per les vies o els terrenys a què es refereix l'article 2 de la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació.

25. *Vehicle complet*: vehicle que no necessita ser completat per complir les disposicions administratives i els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

26. *Vehicle de competició*: vehicles de les categories M, N i L que hagin estat modificats en els elements mecànics, estructurals o aerodinàmics, amb la finalitat de destinar-los a la competició i les modificacions dels quals facin inviable la destinació originària donada pel fabricant.

Igualment es consideren vehicles de competició els que ja hagin estat fabricats inicialment per a l'ús exclusiu en competicions.

27. *Vehicle de motor*: vehicle proveït d'un motor per propulsar-lo que ha estat dissenyat i fabricat per desplaçar-se pels seus propis mitjans, que disposa d'almenys de dos rodes i que assoleix una velocitat màxima per construcció superior a 25 km/h. S'exclouen d'aquesta definició els ciclomotors, els tramvies, els vehicles per a persones discapacitades i els vehicles de mobilitat personal.

28. *Vehicle especial*: vehicle autopropulsat o remolcat, concebut i construït per efectuar obres o serveis determinats, no destinats normalment al transport de persones o mercaderies i que s'utilitzin especialment per a determinats treballs o serveis, com obres públiques o indústria de la construcció. S'hi inclouen també la maquinària agrícola i els seus remolcs.

29. *Vehicle incomplet*: tot vehicle que requereix almenys una fase més de fabricació per poder ser un vehicle complet i poder complir les disposicions administratives i els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea.

30. *Vehicle històric*: vehicles de les categories M, N, L i T que tenen una antiguitat igual o superior a trenta anys i que disposin d'unes característiques mecàniques, estètiques, tècniques, artístiques, històriques, de producció i altres d'assimilables que fan que tinguin un valor a l'efecte d'exposició, segons dictamini el reglament relatiu als vehicles històrics que li sigui aplicable.

Article 5. Identificació dels vehicles

Tot vehicle ha de portar, a efectes d'identificació, el número de bastidor (o número de xassís, també conegut per "*vehicle identification number*", VIN) gravat, encunyat o inscrit de forma indeleble en un lloc visible i fàcilment accessible de l'estructura autoportant o qualsevol altra estructura anàloga. El lloc concret on el fabricant ha gravat el número de bastidor està expressament indicat en el certificat UE de conformitat.

En els casos en què el bastidor o l'estructura autoportant no siguin de metall, el número de bastidor pot anar encunyat sobre plàstic o similar. Si pel tipus de material del bastidor no és possible efectuar l'encunyació, també és acceptable el número de bastidor encunyat en una placa.

No està permès efectuar modificacions en el número de bastidor sense autorització del departament competent, que, en cas que fos necessari, seria l'únic organisme per autoritzar-ne la regravació.

Altrament, el vehicle també ha de dur una placa fixada pel fabricant amb indicació de les principals característiques tècniques necessàries per identificar-lo i de les masses màximes en càrrega admissibles.

Els requisits tècnics del número de bastidor i de la placa del fabricant, així com la seva ubicació en el vehicle són els que preveu la legislació europea aplicable en el moment de fabricar el vehicle.

Article 6. Homologacions i contrasenyes d'homologació

Per poder matricular els vehicles de motor, remolcs i semiremolcs de les categories M, N, O, L, T, C, R i S, nous o d'ocasió, aquests vehicles han de disposar:

a) D'una contrasenya d'homologació europea segons el que preveu la reglamentació tècnica de la Unió Europea a la data de fabricació del vehicle, o bé

b) D'una contrasenya d'homologació individual lliurada pel departament competent.

El supòsit enunciat a l'apartat a d'aquest article s'aplica a tots els vehicles que disposin del certificat UE de conformitat (CoC).

El supòsit enunciat a l'apartat b d'aquest article s'aplica a tots els vehicles importats de fora del mercat de la Unió Europea, nous o d'ocasió, que no disposin de l'homologació de tipus UE, que s'han de sotmetre a una homologació individual per part d'un servei tècnic (laboratori d'assaig) autoritzat i competent reconegut per la Comissió Europea.

En el cas que el vehicle compleixi tots els requisits tècnics pertinents exigibles per la legislació de la Unió Europea, el servei tècnic lliura un dictamen tècnic favorable, que ha de ser presentat al departament competent perquè, arran de les comprovacions oportunes, lliuri l'homologació de vehicle individual i la contrasenya d'homologació individual.

Article 7. Certificacions i presumpció de conformitat

Per poder matricular els vehicles especials, altres que els vehicles agrícoles, aquests vehicles han de disposar obligatòriament de la declaració UE de conformitat i del marcatge de conformitat CE. Es presumeix que aquests vehicles són segurs si han estat dissenyats i fabricats segons els requisits tècnics que preveu la Directiva 2006/42/CE, del Parlament Europeu i del Consell, del 17 de maig del 2006, relativa a les màquines, i les modificacions successives en el moment de fabricar-los.

Article 8. Classificació dels vehicles segons les categories atorgades per l'homologació de tipus UE

A efectes d'aquest Reglament, els vehicles de motor, remolcs i semiremolcs es classifiquen per les categories que es defineixen en els reglaments tècnics d'homologació de la Unió Europea aplicables a la data de fabricació dels vehicles, que a la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament i per categories de vehicles, són els següents:

- Categories M, N i O: les que estan definides a l'article 4 del Reglament (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, del 30 de maig del 2018, relatiu a l'homologació i a la vigilància del mercat dels vehicles de motor i dels seus remolcs, així com dels sistemes, dels components i de les entitats tècniques independents destinats a aquests vehicles, i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) 715/2007 i (CE) 595/2009 i es deroga la Directiva 2007/46/CE (d'ara endavant, "Reglament (UE) 2018/858").
- Categories L: les que estan definides a l'article 4 del Reglament (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, del 15 de gener del 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dos o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles (d'ara endavant, "Reglament (UE) 168/2013").
- Categories T, C, R i S: les que estan definides a l'article 4 del Reglament (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, del 5 de febrer del 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles agrícoles i forestals, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles (d'ara endavant, "Reglament (UE) 167/2013").

1. Categoria M: vehicles de motor amb un mínim de quatre rodes concebuts i fabricats per al transport de persones.

Categoria M1: vehicles de motor que tinguin, a més del seient del conductor, vuit places assegudes com a màxim.

Els vehicles de la categoria M1 estan repartits en tipus i codis de carrosseria de la manera següent:

- AA - Berlina
- AB - Berlina amb porta gran posterior
- AC - Familiar
- AD - Cupè
- AE - Descapotable
- AF - Vehicle per a usos múltiples
- AG - Camioneta familiar

Les definicions dels vehicles associats als diferents codis de carrosseria enunciats anteriorment són les que estan recollides al punt 2 de la part C de l'annex I del Reglament (UE) 2018/858.

Categoria M2: vehicles de motor que tinguin, a més del seient del conductor, més de vuit places assegudes i una massa màxima no superior a 5 tones.

Categoria M3: vehicles de motor que tinguin, a més del seient del conductor, més de vuit places assegudes i una massa màxima superior a 5 tones.

Els vehicles de les categories M2 i M3 estan repartits en tipus i codis de carrosseria de la manera següent:

- CA - Vehicle d'un sol pis
- CB - Vehicle de dos pisos
- CC - Vehicle articulat d'un sol pis
- CD - Vehicle articulat de dos pisos
- CE - Vehicle de pis baix d'un sol pis
- CF - Vehicle de pis baix de dos pisos
- CG - Vehicle articulat de pis baix d'un sol pis
- CH - Vehicle articulat de pis baix de dos pisos
- CI - Vehicle d'un sol pis amb sostre obert
- CJ - Vehicle de dos pisos amb sostre obert
- CX - Bastidor d'autobús

Les definicions dels vehicles associats als diferents codis de carrosseria enunciats anteriorment són les que estan recollides al punt 3 de la part C de l'annex I del Reglament (UE) 2018/858.

2. Categoria N: vehicles de motor amb un mínim de quatre rodes concebuts i fabricats per al transport de mercaderies.

Categoria N1: vehicles de motor amb una massa màxima no superior a 3,5 tones.

Categoria N2: vehicles de motor amb una massa màxima superior a 3,5 tones i no superior a 12 tones.

Categoria N3: vehicles de motor amb una massa màxima superior a 12 tones.
Els vehicles de les categories N1, N2 i N3 estan repartits en tipus i codis de carrosseria de la manera següent:

- BA - Camió
- BB - Furgoneta
- BC - Tractora
- BD - Vehicle tractor de carretera
- BE - Furgoneta de plataforma descoberta
- BX - Bastidor amb cabina o bastidor amb coberta

Les definicions dels vehicles associats als diferents codis de carrosseria enunciats anteriorment són les que estan recollides al punt 4 de la part C de l'annex I del Reglament (UE) 2018/858.

3. Categoria O: tot vehicle amb rodes no autopropulsat concebut i fabricat per ser remolcat per un vehicle de motor.

Categoria O1: remolcs amb una massa màxima no superior a 0,75 tones.

Categoria O2: remolcs amb una massa màxima superior a 0,75 tones i no superior a 3,5 tones.

Categoria O3: remolcs amb una massa màxima superior a 3,5 tones i no superior a 10 tones.

Categoria O4: vehicles de motor amb una massa màxima superior a 10 tones.

Els vehicles de la categoria O estan repartits en tipus i codis de carrosseria de la manera següent:

- DA - Semiremolc
- DB - Remolc amb barra de tracció
- DC - Remolc d'eix central
- DE - Remolc amb barra de tracció rígida

Les definicions dels vehicles associats als diferents codis de carrosseria enunciats anteriorment són les que estan recollides al punt 5 de la part C de l'annex I del Reglament (UE) 2018/858.

Tipus i codis de carrosseria de vehicles especials de les categories M, N i O:

- SA - Vehicle autocaravana
- SB - Vehicle blindat
- SC - Vehicle ambulància
- SD - Vehicle fúnebre
- SH - Vehicle accessible amb cadira de rodes
- SE - Caravana
- SF - Grua mòbil
- SG - Grup especial
- SJ - Remolc convertidor
- SK - Remolc de transport de càrregues excepcionals
- SL - Vehicle de motor per al transport de càrregues excepcionals
- SM - Portador multi-equip

Les definicions dels vehicles associats als diferents codis de carrosseria enunciats anteriorment són les que estan recollides al punt 5 de la part A de l'annex I del Reglament (UE) 2018/858.

4. Categoria L: vehicles de motor de dos, tres i quatre rodes, així com els cicles de motor, els ciclomotors de dos o tres rodes, les motocicletes de dos o tres rodes, les motocicletes amb sidecar, els quadricicles lleugers o pesants per carretera i els quadrimòbils lleugers i pesants.

Els vehicles de la categoria L estan repartits en les categories i subcategories de la manera següent:

Categoria L1e: vehicle de motor de dos rodes lleuger; es divideix en les subcategories següents:

- L1e-A (cicle de motor)
- L1e-B (ciclomotor de dos rodes)

Categoria L2e: ciclomotor de tres rodes; es divideix en les subcategories següents:

L2e-P (ciclomotor de tres rodes concebut per al transport de persones)
L2e-U (ciclomotor de tres rodes concebut per al transport de mercaderies)

Categoria L3e: motocicleta de dos rodes; es divideix en les subcategories següents:

L3e-A1 (motocicleta de prestacions baixes)
L3e-A2 (motocicleta de prestacions mitjanes)
L3e-A3 (motocicleta de prestacions altes)
L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E (motocicleta d'enduro de prestacions baixes, mitjanes i altes)
L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T (motocicleta de trial de prestacions baixes, mitjanes i altes)

Categoria L4e: motocicleta de dos rodes amb sidecar

Categoria L5e: tricicle de motor; es divideix en les subcategories següents:

L5e-A (tricicle concebut principalment per al transport de persones)
L5e-B (tricicle comercial, concebut exclusivament per al transport de mercaderies)

Categoria L6e: quadricicle lleuger; es divideix en les subcategories següents:

L6e-A (quadrimòbil lleuger per a carretera),
L6e-BU (quadrimòbil lleuger concebut exclusivament per al transport de mercaderies)
L6e-BP (quadrimòbil lleuger concebut principalment per al transport de persones)

Categoria L7e: quadricicle pesant; es divideix en les subcategories següents:

L7e-A1 (quadricicle pesant per a carretera A1)
L7e-A2 (quadricicle pesant per a carretera A2)
L7e-B1 (quadricicle pesant tot terreny)
L7e-B2: (bugui amb seients juxtaposats *-side-by-side-*)
L7e-CU (quadrimòbil pesant concebut exclusivament per al transport de mercaderies)
L7e-CP: (quadrimòbil pesant concebut principalment per al transport de persones)

Els criteris de classificació dels vehicles associats a les categories i a les subcategories enunciades anteriorment són els que estan recollits a l'annex I del Reglament (UE) 168/2013.

5. Categoria T: tractors de rodes. Cada categoria de tractor descrita a continuació durà a més una lletra *a* o *b* segons la seva velocitat màxima, a saber:

a) *a*: en el cas dels tractors de rodes amb una velocitat màxima per construcció inferior o igual a 40 km/h.

b) *b*: en el cas dels tractors de rodes amb una velocitat màxima per construcció superior a 40 km/h.

Categoria T1: tractors de rodes amb una amplada mínima de l'eix més proper al conductor superior o igual a 1.150 mm, una massa en buit superior a 600 kg i una altura lliure sobre el terra inferior o igual a 1.000 mm.

Categoria T2: tractors de rodes amb una amplada mínima de l'eix més proper al conductor inferior a 1.150 mm, una massa en buit superior a 600 kg i una altura lliure sobre el terra inferior o igual a 600 mm. Si el valor de l'altura del centre de gravetat del tractor (mesurat des del terra) dividit per la mitjana de les amplades mínimes de cada eix és superior a 0,9, la velocitat màxima per construcció es limita a 30 km/h.

Categoria T3: tractors de rodes amb una massa en ordre de marxa inferior o igual a 600 kg.

Categoria T4: tractors de rodes especials.

Categoria T4.1: tractors dissenyats per treballar en cultius alts i en fileres, com la vinya. Es caracteritzen per tenir el bastidor o una part del bastidor sobre-elevat, de manera que puguin circular en paral·lel a les fileres dels cultius amb les rodes dretes i esquerres en un costat i en un altre d'una o diverses fileres de cultiu. Si el valor de l'altura del centre de gravetat del tractor (mesurat des del terra i utilitzant pneumàtics muntats normalment) dividit per la mitjana de les amplades mínimes de cada eix és superior a 0,9, la velocitat màxima per construcció es limita a 30 km/h.

Categoria T4.2: tractors que es caracteritzen per les seves grans dimensions i estan dissenyats especialment per treballar en grans superfícies agrícoles.

Categoria T4.3: tractors amb quatre rodes motrius els equips intercanviables dels quals estan destinats a usos agrícoles i forestals, estan equipats amb una o més preses de força, tenen una massa tècnicament admissible que no supera les 10 tones i en què la relació entre la dita massa i la massa màxima en buit en marxa és inferior a 2,5 tones i el centre de gravetat dels quals (mesurat des del terra i utilitzant pneumàtics muntats normalment) és inferior a 850 mm.

6. Categoria C: tractors d'eruga, desplaçats per erugues o per una combinació de rodes i erugues, les subcategories dels quals es defineixen per analogia amb la categoria T.

7. Categoria R: remolcs agrícoles. Cada categoria de remolc agrícola descrita a continuació durà a més una lletra *a* o *b* segons la seva velocitat màxima, a saber:

a) *a*: en el cas dels remolcs amb una velocitat màxima per construcció inferior o igual a 40 km/h.

b) *b*: en el cas dels remolcs amb una velocitat màxima per construcció superior a 40 km/h.

Categoria R1: remolcs en els quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és inferior o igual a 1.500 kg.

Categoria R2: remolcs en les quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és superior a 1.500 kg i inferior o igual a 3.500 kg.

Categoria R3: remolcs en els quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és superior a 3.500 kg i inferior o igual a 21.000 kg.

Categoria R4: remolcs en els quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és superior 21.000 kg.

8. Categoria S: equips intercanviables remolcats. Cada categoria d'equip intercanviable remolcat descrita a continuació durà a més una lletra *a* o *b* segons la seva velocitat màxima, a saber:

a) *a*: en el cas dels equips intercanviables remolcats amb una velocitat màxima per construcció inferior o igual a 40 km/h.

b) *b*: en el cas dels equips intercanviables remolcats amb una velocitat màxima per construcció superior a 40 km/h.

Categoria S1: equips intercanviables remolcats en els quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és inferior o igual a 3.500 kg.

Categoria S2: equips intercanviables remolcats en els quals la suma de les masses tècnicament admissibles per eix és superior a 3.500 kg.

Capítol segon. Condicions tècniques dels vehicles, dels seus sistemes, components i unitats tècniques independents

Article 9. Característiques generals

1. Els vehicles de motor, els ciclomotors, els remolcs i els semiremolcs, i els vehicles especials que es pretenguin matricular, han de complir els requisits tècnics que figuren en aquest Reglament i les normes tècniques internacionalment adoptades (reglaments de la Comissió Econòmica per a Europa de les Nacions Unides, CEPE/ONU, i legislació europea) referents a les mesures de seguretat i de protecció del medi ambient en els vehicles i, en concret, la legislació de la Unió Europea aplicable en el moment de fabricar-los. El departament competent pot requerir, quan ho estimi oportú, la presentació dels assaigs i les comprovacions oportuns referents al seu compliment, efectuats per un servei tècnic degudament acreditat.

De forma general, els requisits tècnics mínims exigibles per als vehicles d'ocasió que es pretenguin matricular a comptar de la data d'aplicació d'aquest Reglament, són els que preveu la legislació de la Unió Europea aplicable en el moment de fabricar-se que seran comprovats, quan escaigui, pel servei competent durant la inspecció tècnica prèvia a la matriculació.

Altrament, els requisits tècnics mínims exigibles dels vehicles nous de les categories M, N, O, L, T, C, R i S, així com els seus sistemes, components i unitats tècniques independents, i també les peces i equips, i dels vehicles especials que es pretenguin matricular a comptar de la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament estan recollits a l'annex I d'aquest Reglament.

2. Com a cas excepcional, únicament els vehicles destinats a la competició i els vehicles històrics que no compleixin totalment els requisits tècnics que estableix aquest Reglament, que no obstant això han de ser identificats, poden disposar del certificat de

matriculació en les condicions que s'estableixin en el reglament relatiu a la matriculació de vehicles que els sigui aplicable.

3. Atenent la particular orografia del territori d'Andorra i els pendents obligats de les carreteres que comporta, en cap cas no s'autoritza la matriculació de vehicles amb motor de combustió la potència dels quals sigui inferior a 15 kW i que tingui una relació potència/pes inferior a 0,0285 kW/kg. Els vehicles de mobilitat 100% elèctrica no estan subjectes a la relació potència/pes esmentada.

4. Els vehicles de motor, els ciclomotors, els remolcs i els semiremolcs i els vehicles especials matriculats no poden circular sense el certificat de matriculació i el certificat de l'assegurança.

A més a més, en cas que es tracti de vehicles sotmesos a inspeccions tècniques periòdiques, segons el que està especificat en l'article 34, han de portar el distintiu de la inspecció tècnica de vehicles i el certificat d'inspecció tècnica emès pel servei competent.

5. El motor dels vehicles i, en particular, els recipients i conductes que continguin matèries inflamables han de ser construïts i protegits de manera que durant el funcionament i la utilització no puguin representar un perill d'incendi o d'explosió. Aquests elements han de complir les exigències del Reglament 34 CEPE/ONU.

6. La conducció d'escapament dels gasos de la combustió ha d'estar disposada de manera que no sigui possible la penetració dels gasos a l'interior del vehicle i que no desemboquin a l'altura de les portes. Igualment, l'orifici d'accés al dipòsit del combustible ha d'estar situat a l'exterior del recinte destinat als ocupants.

No és permet la circulació, ni per vies urbanes ni interurbanes, de vehicles amb escapament totalment o parcialment lliure, ni tampoc amb tubs d'escapament incomplets, deteriorats o que no corresponguin a models previstos pel fabricant del vehicle, o que no tinguin l'homologació corresponent del seu fabricant, segons la legislació de la Unió Europea.

No és permesa la instal·lació de dispositius que permetin, des del lloc de conducció o d'una altra forma prevista, anul·lar el sistema silenciador del tub d'escapament.

Les mesures de control del soroll produït per vehicles en circulació queden regulades a la instrucció tècnica complementària ITC-ITV-núm. 10, annexada en aquest Reglament.

7. Tot vehicle de les categories M i N matriculat a comptar del 26 de juliol de 1999 i els remolcs de les categories O2, O3 i O4 matriculats a comptar del 10 de juliol del 2011 han d'anar obligatòriament equipats d'un dispositiu que, accionat mecànicament o elèctricament, permeti visualitzar la llum de marxa enrere.

Aquest dispositiu és optatiu per als remolcs de la categoria O1 i per als vehicles de tres i quatre rodes de la categoria L.

8. Tot vehicle matriculat a comptar de l'1 d'octubre de 1972 capaç de circular en pla a una velocitat donada pel fabricant superior a 40 km/h ha d'estar dotat d'un indicador de velocitat la unitat de mesura del qual sigui, com a mínim, en quilòmetres per hora.

L'indicador de velocitat ha de ser conforme al Reglament número 39 CEPE/ONU.

9. Els pneumàtics dels vehicles de motor, dels remolcs i dels semiremolcs i dels vehicles especials han de presentar un dibuix a les ranures principals de la banda de rodament i el seu estat han de reunir les condicions mínimes d'utilització.

Per als vehicles de les categories M1, N1, O1, O2 i L, la profunditat del dibuix serà com a mínim d'1,6 mm i han de tenir indicadors de desgast. Els pneumàtics han d'estar homologats i les dimensions, les característiques i la configuració seran les previstes pel

fabricant en l'homologació del vehicle. També s'accepten els pneumàtics equivalents als pneumàtics inclosos en l'homologació de tipus.

S'entén per *pneumàtics equivalents* els que compleixen tots els requisits següents:

- L'índex de capacitat de càrrega és igual o superior al mínim indicat pel fabricant en l'homologació del vehicle.
- La categoria de velocitat és igual o superior al mínim indicat pel fabricant en l'homologació del vehicle.
- La mida del diàmetre exterior del pneumàtic pot oscil·lar entre més o menys el 3% en relació amb la mida del diàmetre exterior del pneumàtic original.
- El perfil de llanda correspon al pneumàtic.

Altrament, el muntatge de pneumàtics no equivalents als pneumàtics inclosos a l'homologació de tipus es considera una reforma d'importància i s'ha de tractar tal com disposa el capítol tercer d'aquest Reglament.

En tots els casos, no es permet la substitució de pneumàtics en el cas que impliqui riscos d'interferències amb altres parts del vehicle.

Si s'utilitzen pneumàtics anomenats "tot temps" que puguin ser utilitzats en situacions en què la calçada estigui totalment o parcialment nevada, aniran marcats amb la inscripció M+S i hauran de tenir una categoria de velocitat, igual o superior a la velocitat màxima del vehicle prevista pel fabricant, no inferior a 130 km/h (categoria L) o no inferior a 160 km/h (categories M i N). Si la velocitat màxima del vehicle és superior, s'ha d'especificar amb una etiqueta de velocitat màxima, situada en un lloc destacat del camp de visió del conductor del vehicle.

Els pneumàtics han de complir, segons la categoria del vehicle, els reglaments números 30, 54 i 75 CEPE/ONU.

S'accepta el muntatge de pneumàtics recautxutats en els vehicles de les categories M, N i O sempre que s'instal·lin en els eixos no direccionals del vehicle i compleixin, segons la categoria del vehicle, els reglaments números 108 i 109 CEPE/ONU.

10. Tot vehicle de motor ha d'estar proveït d'un mecanisme de direcció adequat que permeti al conductor mantenir la direcció del vehicle i modificar-la amb facilitat, rapidesa i seguretat.

Els remolcs han de tenir un dispositiu que obligui les seves rodes a seguir una trajectòria anàloga a la del vehicle tractor.

Per als vehicles de les categories M i N, el volant i els comandaments principals han d'anar situats a la part davantera esquerra del vehicle. Per als vehicles de la categoria T i per als vehicles especials, el volant i els comandaments principals han d'anar situats a la part central davantera del vehicle.

El dispositiu de direcció ha de ser conforme al Reglament número 79 CEPE/ONU.

11. El material constitutiu del parabrisa ha de tenir la transparència suficient, inalterable en tot temps, i no pot produir deformacions en els objectes vistos per transparència ni produir confusió en els colors utilitzats en els elements de la senyalització viària.

En cas de trencar-se el parabrisa, la visió del conductor ha de ser suficient i la possibilitat de lesions corporals, mínima. Igualment, cap vidre utilitzat com a element de separació a l'interior del vehicle no pot ser susceptible de provocar lesions greus en cas de ruptura. Tot vehicle ha de ser construït de manera que el camp de visió del conductor cap endavant i cap als costats sigui suficient per permetre una conducció segura.

El camp de visió mínim que el conductor ha de tenir través del parabrisa ha de complir les disposicions del Reglament número 125 CEPE/ONU en el moment de la fabricació del vehicle.

12. Els materials per als vidres destinats a ser utilitzats en els vehicles de motor han de complir el Reglament número 43 CEPE/ONU. En cas de substitució, el nou parabrisa ha de complir la versió en vigor de les normatives esmentades anteriorment.

Les làmines transparents adhesives han de complir la normativa especificada a l'apartat anterior, conjuntament amb el vidre, i en cap cas no poden instal·lar-se en el parabrisa davanter o els vidres laterals davanters fins a l'altura del muntant de les portes anteriors. Únicament per als vehicles de disseny no convencional o els vehicles històrics, i en casos degudament justificats, el departament competent pot autoritzar la instal·lació de vidres o de làmines transparents adhesives que no compleixen els requisits establerts als apartats anteriors.

No es permet fixar en el parabrisa cap adhesiu que no estigui reglamentàriament autoritzat.

Si el vehicle està proveït d'un parabrisa d'unes dimensions i una forma tals que el conductor, des del seu lloc de conducció, no pugui veure normalment la via cap endavant més que a través dels elements transparents del parabrisa, aquest parabrisa ha de dur un dispositiu de neteja i d'eixugaparabrises. Pel que fa a l'eixugaparabrises, instal·lar-lo no és obligatori per als vehicles matriculats abans de l'1 de gener de 1974.

13. Els vehicles de les categories M, N, L6e, L7e, T i C han d'anar proveïts de cinturons de seguretat als seients en un nombre igual al de places d'ocupants (excepte en seients transversals al sentit de la marxa).

En tot cas, el nombre de cinturons mínims que ha de dur un vehicle, així com les seves característiques tècniques intrínseques, és el que li correspon en aplicació dels reglaments tècnics d'homologació internacionals CEPE/ONU aplicables a la data de la fabricació.

No obstant això, no és exigible la utilització dels cinturons de seguretat en els vehicles que, per la seva antiguitat o tipologia, no en tinguin d'instal·lats.

Els cinturons de seguretat i els sistemes de retenció, així com els ancoratges dels cinturons de seguretat, han de ser conformes a les condicions tècniques especificades en els reglaments números 14 i 16 CEPE/ONU en el moment de la fabricació del vehicle.

14. Els vehicles de les categories M2, M3, N2 i N3 han de portar instal·lat un dispositiu de limitació de velocitat regulat de tal manera que la velocitat no pugui superar els 100 km/h en el cas dels vehicles de les categories M2 i M3 i els 90 km/h en el cas dels vehicles de les categories N2 i N3.

Els vehicles de la categoria M3 amb una massa màxima tècnicament admissible (MMTA) superior a 10 tones i matriculats abans de l'1 de gener del 2005 podran mantenir instal·lats aquests dispositius sempre que la velocitat màxima no superi els 100 km/h.

L'obligatorietat de dur un limitador de velocitat en funció de la categoria del vehicle, de la massa màxima tècnicament admissible i de la data de fabricació del vehicle està recollit en la taula número 1 de l'annex V.

Aquest dispositiu ha de complir les exigències del Reglament número 89 CEPE/ONU.

15. Tot vehicle de motor ha d'estar proveït d'un aparell emissor de senyals acústics per ser utilitzat pel conductor sense abandonar el volant de direcció. El so emès per aquest aparell ha de ser continu, uniforme i d'intensitat suficient, i en cap cas no pot emetre un so estrident ni de diverses tonalitats i ni ser similar al produït per altres vehicles dels serveis d'urgència. Es permet únicament instal·lar aparells emissors de senyals acústics especials en els vehicles en servei d'urgència sempre que estiguin autoritzats pel departament competent i d'acord amb el que disposa el Reglament de senyals en els vehicles vigent.

Els aparells de senyals acústics que s'instal·lin en un vehicle, en substitució dels d'origen, han d'estar degudament homologats.

Aquest aparell ha de complir les exigències del Reglament número 28 CEPE/ONU.

16. Tot vehicle que circuli per la via pública ha de portar dos plaques de matrícula de forma plana i rectangular, perfectament visibles i llegibles. Una ha d'estar col·locada a la part davantera i l'altra a la part posterior. S'exceptuen d'aquesta obligació els vehicles de les categories L i O, els quals han de portar únicament una placa de matrícula a la part posterior.

No s'hi poden inscriure o fixar ornaments o altres motius diferents que els establerts reglamentàriament.

No es poden utilitzar plaques de matrícula en vehicles inscrits al Registre de Vehicles que no siguin les lliurades per l'Automòbil Club d'Andorra.

La ubicació de les plaques de matrícula, la davantera i la posterior, ha de ser conforme a la ubicació original prevista pel fabricant i les disposicions dels reglaments CEPE/ONU aplicables per a cada tipus de vehicle.

Els vehicles de les categories M i N han de dur dos plaques de matrícula, una a la part davantera i una altra a la part posterior del vehicle. La placa de matrícula davantera ha d'anar preferentment col·locada al centre, i excepcionalment a la dreta o a l'esquerra i la placa de matrícula posterior ha d'anar preferentment col·locada al centre i si no és possible, a l'esquerra.

Els vehicles de les categories L han de dur una sola placa de matrícula, a la part posterior del vehicle que ha d'anar col·locada preferentment al centre per damunt del parafang, i excepcionalment a la dreta però sense sobresortir de l'amplada del manillar.

Les dimensions i les característiques de les matrícules són les que preveu el Reglament regulador de la fabricació i la instal·lació de les plaques de matrícula en vehicles i ginys mecànics no aptes per a la via pública vigent i les seves modificacions successives.

17. Els dispositius d'acoblament instal·lats en els vehicles en els quals el fabricant n'hagi previst la instal·lació, han de complir les exigències del Reglament número 55 CEPE/ONU.

18. De forma general, els vehicles de la categoria L no poden arrossegar remolcs excepte en el cas que el fabricant del vehicle n'hagi previst la instal·lació i l'homologació en els països de la Unió Europea.

19. Els elements mecànics, pneumàtics i elèctrics de connexió entre un vehicle tractor i el remolc han de ser compatibles i complir les exigències tant del fabricant del vehicle tractor com del fabricant del remolc.

Els remolcs han d'estar dotats d'un dispositiu que obligui les rodes a seguir una trajectòria anàloga a la del vehicle tractor.

El dispositiu d'acoblament del remolc amb el vehicle tractor ha d'estar dotat d'un element que n'impedeixi el desacoblament.

Els remolcs amb una massa màxima admissible inferior o igual a 1.500 quilograms, que no estiguin proveïts d'un sistema que asseguri la frenada del remolc en cas de trencament del dispositiu d'acoblament, han d'estar proveïts, a més a més de l'enganxament principal, d'un dispositiu d'acoblament secundari (cadena, cable, etc.) que, en cas de separació de l'enganxament principal, pugui impedir que la barra del dispositiu d'acoblament toqui el terra i que asseguri, a més a més, una certa conducció residual del remolc.

20. Les persones físiques que utilitzin automòbils destinats específicament al remolcament de vehicles avariats o accidentats, o les persones jurídiques que tinguin aquest tipus d'automòbils al seu servei, han de sol·licitar al departament competent l'autorització pertinent.

Aquest departament expedeix, si escau, l'autorització, en la qual s'ha de fer constar el termini de duració i totes les limitacions i mesures que es considerin necessàries als efectes de seguretat.

21. Tot vehicle ha d'estar construït o equipat de manera que ofereixi en tota la seva amplitud una protecció posterior eficaç contra l'encastament dels vehicles de les categories M1 i N1 que xoquin contra la part posterior.

Es considera que els vehicles de les categories M1, M2, M3, N1, O1 i O2 ofereixen una protecció posterior eficaç contra l'encastament si es dona una de les tres condicions següents:

- a) L'altura lliure sobre el sòl de la part posterior del vehicle en buit no supera els 550 mm sobre una amplada no inferior a la màxima amplada de l'eix posterior. Aquesta condició es respecta a 450 mm des de la part més posterior del vehicle.
- b) El vehicle està equipat amb un dispositiu de protecció posterior homologat.
- c) La part del darrere del vehicle està construïda o equipada de manera que les parts que la integren puguin considerar-se com a elements que substitueixin el dispositiu de protecció posterior.

Es considera que els vehicles de les categories N2, N3, O3 i O4 ofereixen una protecció posterior eficaç contra l'encastament si es dona una de les dos condicions següents:

- a) El vehicle està equipat amb un dispositiu de protecció posterior homologat.
- b) La part del darrere del vehicle està constituïda i/o equipada de manera que les parts que la integren puguin considerar-se com a elements que substitueixin el dispositiu de protecció posterior.

Estan exempts de dur la protecció posterior contra l'encastament:

- a) Els vehicles tractor per a semiremolcs.
- b) Els vehicles en què l'existència d'aquest dispositiu sigui manifestament incompatible amb la utilització del vehicle.
- c) Els remolcs especialment concebuts i construïts per al transport de càrregues de gran longitud i indivisibles, com troncs d'arbre, barres d'acer, etc.
- d) Els vehicles equipats amb dos rodes de recanvi instal·lades de forma que compleixin la funció de dispositiu contra l'encastament.
- e) Els vehicles la part posterior dels quals estigui construïda de tal manera que es comporti, en raó de la seva forma i característiques, de forma equivalent al dispositiu indicat en el dibuix anterior per a vehicles en general.
- f) Vehicles botellers.
- g) Furgons.
- h) Vehicles equipats amb plataforma elevadora posterior.
- i) Vehicles matriculats abans del 6 d'octubre de 1983, amb un sol pneumàtic centrat en la part posterior, ben fixat en el xassís.

El dispositiu de protecció posterior contra l'encastament ha de complir les exigències del Reglament número 58 CEPE/ONU.

22. Els vehicles de les categories N2, N3, O3 i O4 fabricats a partir de l'1 d'abril del 2005 han de disposar de dispositiu de protecció lateral contra l'encastament.

Estan exempts de dur la protecció lateral contra l'encastament:

- a) Els camions tractor per a semiremolcs.
- b) Els remolcs destinats al transport de peces de gran longitud.
- c) Els vehicles en què l'existència d'aquest dispositiu sigui manifestament incompatible amb la utilització del vehicle.

El dispositiu de protecció lateral contra l'encastament ha de complir les exigències del Reglament número 73 CEPE/ONU.

23. Els vehicles de les categories N2 i N3 fabricats a partir de l'1 d'agost del 2004 han de disposar d'un dispositiu contra l'encastament davanter.

Estan exempts de dur la protecció frontal contra l'encastament:

- a) Els vehicles tot terreny de les categories N2G i N3G.
- b) Els vehicles en què l'existència d'aquest dispositiu sigui manifestament incompatible amb la seva utilització.

El dispositiu de protecció frontal contra l'encastament ha de complir les exigències del Reglament número 93 CEPE/ONU.

24. Parafangs i sistemes d'antiprojecció dels vehicles

a) Els vehicles de la categoria L han d'estar dissenyats de manera que s'evitin en la mesura que sigui possible les esquitxades de les rodes o, en cas contrari, els vehicles han d'estar equipats amb proteccions adequades a aquest efecte.

b) La carrosseria dels vehicles de les categories M, N i O ha d'estar dissenyada de manera que s'eviti que durant la marxa puguin produir-se esquitxos a les plaques de matrícula i als dispositius de l'enllumenat del mateix vehicle i als altres vehicles i, en cas contrari, els vehicles han d'estar equipats amb proteccions adequades a aquest efecte. Els vehicles de les categories N2 (amb una massa màxima admissible superior a 7,5 tones), N3, O3 i O4 matriculats a comptar de l'1 de gener de 1999 han d'estar equipats amb sistemes antiprojecció homologats i degudament col·locats segons el que preveu el Reglament (UE) 109/2011. Se n'exceptuen els vehicles amb cabina incorporada al bastidor, els vehicles sense carrosseria (vehicles incomplets), els vehicles de les categories N2G i N3G, i els vehicles per als quals el departament competent ha dictaminat que la presència de dispositius antiprojecció és incompatible amb l'ús a què estan destinats.

La resta de vehicles o els fabricats abans de l'1 de gener de 1999, no estan obligats a estar equipats amb dispositius antiprojecció.

c) El sistema antiprojecció es compon dels elements següents:

- Parafang: podrà ser, totalment o parcialment, part integrant de la carrosseria o d'altres elements del vehicle com la part inferior de la superfície de càrrega.
- Faldilla posterior: element flexible del dispositiu antiprojecció fixat verticalment darrere de la roda, al parafang, o a la part inferior del xassís o de la superfície de càrrega.
- Faldilla exterior: element situat al lateral exterior del vehicle. Pot formar part integrant d'un parafang o de la carrosseria.
- Dispositiu antiprojecció: element destinat a disminuir la polvorització d'aigua.

d) Els vehicles tractor de semiremolcs amb xassís rebaixat, és a dir, aquells en què l'altura de la superfície d'acoblament pel que fa a terra sigui igual o inferior a 1.100 mm, poden tenir parafangs i faldilles que no cobreixin la part situada immediatament per sobre dels pneumàtics dels eixos posteriors quan estiguin acoblats a un semiremolc.

e) Els vehicles de les categories T, R i S estan exempts d'instal·lar parafangs i dispositius antiprojecció si són incompatibles amb la utilització del vehicle, però en cas de portar-los, han d'estar en bon estat, no han de presentar arestes tallants i han d'estar subjectes de forma convenient.

Article 10. Frenada dels vehicles

Estan sotmesos a les disposicions d'aquest article els vehicles de les categories M, N, O, L, T, R i S.

Els sistemes de frenada dels vehicles han de complir el que s'especifica en el Reglament número 13 CEPE/ONU (per a les categories M2, M3, N2, N3 i O), el Reglament número 13H CEPE/ONU (per a les categories M1 i N1), el Reglament número 78 CEPE/ONU (per a les categories L) i el Reglament número 147 (per a les categories T, R i S).

1. Fre de servei:

El fre de servei ha de permetre controlar el moviment del vehicle i detenir-lo d'una forma segura, ràpida i eficaç, siguin quines siguin les condicions de velocitat i de càrrega i per a qualsevol pendent ascendent o descendent en què el vehicle es trobi. La seva acció ha de ser regulable.

El conductor ha de poder aconseguir aquesta frenada des del seient, sense separar les mans de l'òrgan de direcció.

El dispositiu de frenada de servei ha d'actuar sobre totes les rodes del vehicle.

Els ciclomotors de dos rodes i les motocicletes sense sidecar han d'estar proveïts de dos dispositius de frenada, que actuïn, un, almenys, sobre la roda del darrere i sobre la roda davantera, l'altre. Si la motocicleta disposa de sidecar, no s'exigeix la frenada de la roda del sidecar.

Els vehicles de tres rodes han d'estar equipats:

- Amb dos dispositius independents de frenada de servei que accionen simultàniament els frens de totes les rodes (en cas de ciclomotors de tres rodes o vehicles amb rodes bessones), o

- Amb un dispositiu de frenada de servei que accioni els frens de totes les rodes i un dispositiu de frenada de socors, que pot ser el fre d'estacionament.

Els vehicles de quatre rodes homologats com quadricicles pesants (categoria L7e), han d'estar equipats amb un dispositiu de frenada de peu que accioni sobre totes les rodes i d'un dispositiu de frenada secundari de socors, que pot ser el fre d'estacionament. Els quadricicles lleugers (categoria L6e) poden estar equipats amb el sistema descrit anteriorment o amb dos d'independents.

Els quads o ATV que no tinguin contrasenya d'homologació europea poden estar equipats amb un sistema de frenada a les quatre rodes amb comandament al peu o bé poden tenir dos sistemes independents amb comandaments i transmissions separats, que poden ser dos manetes o maneta i pedal com als vehicles de dos rodes.

a) Rendiment:

Un dispositiu de frenada té per funció disminuir progressivament la velocitat d'un vehicle en marxa, fer que s'aturi o mantenir-lo immòbil si ja es troba aturat.

Dins del seu camp normal de funcionament, ja sigui en el moment d'accionar el fre o en el moment de deixar-lo anar, la frenada proporcionada ha de ser regulable, entenent que en el transcurs de la frenada:

- El conductor pugui, en tot moment, augmentar o disminuir la intensitat de frenada actuant sobre el comandament.

- La força de frenada actuï en el mateix sentit que l'acció sobre el comandament.

- Siguí possible efectuar fàcilment una regulació prou precisa de la intensitat de frenada. S'entén per *desequilibri* la diferència d'esforços de frenada entre les rodes d'un mateix eix. La mesura del desequilibri ha d'efectuar-se, per tant, per a cada eix i es troba com a percentatge de la roda que frena menys respecte a la que frena més. S'ha de prendre per a cada roda, com a esforç de frenada, el valor utilitzat per al càlcul de l'eficàcia.

Sent F_d i F_e els valors màxims de les forces de frenada de les rodes dreta i esquerra d'un eix i sent D la més gran de totes dos en un moment donat, el desequilibri D , en aquest moment, ha d'expressar-se de la manera següent:

$$D = (100 \times (F_d - F_e)) / F_d$$

Es considera el desequilibri màxim registrat en el moment de la màxima frenada.

De la mateixa manera es defineix la fluctuació de les forces de frenada (d) en un tambor o disc de fre, sent en aquest cas F_{max} i F_{min} les forces de frenada màxima i mínima registrades en una roda, mantenint una força constant sobre el pedal de comandament, però suficient per apreciar la deformació:

$$d = (100 \times (F_{max} - F_{min})) / F_{max}$$

b) Eficàcia:

S'entén per *eficàcia* (E) la relació de les forces de frenada respecte a la massa màxima autoritzada (MMA) del vehicle o, si es tracta de semiremolcs, a la suma de les càrregues per eix autoritzades. S'ha de deduir per la fórmula:

$$E = (100 \times \sum F) / (MMA \times g)$$

En què:

E és el valor de l'eficàcia, en percentatge (%).

ΣF és la suma de totes forces de frenada, en newtons (N).

MMA és la massa màxima autoritzada del vehicle, en quilograms (kg).

g és l'acceleració de la gravetat ($9,8 \text{ m/s}^2$).

2. Fre secundari (de socors):

Per a les categories M i N, el fre secundari pot tenir un comandament independent o no del fre de servei.

S'entén que el fre secundari és independent del fre de servei quan tant el comandament d'accionament com els actuadors són diferents. El fre d'estacionament no es considera fre secundari.

El fre secundari ha de permetre aturar el vehicle en una distància raonable en cas que falli el fre de servei. La seva acció ha de ser regulable. El conductor ha de poder aconseguir aquesta frenada des del seient, mantenint el control de l'òrgan de direcció almenys amb una mà.

Per a les categories O, s'entén per *frenada automàtic* del remolc o semiremolc, la que es produeix automàticament en cas de separació dels elements integrants del conjunt de vehicles acoblats, inclús en cas de trencament de l'enganxall, sense que per això es vegi afectada l'eficàcia de la frenada de la resta del conjunt.

a) Rendiment:

El desequilibri de les forces de frenada entre les rodes d'un mateix eix.

b) Eficàcia:

Mateixes consideracions que les exposades en l'apartat *b* del punt 1 anterior (fre de servei).

3. Fre d'estacionament:

El fre d'estacionament ha de permetre mantenir el vehicle immòbil en un pendent ascendent o descendent, inclús en absència del conductor, cas en què les peces actives han de romandre en la posició de bloqueig mitjançant un dispositiu purament mecànic.

a) Categories M, N i O:

El dispositiu de frenada d'estacionament, fins i tot si està combinat amb algun dels altres dispositius de frenada, ha de poder mantenir aturat el vehicle carregat sobre un pendent del 16%.

En els vehicles en què està permès enganxar un remolc, el dispositiu de frenada d'estacionament del vehicle tractor ha de poder mantenir aturat el conjunt sobre un pendent del 12%.

En vehicles equipats amb canvi de marxa automàtic no s'accepta, com a substitutiu del fre d'estacionament, el bloqueig del vehicle situant la palanca de canvi en la posició P.

b) Categoria L:

Els vehicles de tres rodes han d'estar equipats amb un sistema de frenada d'estacionament que actuï sobre la roda o les rodes d'almenys un eix. El dispositiu de frenada d'estacionament ha de ser independent del dispositiu de frenada de servei.

Els vehicles de quatre rodes han d'estar equipats amb un sistema de frenada d'estacionament que actuï sobre les rodes d'almenys un eix. El control de la frenada d'estacionament ha de ser independent del control del dispositiu de frenada de servei.

Als ciclomotors i les motocicletes de dos rodes i motocicletes amb sidecar, el fre d'estacionament és opcional.

El dispositiu de frenada d'estacionament, fins i tot si està combinat amb algun dels altres dispositius de frenada, ha de poder mantenir aturat el vehicle carregat sobre un pendent del 16%.

En els vehicles en què està permès enganxar un remolc, el dispositiu de frenada d'estacionament del vehicle tractor ha de poder mantenir aturat el conjunt sobre un pendent del 12%.

c) Categoria T:

El fre d'estacionament ha de permetre mantenir el vehicle immòbil en un pendent ascendent o descendent, fins i tot en absència del conductor, i han de quedar mantinguts

llavors els elements actius en posició de compromís per mitjà d'un dispositiu d'accionament purament mecànic.

Els tractors agrícoles, els camions agrícoles, els portadors i les màquines agrícoles automotrius han d'estar dotats de fre d'estacionament. Les màquines agrícoles remolcades i els remolcs agrícoles d'una massa màxima admissible superior a 750 kg han d'estar dotats d'aquest element o de falques.

4. Fre d'inèrcia:

Els remolcs de les categories O1 i O2 poden estar dotats de fre d'inèrcia.

L'obligatorietat del fre d'inèrcia en cas d'inexistència del fre de servei és obligatori per als remolcs la massa màxima autoritzada dels quals és superior a 750 kg i inferior o igual a 3.500 kg.

Pels remolcs i els semiremolcs agrícoles la massa màxima autoritzada dels quals no superi els 6.000 kg, el fre de servei pot ser del tipus d'inèrcia.

Article 11. Vehicles destinats al transport públic de passatgers

1. Conceptes generals:

a) Aquest article s'aplica als vehicles de les categories M2 i M3.

b) No es poden efectuar transformacions en vehicles ja matriculats a Andorra per convertir-los en autobusos o autobusos tot terreny, els quals han de ser d'un tipus previst pel fabricant originari per a aquesta activitat.

c) No es poden transportar passatgers en un vehicle remolcat, llevat de l'excepció prevista en l'apartat *b* del punt 4 de l'article 67 de la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació.

d) Els vehicles que prestin el servei de transport escolar o de menors han de complir a més a més les disposicions específiques establertes a l'article 12 d'aquest Reglament.

2. Reglamentació internacional aplicable: veure taula número 2 de l'annex V.

3. Condicionament interior:

a) Els vehicles de les classes I, II i A, homologats segons la Directiva 2001/85/CE, han de dur un dispositiu que permeti als viatgers avisar el conductor que ha d'aturar el vehicle. Els comandaments d'aquests dispositius de comunicació han de portar botons sortints, i en els vehicles de les classes I i A han d'estar col·locats a una altura no superior a 1.200 mm del terra i han de ser d'un color o colors que contrastin. Aquests comandaments s'han de distribuir d'una forma adequada i uniforme per tot el vehicle. L'activació dels comandaments s'ha d'indicar igualment als viatgers mitjançant un o més rètols lluminosos que mostrin les paraules «Parada sol·licitada» o equivalents, o un pictograma adequat, o ambdós coses, rètols que han d'estar il·luminats fins que s'obri la porta o les portes de servei. Per a totes aquestes classes de vehicles, quan hi hagi un compartiment amb llitera reservat per a la tripulació, sense accés als compartiments del conductor o dels viatgers, ha d'haver-hi un mitjà de comunicació entre aquest compartiment i el del conductor.

b) Els vehicles de les classes I o II, homologats segons el Reglament número 36 (revisió 3) CEPE/ONU, han de dur un dispositiu que permeti als viatgers avisar el conductor que ha d'aturar el vehicle, com el que s'indica en el punt *b* d'aquest article. Per a totes aquestes classes de vehicles, quan hi hagi un compartiment amb llitera reservat per a la tripulació, sense accés als compartiments del conductor o dels viatgers, ha d'haver-hi un mitjà de comunicació entre aquest compartiment i el del conductor.

c) Els vehicles de les classes I o II, homologats segons el Reglament número 107 CEPE/ONU, han de dur un dispositiu que permeti als viatgers avisar el conductor que ha d'aturar el vehicle, com el que s'indica en el punt *b* d'aquest article. Si el vehicle disposa d'un o diversos compartiments separats, ha d'existir un mitjà de comunicació en els dos sentits entre l'habitacle del conductor i el o els compartiments. Els lavabos han d'estar equipats amb un dispositiu que permeti demanar ajuda en cas d'urgència.

d) Per als vehicles homologats segons la Directiva 2001/85/CE o els reglaments números 36 i 107 CEPE/ONU, els seients enfront d'un pou d'escala han de disposar d'una mampara de protecció (o de cinturons per als vehicles de les classes A o B).

e) Els vehicles han de disposar de martells per trencar els vidres de les finestres de socors, degudament protegits, per ser utilitzats únicament en cas d'emergència.

f) Els vehicles han de disposar de dispositius òptics (miralls) o d'altres que permetin al conductor veure des del seu seient la presència d'un viatger a la zona contigua interior de cada porta de servei que no sigui automàtica, quan la visibilitat directa sigui insuficient.

g) Els vehicles han d'estar equipats d'un terra no lliscant. Alhora, les trapes d'inspecció del compartiment inferior han de tancar correctament i no poden sobresortir més de 8 mm del terra. Els sortints han de ser arrodonits.

4. Esclaons i sortides:

a) Les vores dels esclaons han de ser de colors vius o amb contrast suficient. No es considera esglaó el desnivell entre el passadís i els seients.

b) Els vehicles han d'estar equipats amb barres i agafadors de subjecció per a les portes de servei.

5. Seients:

a) El seient del guia i els seients situats en zones de passadissos, s'han de replegar automàticament si estan ubicats en una posició en què interfereixin el pas dels viatgers.

b) Les mampares de protecció han d'estar ben subjectes.

c) En els vehicles de dos pisos homologats segons el Reglament número 107 CEPE/ONU, els seients de la primera fila del pis superior han de disposar d'una barra de protecció encoixinada.

d) Les distàncies entre els seients, així com l'alçària i la profunditat dels seients, han de complir el que es detalla al croquis número 1 i a la taula 3 de l'annex V.

e) Per als seients ubicats davant de mampares fixes d'una alçària mínima de 80 cm, l'espai lliure entre el seient i la mampara ha de ser com a mínim de 28 cm. Veure el croquis número 2 de l'annex V.

6. Prevenció dels riscos d'incendi:

a) El carburant procedent del compartiment del motor o de qualsevol altra part del sistema d'alimentació, ha de poder caure a terra i mai sobre el dispositiu d'escapament.

b) Els dipòsits de carburant no poden presentar signes de corrosió i han d'estar situats a l'exterior del compartiment reservat als passatgers i als equipatges, no es poden trobar damunt d'aquests compartiments i han de complir els reglaments números 36 i 66 CEPE/ONU, segons la redacció vigent en el moment de la matriculació del vehicle.

L'evacuació dels gasos de la combustió s'ha d'efectuar de forma que en cap circumstància no puguin penetrar a l'interior del vehicle, i la conducció d'aquests gasos ha d'estar suficientment separada de tota matèria combustible per evitar qualsevol risc d'incendi.

c) El conductor ha de poder parar el motor i desconnectar els circuits elèctrics dels acumuladors d'energia elèctrica sense abandonar el volant de direcció. Els acumuladors d'energia elèctrica han d'estar situats a l'exterior dels compartiments destinats als passatgers i als equipatges.

d) Els vehicles homologats segons els reglaments 36 (revisió 1 i revisions posteriors) i 107 CEPE/ONU han de disposar d'un comandament central de seguretat, per reduir el risc d'incendi després de la parada del vehicle.

Aquest comandament central de seguretat ha de respondre a les condicions següents:

i) Ha d'estar situat a l'abast immediat del conductor assegut al seu seient.

ii) Ha d'estar clarament senyalitzat i equipat d'una tapa de protecció o d'un altre mitjà adequat que n'eviti l'accionament involuntari.

iii) Ha de disposar d'instruccions de funcionament col·locades en la proximitat del comandament de seguretat.

iv) L'accionament ha de provocar simultàniament els efectes següents:

- La parada immediata del motor;
- L'accionament d'un tallabateria muntat el més a prop possible de les bateries, i que aïlli a almenys un born de l'alimentació elèctrica, però ha de deixar en servei:
- El circuit que permet l'encesa dels llums de senyal d'alarma del vehicle;
- Els circuits que assegurin el funcionament ininterromput del tacògraf, així com dels dispositius que si es posen sobtadament de fora de servei poden crear un risc més gran que aquell que es pretén evitar, com per exemple l'enllumenat interior d'emergència, l'escombratge de refrigeració interior dels calefactores auxiliars i el bloqueig electrònic centralitzat de les portes.

Aquestes funcions poden ser accionades no només pel comandament central de seguretat, sinó també per altres mitjans, sempre que no interfereixin, en cas d'urgència, en el funcionament del comandament central de seguretat. En el cas dels vehicles homologats segons els reglament 52 (i revisions posteriors) i 107 (i revisions posteriors) CEPE/ONU o les directives 2001/85/CE i 97/27/CE, aquests vehicles no estan obligats a disposar del comandament central de seguretat.

7. Sortides de servei:

a) Les portes de servei han de poder ser obertes des de l'interior i des de l'exterior del vehicle quan estigui aturat.

b) El nombre mínim de portes de servei ha de ser el que s'indica a la taula 4 de l'annex V.

8. Sortides d'emergència:

a) Les finestres d'emergència equipades amb frontisses han d'obrir-se cap a l'exterior.

b) Les finestres d'emergència no poden ser de tipus laminat, que són les marcades amb els símbols II i III, o de material plàstic, que són les marcades amb el símbol IV.

c) Les finestres d'emergència han de disposar de la retolació específica visible tant des de l'interior com des de l'exterior. Aquesta retolació pot ser escrita, amb la inscripció "Sortida d'emergència" o "Sortida de socors", o mitjançant un pictograma.

d) En un vehicle, el nombre de sortides d'emergència en funció del nombre de places és el següent:

Nombre de passatgers	Nombre de sortides d'emergència
De 23 a 30	4
De 31 a 45	5
De 46 a 60	6
De 61 a 75	7
De 76 a 90	8
Més de 90	9

e) Els vehicles de les classes I o A homologats segons el Reglament 107 (revisió 4) CEPE/ONU i tots els vehicles homologats segons el Reglament 107 (revisió 6 i revisions posteriors) CEPE/ONU, que no disposin de sortides zenitals han de dur obligatòriament dos sortides d'emergència addicionals, una a cada costat del vehicle (a la planta superior en autobusos de dos pisos).

f) Com a mínim una sortida d'emergència ha d'estar situada a la part posterior o davantera del vehicle.

9. Sortides zenitals:

Els vehicles han de disposar de sortides zenitals d'evacuació que no presentin obstacles que puguin dificultar-ne l'obertura i la retirada. Han de poder ser obertes i retirades fàcilment des de l'interior.

El nombre de sortides zenitals en funció de l'homologació i de la classe del vehicle es recull a la taula 5 de l'annex V.

Article 12. Vehicles destinats al transport escolar o de menors

1. Disposicions generals:

a) Aquest article s'aplica als vehicles de les categories M1, M2 i M3 que duguin a terme l'activitat de transport escolar o de menors.

b) No s'admeten els vehicles que tinguin més de 20 anys d'antiguitat a comptar de la data de fabricació.

c) En qualsevol cas, també es tenen en compte les disposicions específiques que dictaminin el servei competent en matèria de transport escolar del Govern.

2. Vehicles de les categories M1, M2 i M3:

Senyal indicatiu:

a) Els vehicles han de disposar del senyal indicatiu de transport escolar del tipus previst en el Reglament regulador dels senyals en els vehicles vigent.

b) Aquest senyal ha d'estar col·locat de manera que quedi perpendicular a l'eix del vehicle i que es pugui treure o posar de forma senzilla i sense eines.

c) Aquest senyal ha d'estar col·locat a la part interior del vehicle, tant a la part frontal com a la part posterior, de forma que resulti visible des de l'exterior.

d) En els casos en què el pictograma del senyal estigui proveït d'un dispositiu lluminós, la silueta de la figura s'ha d'encendre durant l'obertura de portes i apagar-se després que es tanquin.

e) El tipus i el nombre de senyals, així com les dimensions segons les característiques dels vehicles, són els següents:

i) El senyal amb la inscripció de "Transport escolar" ha d'anar col·locat a la part davantera i a la part frontal de qualsevol vehicle. Les dimensions d'aquest senyal són de 46 centímetres d'amplada i 65 centímetres d'alçària.

ii) El senyal sense la inscripció de "Transport escolar" es pot col·locar en els casos següents:

- En els vehicles de fins a 19 places: únicament a la part posterior i de 20 centímetres de costat;
- En els vehicles de més de 19 places i d'una longitud no superior a 10 metres:

un senyal a la part davantera i un senyal a la part posterior de 20 centímetres de costat;

- En els vehicles d'una longitud superior a 10 metres: un senyal a la part davantera i un senyal a la part posterior de 36 centímetres de costat.

3. Vehicles de les categories M2 i M3:

a) Característiques generals:

i) Els vehicles han d'estar homologats segons els reglaments CEPE/ONU 52, 36, 107 o la Directiva 2001/85/CE.

ii) Els vehicles d'un pis amb més de 23 places, inclòs el conductor, de les classes II i III han d'estar homologats segons el Reglament CEPE/ONU 66.

iii) Els vehicles M3 no urbans de massa màxima autoritzada superior a 12 tones fabricats a comptar de l'1 de gener de 1993 i tots els vehicles de les categories M2 i M3 fabricats a comptar del 31 de març del 2002, han de disposar obligatòriament del sistema de frenada tipus ABS.

b) Portes i sortides:

i) Les portes de servei són operades pel conductor.

ii) En el cas que es bloquegi la porta des de l'exterior, ha de poder obrir-se igualment des de l'interior.

iii) Els comandaments exteriors d'obertura estan situats a una altura no superior a 180 cm del terra i una distància horitzontal no superior a 50 cm de les portes. Els comandaments interiors d'obertura estan a una altura no inferior a 160 cm del primer esglaó (esglaó més proper a la porta) i a una distància horitzontal no superior a 30 cm de la porta.

iv) Les portes han de poder obrir-se en cas d'emergència fins i tot sense subministrament d'energia elèctrica.

v) Els comandaments d'emergència interiors estan degudament protegits per a impedir una utilització no adequada per part dels viatgers.

vi) Els comandaments d'emergència han de ser fàcilment visibles i identificables.

vii) Els comandaments d'emergència han de permetre l'obertura de la porta amb facilitat.

viii) La protecció dels comandaments d'emergència és de fàcil trencament o retirada.

En el cas que el vehicle estigui equipat d'un dispositiu que anul·li els comandaments d'emergència, aquests dispositius s'activen automàticament a l'arrencada del motor o quan el vehicle arriba a la velocitat de 20 km/h, i posteriorment només es poden desactivar amb la intervenció del conductor.

ix) L'obertura de la porta, excepte per a les portes davanteres equipades amb goma en tot el seu contorn, s'indica mitjançant un dispositiu òptic fins que es tanca. Es permet que hi hagi un únic dispositiu òptic per a diverses portes, excepte en el cas dels vehicles que disposin de portes davanteres no equipades d'un sistema de control de reobertura automàtica en cas d'atrapament d'un viatger.

x) El conductor ha de poder invertir en tot moment el tancament o l'obertura de la porta.

xi) Les portes amb accionament assistit, excepte per a les portes davanteres d'una fulla o de doble fulla equipades amb goma en tot el seu contorn, han de disposar d'un sistema de control de reobertura automàtica perquè un viatger no resulti atrapat quan es tanquen. La força màxima de tancament no pot superar els 300 N, i en el cas que superi els 300 N, la porta ha d'obrir-se novament de forma automàtica i ha de romandre oberta fins que el conductor accioni un comandament de tancament, llevat del cas d'una porta de servei automàtica.

xii) En el cas que hi hagi una anomalia de funcionament en el sistema de comandament de les portes, el conductor ho ha de poder veure en el quadre de comandament del vehicle mitjançant un senyal d'avís òptic.

xiii) Per als vehicles M2 i M3 fabricats a comptar de l'1 de gener del 2002, les portes d'emergència, les finestres d'emergència i les sortides zenitals han d'estar senyalitzades a la part interior per un dispositiu fluorescent.

c) Seients:

i) La part posterior del seient del conductor ha d'estar protegida per una mampara de protecció.

ii) Si els vehicles disposen de places reservades per a persones de mobilitat reduïda, aquestes places han d'estar situades prop d'una porta de servei.

iii) Els seients que no estiguin protegits pel respall d'un altre seient, han de disposar d'un element fix de protecció com una mampara o una barra de protecció encoixinada.

iv) Segons els criteris tècnics d'homologació dels vehicles, els seients col·locats davant d'un pou d'escala han de tenir una mampara de protecció o han de disposar de cinturons de seguretat.

v) En els vehicles de dos pisos, els seients de la primera fila del pis superior han de disposar d'una barra de protecció encoixinada.

Per als vehicles de les categories M2 i M3 fabricats a comptar de l'1 de gener del 2002, els seients i els seus ancoratges han de ser homologats segons la Directiva 96/37/CE.

d) Finestres i vidres:

i) L'alçària practicable de les finestres ha de ser com a màxim el terç superior.

ii) Els vidres de les finestres d'emergència, que no siguin de frontissa, són de fàcil trencament (no poden ser laminats ni de material plàstic).

iii) El nombre mínim de sortides zenitals és el que fixa l'article 11 d'aquest Reglament.

iv) El nombre mínim de sortides d'emergència o de socors és el que fixa l'article 11 d'aquest Reglament.

e) Miralls:

i) En els casos en què la visibilitat directa no és suficient, els vehicles han de disposar de dispositius òptics que permetin veure la part interior i exterior de les portes de servei.

ii) Els vehicles fabricats a comptar del 4 de juliol del 2007 han de disposar de miralls o un altre mitjà equivalent que permeti la visió exterior per sota del nivell del conductor de la part frontal, dels laterals i de la part posterior del vehicle.

f) Senyalització:

i) Els vehicles han de disposar de la senyalització lluminosa d'emergència (els quatre intermitents han de funcionar simultàniament) que es posi en marxa amb l'obertura de les portes.

ii) Els vehicles fabricats a comptar del 4 de gener del 2008, han de disposar de dispositius acústics de senyalització de marxa enrere que funciona simultàniament amb el llum de marxa enrere.

g) Risc d'incendi:

i) Els vehicles de fins a 23 places, inclòs el conductor, han de disposar com a mínim d'un extintor d'un pes mínim de 3 kg homologat de la classe 8A/34B.

ii) Els vehicles de més de 23 places, inclòs el conductor, han de disposar de dos extintors d'un pes mínim unitari de 6 kg homologats 21A/113B, un col·locat prop del conductor i l'altre entre el buit de l'escala del darrere i el seient anterior a aquest buit.

4. Vehicles de la categoria M1:

a) Senyalització:

Han de disposar de la senyalització lluminosa d'emergència (els quatre intermitents han de funcionar simultàniament) que es posi en marxa amb l'obertura de les portes.

b) Risc d'incendi:

Han de dur un extintor d'un pes mínim d'1 kg homologat de capacitat mínima 5A/21B.

Article 13. Instal·lacions exteriors i interiors dels vehicles

1. Instal·lació exterior:

a) Les parts exteriors de la carrosseria dels vehicles no poden presentar elements complementaris, excepte els retrovisors, que sobresurtin de la mateixa carrosseria a menys de 2,20 m d'altura, per evitar, en la mesura que sigui possible, les lesions corporals de gravetat a les persones eventualment colpejades pel vehicle o danys als altres vehicles.

b) Tampoc no és permesa la instal·lació de tubs o conduccions de fluids o gasos a la part exterior del vehicle que, per les seves característiques, puguin suposar un perill per a la resta d'usuaris.

c) Les rodes i les llantes dels vehicles no poden sobresortir dels parafangs. És permesa la instal·lació d'aletes suplementàries als vehicles per evitar que les rodes o llantes sobresurtin.

d) El color de la carrosseria no ha de reflectir els raigs del sol i enlluernar els altres conductors.

2. Instal·lació interior:

a) En els vehicles amb carrosseria tancada, l'evacuació dels gasos d'escapament s'ha de dur a terme de manera que no puguin penetrar a l'interior del compartiment reservat als passatgers.

Els gasos, vapors i fums que es desprenen en l'interior del compartiment motor no poden infiltrar-se a l'interior de la carrosseria.

b) A les parts situades davant dels passatgers, la forma i els materials han d'estar disposats de manera que en cas de frenada brusca o col·lisió, no puguin provocar-los ferides greus.

En el mateix sentit, el tauler de comandament i el volant no han de presentar aspreses perilloses, ni arestes susceptibles de ferir greument el passatger projectat cap endavant

en el moment d'una frenada brusca o d'un xoc. L'extrem inferior del tauler ha de ser convenientment arrodonit.

c) El contorn del parabrisa i del sostre del vehicle no ha de tenir aspreses perilloses ni arestes dirigides cap endarrere o cap avall.

d) Els miralls retrovisors disposats a l'interior del vehicle han d'enquadrar-se en una muntura de protecció sense aspreses ni arestes perilloses.

e) Els dispositius emprats per evitar l'enlluernament produït pel sol, disposats davant dels passatgers de les places davanteres, han de tenir els contorns arrodonits i ser regulables.

f) Les portes laterals han de tenir xarneres, excepte si es tracta de portes corredisses.

g) Els seients han d'estar fixats sòlidament a la carrosseria del vehicle sense impedir la possibilitat de reglar-los. La part posterior superior del respall dels seients davanteres ha d'estar encoixinada convenientment.

h) Els vehicles autocaravana o similars que utilitzin el gas com a combustible per als serveis de cuina, calefacció, aigua calenta i altres equipaments, han de tenir instal·lacions certificades i d'acord amb els reglaments vigents sobre dipòsits i conduccions de gasos. El titular del vehicle ha de presentar, en el moment de la inspecció tècnica, un certificat emès per una empresa d'inspecció i control degudament autoritzada que acrediti que la instal·lació reuneix totes les condicions de seguretat que són legalment i reglamentàriament exigibles.

Article 14. Miralls retrovisors dels vehicles

1. Conceptes generals:

Els miralls retrovisors han de ser conformes al Reglament número 46 CEPE/ONU.

Els vehicles de les categories M i N han d'estar equipats amb miralls retrovisors d'acord amb les taules que s'inclouen a continuació, tenint en compte la seva classe, el nombre i la data d'obligatorietat de dur-los instal·lats.

En lloc de miralls retrovisors, poden instal·lar-se càmeres amb monitors que compleixin la mateixa funció.

Els miralls retrovisors es classifiquen com segueix:

Classe I

Mirall retrovisor interior

El conductor pot veure una part plana centrada al darrere del vehicle.

(veure el croquis número 3 de l'annex V).

Classe II

Mirall retrovisor exterior principal (gran)

El conductor pot veure cap enrere pels laterals del vehicle.

(veure el croquis número 4 de l'annex V).

Classe III

Mirall retrovisor exterior principal (petit)

El conductor pot veure cap enrere pels laterals del vehicle, amb menys camp de visió que amb el retrovisor de classe II.

(veure el croquis número 5 de l'annex V).

Classe IV

Mirall retrovisor exterior gran angular

Permet al conductor una visió molt àmplia de la carretera.

(veure el croquis número 6 de l'annex V).

Classe V

Mirall retrovisor exterior de proximitat (*)

Permet la visió de les zones més properes a les portes del vehicle, a l'altura del conductor.

(veure el croquis número 7 de l'annex V).

Classe VI

Mirall retrovisor exterior frontal (*)

Ha de permetre la visió de la part davantera exterior del vehicle.

(veure el croquis número 8 de l'annex V).

(*) Els retrovisors de les classes V i VI han d'instal·lar-se als vehicles de tal manera que, en totes les posicions possibles de regulació, cap punt dels retrovisors esmentats o dels seus suports estigui situat a una altura de menys de 2 m del terra estant el vehicle amb la càrrega corresponent a la seva massa màxima tècnicament admissible. No obstant això, es prohibeix la instal·lació en vehicles amb una cabina que tingui una alçària que no permeti el compliment d'aquesta disposició, cas en què no se li exigirà cap altre dispositiu de visió indirecta.

2. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria M1:

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 6 de l'annex V.

3. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de les categories M2 i M3:

(excepte quan facin transport escolar):

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 7 de l'annex V.

4. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria N1:

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 8 de l'annex V.

5. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria N2 amb una massa màxima autoritzada inferior o igual a 7,5 tones:

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 9 de l'annex V.

6. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria N2 amb una massa màxima autoritzada superior a 7,5 tones i de la categoria N3:

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 10 de l'annex V.

7. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria L:

Als vehicles ciclomotors, ciclomotors amb tres rodes, motocicletes, motocicletes amb sidecar, vehicles de tres rodes o quadricicles i quads, els camps de visió especificats en la reglamentació vigent s'han de proveir amb el nombre mínim de retrovisors obligatoris i amb el nombre màxim de retrovisors opcionals que s'indiquen en les taules següents.

Tots els retrovisors han d'estar homologats en els vehicles matriculats a partir de l'1 d'octubre de 1990 (excepte per als ciclomotors, en els quals han d'estar homologats a partir del 17 de juny del 2003).

Els vehicles de categories L2e, L5e, L6e i L7e, en lloc de miralls retrovisors, poden disposar de càmeres amb monitors que compleixin la mateixa funció, segons el que preveu l'annex X del Reglament (UE) 3/2014.

Vehicles matriculats abans del 17 de juny del 2003:

El nombre de retrovisors obligatoris i opcionals es recull a la taula 11 de l'annex V.

Vehicles matriculats amb posterioritat al 17 de juny del 2003:

El nombre de retrovisors es recull a la taula 12 de l'annex V.

Nombre màxim de retrovisors exteriors optatius:

S'admet la instal·lació, als ciclomotors, d'un retrovisor exterior al costat oposat al del retrovisor obligatori.

S'admet la instal·lació, als vehicles carrossats, d'un retrovisor exterior al costat oposat al del retrovisor obligatori.

Tots els retrovisors optatius han de ser homologats.

8. Retrovisors obligatoris i opcionals per a vehicles de la categoria T:

Els miralls retrovisors, obligatoris o no, han d'oferir una visió posterior adequada i estar correctament fixats, hi han d'estar homologats per als vehicles posats en circulació a partir de l'1 de maig de 1989.

Per als vehicles agrícoles, els camps de visió es proveiran amb el nombre mínim de retrovisors obligatoris i amb el nombre màxim de retrovisors opcionals que s'indica a la taula 13 de l'annex V.

Article 15. *Protecció del conductor contra el dispositiu de direcció (volant) en cas de xoc*

Els dispositius de direcció dels vehicles particulars han de ser disposats de manera que:

- En cas de xoc frontal, el desplaçament de la columna de direcció en l'habitacle sigui concebut per reduir els riscos de ferida al pit, al coll o al cap.
- En cas de topar el conductor amb el dispositiu de direcció a conseqüència d'un xoc, les ferides ocasionades per aquest dispositiu quedin reduïdes al mínim.

Aquest dispositiu de protecció ha de complir les especificacions del Reglament número 12 CEPE/ONU.

Article 16. *Sistema antirobatori dels vehicles automòbils*

Els vehicles han d'estar proveïts d'un dispositiu contra la utilització no autoritzada que permeti posar fora de servei o bloquejar un òrgan essencial del vehicle a partir del moment en què estigui estacionat. A més, poden estar proveïts d'un sistema d'alarma, independent o no d'aquest dispositiu.

Les característiques tècniques que han de reunir aquests dispositius antirobatori i els sistemes d'alarma, són les contingudes en el Reglament número 18 CEPE/ONU i el Reglament 97 CEPE/ONU, respectivament.

Aquest dispositiu és obligatori:

- a) Per als vehicles de la categoria M1 d'una massa màxima autoritzada de 2000 kg de matriculats a comptar de l'1 de gener de 1973;
- b) Per a la resta dels vehicles de la categoria M1 fabricats a comptar de l'1 d'octubre de 1998;
- c) Per als vehicles de la categoria L (excepte per als ciclomotors, en què és opcional) fabricats a comptar de l'1 de gener del 1973.

Article 17. *Resistència de panys i xarneres de les portes*

Les portes dels vehicles han de tenir panys i òrgans de fixació, de manera que n'impedeixin l'obertura no desitjada i permetin l'evacuació dels ocupants en cas d'accident.

Els panys i les xarneres de les portes laterals dels vehicles, utilitzats per a l'entrada i sortida dels passatgers, han de reunir les condicions de resistència especificades en el Reglament número 11 CEPE/ONU.

Article 18. *Seients, ancoratges i reposacaps*

De forma general, tots els vehicles han de tenir els seients ancorats a l'estructura de forma resistent i ser adequats a la seva funció.

Els vehicles han de disposar del nombre de places per a les quals estan autoritzats. L'estructura dels seients, dels ancoratges i dels reposacaps ha de complir les especificacions dels reglaments números 17 i 80 CEPE/ONU en funció de la categoria del vehicle.

1. Vehicles de les categories M i N:

En el cas dels vehicles de les categories M1 i N, totes les places són de seient (places assegudes).

En el cas dels vehicles de les categories M2 i M3 (classes I, II i A), poden existir també places de peu dret.

Es consideren com a places, als mateixos efectes, les cadires de rodes.

Els vehicles poden ser homologats amb diverses configuracions del nombre de places.

Els vehicles de les categories indicades a la taula següent han de portar instal·lats reposacaps en els seients orientats cap endavant, a partir de la data i en la ubicació que s'indiquen a la taula 14 de l'annex V.

2. Vehicles de la categoria L:

Els vehicles han d'anar proveïts com a mínim d'un seient.

En el cas dels vehicles dissenyats per transportar un o diversos passatgers, però que no estiguin equipats amb cinturons de seguretat, les places de seient dels passatgers han d'estar dotades d'agafadors, que poden ser una corretja o un element rígid.

Els vehicles fabricats a comptar de l'1 de gener del 2017 han d'estar construïts de tal manera que:

- Totes les places de seient estiguin orientades cap endavant;
- Els seients estiguin equipats de suport dorsal (per als vehicles de les categories L2e, L5e, L6e i L7e proveïts de carrosseria).

Article 19. *Paràsits radioelèctrics produïts pels vehicles automòbils*

El dispositiu d'encesa a alta tensió dels vehicles automòbils o altres elements del motor no ha de produir paràsits radioelèctrics que excedeixin els límits fixats en el Reglament número 10 CEPE/ONU.

Article 20. *Soroll produït pels vehicles automòbils*

El soroll emès per un vehicle automòbil parat amb el motor en marxa no pot ser superior al valor determinat pel fabricant i que consta a la placa que el fabricant fixa al vehicle.

En tot cas, els valors del soroll produït pels vehicles automòbils han de ser revisats durant la inspecció tècnica del vehicle segons el que preveu la instrucció tècnica complementària número 10 d'aquest Reglament.

Article 21. *Fums i emissions produïts pels vehicles automòbils*

Els motors dels vehicles automòbils han de ser projectats, construïts, reglats, conservats i conduïts de manera que no provoquin emissions de fums molestos.

Les emissions de CO₂ emeses pels vehicles no poden ser superiors als valors determinats pel fabricant.

En tot cas, els valors de les emissions emeses pels vehicles automòbils han de ser revisats durant la inspecció tècnica del vehicle segons el que preveu la instrucció tècnica complementària número 10 d'aquest Reglament.

Article 22. *Enllumenat i senyalització òptica i acústica dels vehicles*

1. Enllumenat d'encreuament i de carretera:

a) Vehicles de la categoria L:

Per millorar la seva visibilitat, els vehicles de la categoria L fabricats a partir de l'1 de gener del 2016 estan equipats amb els elements que permetin la visibilitat del vehicle i del conductor mitjançant l'encesa automàtica de l'enllumenat.

L1e: dispositiu d'enllumenat i de senyalització lluminosa que activa l'encesa automàtica del sistema d'enllumenat.

L3e: dispositiu d'enllumenat i de senyalització lluminosa, o bé llums de circulació diürna.

La resta de vehicles de la categoria L estan proveïts d'un sistema d'enllumenat d'encesa automàtica o amb llums exclusivament de circulació diürna d'encesa automàtica.

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 15 de l'annex V.

El color d'aquests llums ha de ser blanc, excepte en el cas de vehicles antics homologats o matriculats amb llums de color groc selectiu.

En tots els casos, si el vehicle disposa d'un sol llum s'ha de situar al pla longitudinal mitjà del vehicle, i si en té dos, els llums han de ser simètrics pel que fa al mateix pla.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU, annex XVII del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M i N:

Els vehicles de les categories M i N han d'estar proveïts de:

- Dos o quatre llums de carretera que emetin una llum blanca.

En el cas de vehicles de la categoria N3, poden ser 2, 4 o 6.

En els vehicles de la categoria N3 amb una massa màxima autoritzada superior a 12 tones, poden instal·lar-se dos llums suplementaris de carretera i en aquest cas no es poden encendre simultàniament més de dos parells. Els vehicles ja equipats amb quatre projectors ocultables no poden estar dotats de dos projectors suplementaris llevat que aquests últims estiguin destinats a emetre senyals lluminosos intermitents a intervals curts en conducció diürna.

- Dos llums d'encreuament que emetin una llum blanca.

El color blanc per als llums d'encreuament i els llums de carretera és obligatori en els vehicles fabricats a partir del 26 de juliol de 1999.

Els vehicles també poden disposar de "llums angulars" de color blanc, que s'utilitzen per il·luminar la part de la carretera que està situada prop de la cantonada del davant del vehicle en el costat cap al qual girarà.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 16 de l'annex V.

El color d'aquests llums ha de ser blanc, excepte en el cas de vehicles antics homologats o matriculats amb llums grocs.

Els llums s'ubicaran a la part davantera, a prop de les vores exteriors i simètriques pel que fa al pla longitudinal mitjà del vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

2. Llum de treball:

Vehicles de les categoria N, O, T, R i S:

- S'accepten llums de treball per a aquestes categories de vehicles sense tenir la consideració de reforma d'importància. No hi ha cap limitació pel que fa al nombre de llums de treball ni pel que fa al seu emplaçament en el vehicle.

- L'encesa d'aquest llum s'efectua amb un comandament independent d'encesa en relació amb l'encesa dels altres llums del vehicle.

3. Llum de marxa enrere:

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 17 de l'annex V.

El color d'aquests llums ha de ser blanc i han d'estar ubicats a la part posterior del vehicle.

Reglamentació de referència: reglaments números 23, 53 i 74 CEPE/ONU, annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

El llum de marxa enrere és obligatori en els vehicles de les categories M i N fabricats a comptar del 27 de juliol de 1999 i en els vehicles de les categories O2, O3 i O4 fabricats a comptar del 10 de juliol del 2011.

El llum de marxa enrere és optatiu en els vehicles de la categoria O1.

Nombre i color dels llums:

* Un dispositiu obligatori i un segon dispositiu optatiu per als vehicles de motor de la categoria M1 i en tots els altres vehicles amb una longitud no superior a 6 m.

* Dos dispositius obligatoris i dos dispositius optatius en tots els vehicles amb una longitud superior a 6 m, excepte vehicles de la categoria M1.

* En vehicles fabricats abans del 10 de juliol del 2011, un o dos llums de marxa enrere de color blanc.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 18 de l'annex V.

El color d'aquests llums ha de ser blanc i han d'estar ubicats a la part posterior del vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

4. Llums indicadors de direcció (intermitents):

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle és recullen a la taula número 19 de l'annex V.

El color d'aquests llums és groc auto per als vehicles fabricats a comptar del 14 d'abril de 1978.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU, annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M, N i O (excepte els que no les tenien incloses en l'equipament en la seva fabricació) ha d'estar proveït d'un nombre parell més gran de dos llums indicadors de direcció de color groc auto, situats a les vores exteriors i lateral del vehicle, en funció de les categories i de les dates d'aplicació següents:

Vehicles fabricats després del 26 de juliol de 1999:

- En vehicles de les categories M i N: com a mínim sis (2 davanters, 2 posteriors i 2 laterals); opcionalment poden instal·lar-se dos llums més al darrere en les categories M2, M3, N2 i N3.

- En vehicles de la categoria O: com a mínim dos posteriors; opcionalment poden instal·lar-se dos llums més al darrere en les categories O2, O3 i O4.

El color dels llums davanters és groc auto per als vehicles fabricats a comptar de l'octubre de 1971 i el color dels llums posteriors és groc auto per als vehicles fabricats a comptar del 14 d'abril de 1978.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 20 de l'annex V.

El color d'aquests llums és groc auto.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

5. Senyalització d'emergència:

a) Vehicles de la categoria L:

El senyal d'emergència consisteix en el funcionament simultani de tots els llums indicadors de direcció.

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 21 de l'annex V.

El color d'aquests llums és groc auto per als vehicles matriculats a partir del 14 d'abril de 1978.

Reglamentació de referència: Directiva 93/92/CEE, Reglament CEPE/ONU 53R, Reglament CEPE/ONU 74R, annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M, N i O fabricat a partir del 26 de juliol de 1999 ha de disposar d'un sistema de senyalització d'emergència que consisteix en el funcionament simultani de tots els llums indicadors de direcció.

Reglamentació de referència: Reglament CEPE/ONU 48R.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

Obligatòria per als vehicles fabricats a partir del 26 de juliol de 1999.

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 22 de l'annex V.

El color d'aquests llums és groc auto.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

6. Llum de frenada:

Els llums han de ser de color vermell i han d'estar muntats a la part posterior del vehicle.

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 23 de l'annex V.

Els llums de frenada per a les motocicletes són exigibles des del 10 d'agost de 1982.

Per als vehicles fabricats a comptar de l'1 de novembre de 1999, els llums de frenada s'hauran d'encendre quan s'accioni qualsevol dels comandaments del fre de servei (manetes o pedal).

En el cas dels ciclomotors de dos rodes amb homologació anterior al Reglament (UE) 168/2013, els llums de frenada s'han d'encendre en accionar com a mínim un dels comandaments de servei (manetes o pedal).

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU, annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M, N i O ha d'estar proveït de dos llums de frenada de color vermell, situats a les vores exteriors de la part posterior del vehicle, i un tercer llum de fre de color vermell, situat sobrelevat a la part posterior del vehicle.

Els vehicles de la categoria M1 fabricats a partir de l'1 d'octubre del 2000 i els vehicles de la categoria N1 fabricats a partir del 10 de juliol del 2011 han de portar un tercer llum de fre. Aquesta prescripció no és exigible per als vehicles de la categoria N1 amb xassís cabina, ni per als vehicles de la categoria N1 amb espai de càrrega oberta.

Els vehicles de les categories M2, M3, N2, N3, O2, O3 i O4 poden portar instal·lats addicionalment a l'enllumenat de frenada obligatori dos llums opcionals si no s'ha instal·lat un tercer llum de fre; és a dir, podran estar dotats de dos, tres o quatre llums de fre.

Tot vehicle equipat amb sistema d'aliment, pot estar equipat amb un dispositiu que activi els llums de frenada quan entri en funcionament aquest sistema.

Reglamentació de referència: Reglament 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 24 de l'annex V.

El color d'aquests llums és vermell i estan ubicats a la part posterior del vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

7. Llum de placa de matrícula:

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 25 de l'annex V.

El color d'aquests llums ha de ser blanc i estan ubicats a la part posterior del vehicle.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU, Annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i Annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M, N i O ha d'estar proveït d'un llum de matrícula de color blanc per il·luminar la placa de matrícula posterior.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 26 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc i estan ubicats a la part posterior del vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

8. Llums de posició:

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 27 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc o groc auto a la part davantera i vermell a la part posterior i estan ubicats segons disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M, N i O ha d'estar proveït de:

- Dos llums de posició al davant que emetin una llum de color blanc, situats a les vores exteriors de la part davantera del vehicle. En certs casos, els llums de circulació diürna poden fer les funcions de llums de posició davanters.

- Dos llums de posició al darrere que emetin una llum vermella, situats a les vores exteriors de la part posterior del vehicle.

Opcionalment, i en el cas que el vehicle no dugui instal·lats llums de gàlib, els vehicles de les categories M2, M3, N2, N3, O2, O3, i O4 poden portar instal·lats dos llums de posició addicionals posteriors.

Els llums de posició del davant han de ser de color blanc per als vehicles fabricats a comptar del 26 de juliol de 1999.

En el cas dels vehicles de la categoria O d'una amplada menor o igual a 1,6 metres, el llum de posició davanter és opcional.

Els vehicles de les categories M, N i O de més de 6 metres de longitud (excepte per als vehicles xassís cabina) i fabricats a partir del 26 de juliol de 1999 han d'estar equipats amb un mínim de dos llums de posició a cada lateral del vehicle, de color groc auto o, excepcionalment, vermells, si estan agrupats, combinats o mútuament incorporats en un dispositiu d'enllumenat i senyalització del darrere. Alhora, aquests llums han d'estar distribuïts uniformement.

El nombre màxim de llums de posició lateral està determinat per les característiques del vehicle.

Per a la resta dels vehicles és opcional.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons la tipologia del vehicle es recullen a la taula número 28 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc (*) al davant i vermell a la part posterior.

(*) Per a màquina automotriu: blanc o groc selectiu.

La ubicació de cada dispositiu s'ha d'ajustar al que disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

9. Llums de boira:

a) Vehicles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 29 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc o groc selectiu a la part davantera i vermell a la part posterior, i estan ubicats segons el que disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU, annex IX del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M, N i O:

Tot vehicle de les categories M i N fabricat a partir del 26 de juliol de 1999, ha d'estar equipat amb un o dos dispositius de llum de boira posterior de color vermell, situats des del centre cap a l'esquerra si es tracta d'un llum o simètricament a banda i banda de l'eix longitudinal posterior del vehicle en el cas que n'hi hagi dos.

Per als vehicles de la categoria O s'aplica el paràgraf anterior exceptuant els vehicles que no tenien aquest llum en l'equipament en l'homologació.

Tot vehicle de les categories M i N pot portar dos llums de boira davanters de color blanc o groc selectiu.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 30 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc o groc selectiu a la part davantera i vermell a la part posterior, i estan ubicats segons disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

10. Llums de gàlib:

a) Vehicles de les categories M, N i O:

Els vehicles de les categories M, N i O de més de 2,10 metres d'amplada han d'estar equipats amb:

- Dos llums de gàlib visibles per davant de color blanc.
- Dos llums de gàlib visibles per darrere de color vermell.

A més a més, de forma opcional, poden portar dos llums addicionals visibles des de la part davantera i dos llums addicionals visibles des de la part posterior.

Els llums situats al mateix costat del vehicle poden estar reunits en un sol dispositiu.

Els llums de gàlib són opcionals per als vehicles d'una amplada compresa entre 1,80 i 2,10 metres.

Els vehicles fabricats abans del 27 de juliol de 1999 d'una amplada superior a 2 m i d'una longitud igual o superior a 6 m, han d'estar equipats amb els llums de gàlib. En aquests casos, el color dels llums davanters pot ser blanc o groc.

Per als vehicles xassís cabina, el llum de gàlib posterior és opcional.

Ubicació: al punt més alt que permeti el vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 48 CEPE/ONU.

b) Vehicles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 31 de l'annex V.

El color d'aquests llums és blanc al davant i vermell al darrere i estan ubicats segons el que disposa la reglamentació de referència.

Els vehicles fabricats abans del 27 de juliol de 1999 d'una amplada superior a 2 m i d'una longitud igual o superior a 6 m han d'estar equipats amb llums de gàlib. El color dels llums davanters pot ser blanc o groc.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

11. Catadiòptrics:

a) Vehícles de la categoria L:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 32 de l'annex V.

Es poden acceptar més catadiòptrics dels exigibles, sempre que no afectin els altres sistemes d'enllumenat i de senyalització del vehicle.

Els catadiòptrics posteriors no triangulars han de ser de color vermell.

Els catadiòptrics laterals no triangulars han de ser de color groc a la part davantera o groc auto i de color vermell a la part posterior.

Els catadiòptrics davanters no triangulars han de ser de color blanc.

Els catadiòptrics incrustats en els pedals han de ser de color groc auto.

La ubicació de cada dispositiu s'ha d'ajustar al que disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: reglaments números 53 i 74 CEPE/ONU.

b) Vehícles de les categories M, N i O:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 33 de l'annex V.

Tots els vehicles remolcs i semiremolcs han de portar catadiòptrics al davant (2 de color blanc i de forma no triangular de la classe I) i al darrere (2 de color vermell i de forma triangular de la classe III).

Els catadiòptrics posteriors no triangulars han de ser de color vermell.

Els catadiòptrics posteriors triangulars han de ser de color vermell.

Els catadiòptrics laterals no triangulars han de ser de color groc auto. El catadiòptic lateral posterior de cada costat del vehicle pot ser de color vermell en lloc de color groc auto si està agrupat, combinat o mútuament incorporat a un dispositiu d'enllumenat i senyalització del darrere.

Els catadiòptrics davanters no triangulars han de ser de color blanc.

Reglamentació de referència: reglaments números 3 i 48 CEPE/ONU.

c) Vehícles de les categories T, R i S:

L'obligatorietat i el nombre de llums segons el tipus del vehicle es recullen a la taula número 34 de l'annex V.

Es poden acceptar més catadiòptrics dels exigibles, sempre que no afectin els altres sistemes d'enllumenat i de senyalització del vehicle.

Els catadiòptrics posteriors no triangulars han de ser de color vermell.

Els catadiòptrics posteriors triangulars han de ser de color vermell.

Els catadiòptrics laterals no triangulars han de ser de color groc auto.

Els catadiòptrics davanters no triangulars han de ser de color blanc.

La ubicació de cada dispositiu s'ha d'ajustar al que disposa la reglamentació de referència.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

12. Enllumenat interior:

a) Vehicles de les categories M i N:

Els vehicles de la categoria M destinats al servei públic de passatgers i els vehicles de lloguer amb conductor han d'estar dotats d'enllumenat interior de l'habitacle.

Per a la resta dels vehicles és opcional.

Reglamentació de referència: reglaments números 36, 52 i 107 CEPE/ONU.

b) Vehicles de les categories T:

Els vehicles agrícoles poden portar opcionalment un nombre indeterminat de llums de color blanc per a l'enllumenat interior de vehicle.

Reglamentació de referència: Reglament número 86 CEPE/ONU.

13. Avisador acústic:

a) Vehicles de la categoria L:

Les motocicletes, amb sidecar o sense, els vehicles de tres rodes, els quadricicles pesants, els ciclomotors de dos o de tres rodes, els quadricicles lleugers i els quads han d'estar proveïts d'un aparell productor de senyals acústics que emeti un so continu, uniforme i d'intensitat suficient.

Reglamentació de referència: Reglament número 28 CEPE/ONU, annex II del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M i N:

Els vehicles de les categories M i N han d'estar proveïts d'un aparell productor de senyals acústics que emeti un so continu, uniforme i d'intensitat suficient.

Reglamentació de referència: Reglament número 28 CEPE/ONU.

c) Vehicles de les categories T:

Els vehicles que són tractors agrícoles de motor han d'estar proveïts d'un aparell productor de senyals acústics que emeti un so continu, uniforme i d'intensitat suficient.

Reglamentació de referència: Reglament número 28 CEPE/ONU.

14. Llum de circulació diürna:

a) Vehicles de la categoria L:

Els llums de circulació diürna s'han d'encendre automàticament en activar l'interruptor d'encesa del motor, si bé poden romandre apagats en les circumstàncies següents:

- Mentre el comandament de transmissió automàtica estigui en posició d'estacionament;
- Quan s'activi el fre d'estacionament, o bé

- Durant el temps anterior al fet que el vehicle es posi en marxa per primera vegada després de cada activació manual de l'interruptor principal de control i del sistema de propulsió del vehicle.

Els llums de circulació diürna es poden desactivar manualment, si bé això només és possible quan la velocitat del vehicle no superi els 10 km/h. Els llums s'han de reactivar automàticament quan la velocitat del vehicle superi els 10 km/h o quan el vehicle hagi recorregut més de 100 m.

Els llums de circulació diürna s'han de desactivar automàticament en tot cas quan:

- S'apagui el vehicle per mitjà de l'interruptor principal de control;
- S'activin els llums de boira davanters;
- S'activin els llums de carretera, excepte quan s'utilitzin per enviar advertiments lluminosos intermitents a intervals curts.

Reglamentació de referència: Reglament número 87 CEPE/ONU, annex II del Reglament (UE) 3/2014 i annex VII del Reglament (UE) 901/2014.

b) Vehicles de les categories M i N:

Els vehicles de les categories M i N poden estar proveïts de dos llums de circulació diürna i que emetin llum blanca.

Els llums de circulació diürna s'han d'encendre automàticament quan el dispositiu que posa en marxa o atura el motor estigui en una posició que permeti el funcionament del mateix motor.

Els llums de circulació diürna han d'apagar-se automàticament quan s'encenen els llums de boira o els llums de carretera.

S'admet que els llums de circulació diürna baixin d'intensitat o s'apaguin quan s'accionen els llums indicadors de direcció.

Reglamentació de referència: reglaments números 48 i 87 CEPE/ONU.

15. Senyalització de serveis d'urgència i especials:

La senyalització de serveis d'urgència i especials s'ha de regir pel que disposa el Reglament regulador dels senyals en els vehicles vigent i que li sigui aplicable.

Capítol tercer. Modificacions de les característiques dels vehicles

Article 23. Conceptes generals

1. De forma general, es considera reforma d'importància qualsevol modificació de les característiques tècniques o funcionals d'un vehicle matriculat que pugui afectar el xassís, els frens, els grups motopropulsors o qualsevol altre element que incideixi en la seguretat i que alteri les característiques tècniques originals del vehicle.

2. Les reformes d'importància les poden dur a terme el fabricant del vehicle o els tallers de reparació autoritzats i competents, amb l'aprovació prèvia del departament competent del projecte tècnic de reforma, quan escaigui.

Article 24. Tipus de reformes i autoritzacions

Els diferents tipus de reformes d'importància, així com la documentació que en cada cas s'ha de lliurar davant el departament competent per validar-les, estan determinades en la instrucció tècnica complementària ITC-ITV número 1 de l'annex IV d'aquest Reglament.

En termes generals, i en funció de les reformes d'importància que es vulguin dur a terme, és necessari presentar al departament competent la documentació següent:

a) Projecte tècnic de reforma realitzat per un enginyer competent degudament autoritzat en el qual es justifiquin les reformes efectuades.

També cal adjuntar-hi els càlculs necessaris, de manera que es pugui comprovar que les accions efectuades al vehicle no comportin cap perill per al vehicle, els seus ocupants i la circulació en general.

En qualsevol cas, l'autor del projecte n'és l'únic responsable, i és obligació seva comprovar que les mesures aplicades garanteixen com a mínim els mateixos nivells de seguretat que les del fabricant del vehicle.

El projecte ha de ser registrat pel departament competent abans que s'iniciïn les actuacions.

El registre del projecte s'efectua en el mateix moment de la presentació, sense perjudici de l'eventual revisió posterior. En el supòsit que en la revisió del projecte es constatin defectes en el projecte, la responsabilitat recau en qui n'és l'autor.

b) Certificat del taller que ha executat la reforma, en què s'ha d'especificar la identificació dels components incorporats amb què es garanteixi que es compleix el que preceptua el Reglament de tallers de reparació de vehicles automòbils vigent.

c) Informe de conformitat favorable emès pel fabricant del vehicle o pel seu representant degudament acreditat o pel servei tècnic de reformes d'importància. En l'informe s'ha de justificar que la reforma d'importància no suposa un canvi determinant en les altres característiques del vehicle i també s'han de fer constar les modificacions que són necessàries per fer la reforma.

El lliurament d'aquest informe comporta implícitament el reconeixement del compliment de la reglamentació per disponibilitat de certificats d'homologació o per equivalència de resultats del vehicle reformat, llevat d'indicació explícita contrària en les especificacions tècniques addicionals.

L'informe no prejutja ni estableix cap valoració vinculant sobre l'execució física de la reforma del vehicle.

Ahora, cal fer esment de la reglamentació exigible o els requisits addicionals que el vehicle reformat no compleix. En aquest cas, per legalitzar la reforma, l'usuari ha d'adjuntar els informes favorables sobre la reglamentació exigible o els requisits addicionals esmentats en l'informe, lliurats pel servei tècnic oficial reconegut pels assajos d'homologació parcial.

Per a qualsevol tipus de reforma d'importància, sempre s'ha de presentar el certificat de taller.

Una vegada finalitzada la reforma, el propietari del vehicle ha de presentar el vehicle reformat a les instal·lacions del servei competent, juntament amb tota la documentació requerida segons escaigui pel tipus de reforma d'importància efectuada, per efectuar la inspecció tècnica de reforma d'importància enunciada al punt 3 de l'article 33 d'aquest Reglament.

Article 25. Certificat d'execució de la reforma d'importància

En acabar la modificació o la reforma d'un vehicle sotmès a aprovació prèvia, l'enginyer responsable ha de lliurar el certificat corresponent conforme les actuacions efectuades són les previstes i les autoritzades en el projecte autoritzat inicialment. En cas que al llarg de les actuacions hagi estat necessari modificar el projecte inicial, s'ha de presentar la documentació justificativa corresponent, acompanyant el certificat, en el moment que es presenti el vehicle al servei competent per efectuar les proves i les comprovacions corresponents.

L'enginyer responsable de la direcció facultativa és el responsable que el projecte autoritzat sigui executat fidelment o, si escau, de les seves modificacions.

Article 26. *Carrossatge de vehicles industrials nous de les categories N*

En el cas particular d'un vehicle industrial incomplet nou de la categoria N que no disposa de carrosseria i en el qual se'n vulgui incorporar una, s'ha de presentar al departament competent la documentació prevista en els apartats *a*, *b* i *c* de l'article 24. L'empresa que efectua el carrossatge i l'enginyer redactor del projecte tècnic, són responsables de l'execució de les actuacions efectuades, i estan obligats a utilitzar els materials i els codis que es determinin en el projecte, a aplicar les normes tècniques internacionalment reconegudes que siguin necessàries per assegurar la qualitat dels treballs i les regles de carrosseria emeses pel fabricant, i a observar les regles de l'art establertes per a l'acció que es pretengui executar.

Altrament, i després del carrossatge, els vehicles subjectes a les disposicions d'aquest article han d'efectuar una inspecció tècnica tal com preveu la lletra *d* de l'apartat 6 de l'article 33 d'aquest Reglament.

Una vegada obtinguda la inspecció tècnica favorable, el departament competent lliura la contrasenya d'homologació individual per què es pugui matricular el vehicle.

Capítol quart. Vehicles greument accidentats

Article 27. *Conceptes generals*

1. Es considera vehicle greument accidentat el que, com a conseqüència d'un accident de circulació, tingui danys importants en l'estructura o en el seu funcionament, especialment en el xassís, els frens, els grups motopropulsors o qualsevol altre element que pugui alterar les condicions de seguretat i faci que no pugui circular sense risc de perill per a la seguretat de les persones, els béns o el trànsit.

2. En una intervenció arran d'un accident de trànsit, els agents del Cos de Policia han de retirar el certificat de matriculació del vehicle o vehicles i lliurar-lo al Registre de Vehicles.

3. Els agents del Cos de Duana han de complir la mateixa obligació prevista a l'apartat anterior amb relació als vehicles andorrans greument accidentats fora d'Andorra i que són repatriats a Andorra amb grua i passen pels controls duaners.

4. En una intervenció arran d'un accident de trànsit, els agents dels serveis de circulació dels comuns han de comunicar al departament competent la matrícula del vehicle o vehicles accidentat.

Article 28. *Control del vehicle greument accidentat*

L'empresa asseguradora del vehicle, quan tingui coneixement de l'estat del vehicle, si els desperfectes observats pel tècnic de l'asseguradora afecten els elements descrits en el punt 1 de l'article 27, ha de fer-ho saber al departament competent immediatament i fer constar en la comunicació la matrícula del vehicle, el seu titular, els danys constatats i el lloc o el taller on el vehicle es troba en dipòsit.

Si el tècnic avaluador és un professional liberal, independent de l'empresa asseguradora, li correspon fer-ho saber al departament competent, en la forma establerta en el primer paràgraf d'aquest article.

Igualment, els tallers de reparació de vehicles, quan observin els desperfectes esmentats en el punt 1 de l'article 27, han de fer-ho saber immediatament al departament competent i fer constar en la comunicació les dades esmentades en el primer paràgraf d'aquest article.

Una vegada rebuda la comunicació, el departament competent ha de procedir d'ofici a inspeccionar l'estat del vehicle. Si de la inspecció se'n desprèn que el vehicle es troba greument accidentat amb els desperfectes esmentats a l'apartat 1 de l'article 27, s'ha de retirar, de forma immediata, el certificat de matriculació.

Article 29. Reparació d'un vehicle greument accidentat

Un cop reparat el vehicle en les condicions que estableixi el departament competent, la restitució del certificat de matriculació al seu titular queda condicionada al resultat favorable de la inspecció tècnica, efectuada pel servei competent.

Article 30. Inspecció de la reparació d'un vehicle greument accidentat

El departament competent pot fer un seguiment exhaustiu de la reparació per controlar els procediments utilitzats per executar la reparació, així com el control de l'origen de les peces o els elements utilitzats.

Quan, a causa d'un accident o del mal estat del vehicle, s'ha de substituir un xassís o alguna altra estructura, s'apliquen les normes següents:

a) Únicament es poden utilitzar xassissos, estructures, elements o peces que corresponguin a la marca i el model del vehicle objecte de la reparació, sempre que se segueixin els procediments i les normes del fabricant per a cada vehicle en concret.

b) El xassís, l'estructura, les peces o els elements han de ser nous. El compliment d'aquest requisit s'ha de demostrar presentant al departament competent la documentació necessària.

c) Una vegada efectuada la substitució, que ha de deixar el vehicle en perfecte estat, sense que s'observin soldadures susceptibles de debilitar-ne la resistència, el departament competent ha d'estampar al lloc corresponent el número de xassís o estructura que correspongui al vehicle reparat.

d) L'antic xassís o l'antiga estructura han de ser destruïts o inutilitzats en presència de personal dels serveis del departament competent, el qual n'ha d'estendre l'acta corresponent.

e) En el cas que per dur a terme la reparació fos necessari substituir la peça o l'element del vehicle on figura gravat el número de xassís, el titular del permís de circulació i el representant de l'empresa que faci la reparació, dins dels vuit dies abans de l'acabament de la reparació, han de sol·licitar per escrit aquest fet al departament competent, perquè estampi el número en la forma establerta en el paràgraf anterior d'aquest apartat.

Article 31. Desballestament o exportació d'un vehicle greument accidentat

Quan l'estat d'un vehicle greument accidentat no permet reparar-lo amb garanties de seguretat, el vehicle ha de ser donat de baixa definitiva del Registre de vehicles, per a desballestament o per a peces.

Quan un vehicle greument accidentat hagi estat declarat sinistre total per l'empresa asseguradora encara que el vehicle es pugui reparar amb garanties de seguretat, el vehicle pot ser donat de baixa definitiva del Registre de vehicles, per a desballestament, per a peces o per a exportació.

En el supòsit que el vehicle greument accidentat es doni de baixa definitiva per exportació, el Registre de vehicles lliura al titular del vehicle el certificat de matriculació amb l'anotació "Vehicle greument accidentat. No apte per circular".

Capítol cinquè. Inspecció tècnica de vehicles**Article 32. Disposicions generals**

La inspecció tècnica d'un vehicle té la missió de comprovar que tant l'estat general com els elements de seguretat del vehicle es troben en condicions que li permetin continuar circulant sense que constitueixi un perill per als seus ocupants ni per a les altres persones, o per a les coses.

Per poder circular per les vies públiques, els vehicles matriculats o que s'hagin de matricular a Andorra s'han de sotmetre a una inspecció tècnica a l'estació ITV del servei competent autoritzada pel ministeri competent en matèria de vehicles, en els casos i amb la periodicitat, els requisits i les excepcions que estableix aquest Reglament.

Els titulars dels vehicles són responsables davant de les autoritats competents del manteniment al dia dels distintius de la ITV, mitjançant la presentació dels vehicles a la inspecció dins els terminis establerts.

Abans d'efectuar la inspecció tècnica, l'usuari ha d'abonar l'import previst a l'article 39 corresponent al tipus d'inspecció que efectua i ha de presentar l'assegurança obligatòria per comprovar-ne la vigència i el certificat de matriculació.

L'usuari ha de presentar el vehicle al servei competent amb les màximes garanties que el vehicle superarà els controls i les verificacions mínims establerts en les instruccions tècniques complementàries previstes en aquest Reglament.

El vehicle ha de ser presentat en un estat que ha de permetre les comprovacions oculars per part de l'inspector. En el supòsit que el vehicle presenti dipòsits de fang, neu o altres matèries, el propietari ha de netejar-los a petició del servei competent.

Com a norma general, és prohibit l'accés a la zona d'inspecció als usuaris, llevat que l'inspector en sol·liciti la presència, a l'efecte que l'usuari rebi informació complementària dels defectes observats. Amb caràcter excepcional, s'autoritza la presència dels conductors dels vehicles de les categories M2, M3, N2 i N3, així com dels vehicles històrics, sota la seva exclusiva responsabilitat, amb la finalitat de col·laborar en la realització de les proves. En tot moment estan obligats a seguir les instruccions del tècnic que efectua la inspecció.

L'usuari ha de recollir de l'interior del vehicle els documents i els efectes personals abans que se li lliuri el vehicle. En qualsevol cas, el servei competent i el seu personal no són responsables d'aquests documents i efectes.

Per determinar l'estat del vehicle, l'inspector ha d'efectuar les proves i els controls segons el que es prescriu en aquest Reglament i en les instruccions tècniques corresponents.

Una vegada efectuades les proves, l'inspector lliura a l'usuari el certificat d'inspecció que es menciona a l'article 37 d'aquest Reglament. Si és favorable, l'inspector ha de col·locar el distintiu de la inspecció tècnica en els llocs previstos en l'article 38 d'aquest Reglament i, quan escaigui, la targeta de transport.

El distintiu no és suficient per acreditar que el vehicle ha superat amb resultat favorable la inspecció, i al vehicle s'ha de disposar en tot moment del certificat d'inspecció, que pot ser sol·licitat pels agents de l'autoritat competent.

L'inspector ha de tenir una experiència acreditada fent tasques d'inspecció de vehicles no inferior a dos anys, o de cinc anys si l'experiència és en tallers de reparació de vehicles.

Article 33. *Tipus d'inspeccions tècniques efectuades pel servei competent*

Els diferents tipus d'inspecció tècniques que pot dur a terme el servei competent són les que s'enumeren a continuació:

1. Inspeccions tècniques periòdiques: són les inspeccions que s'efectuen de manera pautaada en el temps segons la categoria del vehicle i les periodicitats que s'indiquen a l'article 34.

2. Inspeccions tècniques per al traspàs de vehicles matriculats: són les inspeccions que s'efectuen en els vehicles matriculats quan canvien de propietari.

Aquestes inspeccions es duen a terme quan la transmissió s'efectua entre persones físiques o jurídiques, excepte en el cas que l'adquirent sigui una empresa dedicada a compravenda de vehicles i el vehicle en qüestió estigui destinat a la venda. En aquest cas, la inspecció tècnica s'efectua abans de fer la transmissió del vehicle entre l'empresa de compravenda i un tercer.

Les empreses de compravenda de vehicles han d'estar degudament inscrites en el Registre de Comerç i Indústria per exercir aquesta activitat.

3. Inspeccions tècniques de reformes d'importància: són les inspeccions que s'efectuen en els vehicles matriculats que han estat modificats segons el que disposa el punt 1 de l'article 23.

4. Inspeccions tècniques de vehicles accidentats: són les inspeccions que es duen a terme en els vehicles matriculats que han estat accidentats segons el que disposa el punt 1 de l'article 27.

5. Inspeccions tècniques de vehicles històrics: són les inspeccions que s'efectuen en els vehicles matriculats que han estat catalogats com a vehicles històrics.

6. Inspeccions tècniques de vehicles importats: són les inspeccions que es duen a terme en els vehicles importats prèvies a la sol·licitud de matriculació del vehicle.

En concret, aquest tipus d'inspecció es realitza en els següents supòsits :

- a) Per a qualsevol vehicle d'ocasió (s'entén per *vehicle d'ocasió*, el vehicle importat matriculat definitivament en un altre país i que es vol matricular a Andorra).
- b) Per a qualsevol vehicle nou (s'entén per *vehicle nou*, el vehicle importat que no ha estat mai matriculat definitivament en cap altre país i que es vol matricular per primera vegada a Andorra) que disposi d'un CoC però que ha entrat a Andorra rodant per carretera pels seus propis mitjans amb plaques de matrícula de trànsit o que no disposa de CoC. En el cas de vehicles que no disposin del CoC, cal presentar al servei competent l'informe d'homologació individual degudament signat i segellat pel departament competent en què consti la contrasenya d'homologació individual.
- c) Per a qualsevol vehicle nou de les categories M2, M3, N2, N3, O3 i O4.
- d) Per a qualsevol vehicle industrial, nou o d'ocasió, de la categoria N carrossat en segona fase o per modificació de carrosseria existent segons el que disposa l'article 26.

7. Inspeccions tècniques voluntàries: són les inspeccions que es duen a terme de forma voluntària fora del termini de validesa de les inspeccions tècniques periòdiques.

8. Inspeccions tècniques per a l'obtenció o la renovació d'una matrícula temporal.

9. Inspeccions tècniques exigides pels agents de l'autoritat o els funcionaris dels departaments d'interior, duana, indústria o transports per els vehicles sobre els quals es tinguin dubtes raonables que permetin pensar que no reuneixen les condicions tècniques exigibles per circular normalment, que poden posar en perill la seguretat del trànsit viari o que han sofert modificacions per ocultar mercaderies o béns.

Article 34. Data i freqüència de les inspeccions tècniques periòdiques

Tot vehicle amb matrícula andorrana vigent ha de ser sotmès a la inspecció tècnica obligatòria amb la freqüència que es determina en aquest article.

A l'efecte de determinar la freqüència, l'antiguitat del vehicle s'ha de computar a partir de la data de primera matriculació o posada en servei que consti en el Registre de Vehicles.

La inspecció tècnica periòdica obligatòria dels vehicles segons la seva categoria s'ha d'efectuar amb la freqüència següent:

<u>Categoria de vehicle</u>	<u>Freqüència de la inspecció en funció de l'antiguitat</u>	
a) L	L1e ⁽¹⁾ :	fins a 3 anys: exempt de més de 3 anys: biennal
	Altres L ⁽²⁾ :	fins a 4 anys: exempt de 4 a 10 anys: biennal de més de 10 anys: anual
	⁽¹⁾ Únicament ciclomotors / ⁽²⁾ Categories L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e	
b) M	M1:	fins a 4 anys: exempt de 4 a 10 anys: biennal de més de 10 anys: anual

M2 i M3⁽³⁾: semestral

⁽³⁾Inclou trens turístics

- c) N i O:
- | | |
|------------------------------|--|
| N1: | fins a 2 anys: exempt
de 2 a 6 anys: biennal
de 6 a 10 anys: anual
de més de 10 anys: semestral |
| N2 i N3: | fins a 10 anys: anual
de més de 10 anys: semestral |
| O1 i O2 ⁽⁴⁾ : | fins a 6 anys: exempt
de més de 6 anys: biennal |
| O2 ⁽⁵⁾ , O3 i O4: | fins a 10 anys: anual
de més de 10 anys: semestral |

⁽⁴⁾Únicament caravanes / ⁽⁵⁾Excepte caravanes

- d) Vehicles de la categoria M1 i N1 utilitzats per a autoescola, ambulància, taxi, grues, lloguer sense xofer, assistència sanitària i anàlegs:
fins a 5 anys: anual
de més de 5 anys: semestral
- e) Vehicles de la categoria L utilitzats per a autoescola o lloguer:
fins a 10 anys: anual
de més de 10 anys: semestral
- f) Vehicles catalogats com a històrics per la reglamentació pròpia que els sigui aplicable:
data de fabricació fins al 31/12/1960: exempt
data de fabricació a partir de l'1/1/1961 i fins al 31/12/1989: cada 5 anys
data de fabricació a partir de l'1/1/1990: cada 2 anys

Altrament, estan exempts de l'obligatorietat de les inspeccions tècniques periòdiques:

- Els vehicles la velocitat màxima dels quals sigui inferior a 25 km/h;
- Les motos de neu;
- Els vehicles de competició que no són tècnicament aptes per circular per la via pública oberta al trànsit;
- Els tractors agrícoles i els remolcs agrícoles;
- Els vehicles especials destinats a obres i serveis;
- Els vehicles històrics que estan dipositats de forma permanent al Museu Nacional de l'Automòbil;
- Les motocicletes tipus trial o enduro que no són tècnicament aptes per circular per la via pública oberta al trànsit.

No obstant l'apartat anterior, els tractors agrícoles, els remolcs agrícoles, els vehicles especials i les motos de neu han de portar permanentment, i en tot cas han de tenir a disposició del departament competent, el llibre de revisions i verificacions periòdiques previstes pel fabricant, degudament segellat, en què es comprovi que han estat acomplertes les verificacions i revisions necessàries per al seu funcionament correcte.

Article 35. Qualificació dels defectes i verificacions mínimes de la inspecció

Els defectes observats durant la inspecció tècnica dels vehicles es classifiquen en tres categories: lleus, greus i molt greus.

Té la consideració de defecte lleu el que no incideix de manera directa en la seguretat del vehicle i dels seus ocupants i, en general, de la circulació rodada, o no ocasiona un perjudici greu al medi ambient.

Es considera defecte greu el que incideix de manera directa en la seguretat del vehicle i dels seus ocupants i, en general, de la circulació rodada, o ocasiona un perjudici greu al medi ambient.

Es considera defecte molt greu el que incideix de manera directa i immediata en la seguretat del vehicle i dels seus ocupants i, en general, de la circulació rodada.

En cas d'una nova inspecció motivada per defectes greus o molt greus, el servei competent pot exigir el certificat corresponent lliurat pel taller on s'hagin efectuat els treballs de reparació conforme el vehicle es troba en les condicions de seguretat legalment establertes.

Els controls i les verificacions mínimes que ha d'efectuar el servei competent durant la inspecció tècnica del vehicle són els que s'enumeren a l'annex I de la Directiva 2014/45/CE del Parlament Europeu i del Consell, del 3 d'abril del 2014, relativa a les inspeccions tècniques dels vehicles de motor i dels seus remolcs, i per la qual es deroga la Directiva 2009/40/CE (d'ara endavant, "Directiva 2014/45/CE"), i que estan recollides en les instruccions tècniques complementàries ITC-ITV número 2 a ITC-ITV número 11 de l'annex IV d'aquest Reglament.

Article 36. Resultat de la inspecció tècnica

En funció dels defectes observats, el resultat de la inspecció pot ser favorable, desfavorable o negatiu.

Es considera favorable la inspecció en la qual no es constata cap defecte greu ni molt greu.

En el cas de constatar l'existència de defectes lleus, l'usuari ha de procedir a solucionar-los abans de la inspecció periòdica següent. En el cas que aquests defectes lleus no hagin estat resolts, el servei competent avalua el seu estat d'empitjorament per valorar la possibilitat de derivació a defecte greu.

Es considera desfavorable la inspecció en la qual es constata com a mínim un defecte greu. En el cas d'inspecció desfavorable, s'ha d'ordenar la solució del defecte o defectes en el termini més breu possible i, en qualsevol cas, en un termini inferior a un mes, i s'ha de fer una nova inspecció per constatar la solució del defecte o defectes.

Es permet circular amb el vehicle únicament fins al taller de reparacions i un cop reparat es permet tornar a l'estació ITV.

Es considera negativa la inspecció en què es constata com a mínim un defecte molt greu. En aquest supòsit, la persona titular del certificat de matriculació del vehicle ha de lliurar-lo al departament competent, en el termini més breu possible i en tot cas dins el límit fixat en la notificació lliurada pel servei competent.

A consideració del servei competent, es permet circular amb el vehicle únicament fins al taller de reparacions. En cas contrari, no es permet circular amb el vehicle i el trasllat del vehicle fins al taller de reparacions s'ha de fer obligatòriament amb grua.

Una vegada efectuades les reparacions necessàries, s'ha de fer una nova inspecció per constatar que el vehicle es troba en les condicions de seguretat legalment establertes, i en cap cas no han de ser inferiors a les establertes pel fabricant. Una vegada obtingut el resultat favorable, s'ha de presentar el certificat d'inspecció davant l'òrgan competent, que ha de lliurar al titular o a la persona autoritzada el certificat de circulació.

En tots els casos, si l'usuari es presenta a una nova inspecció, una vegada efectuades les correccions, en un termini màxim de quinze (15) dies naturals (excepte per als vehicles històrics, per als quals el termini màxim serà de seixanta (60) dies naturals), es computa com una única inspecció a efectes econòmics. Transcorregut aquest termini, es computa com una nova inspecció i s'han d'abonar novament els preus públics vigents per a aquesta activitat.

Quan es presenta el vehicle a una segona inspecció transcorregut un mes des de la data de la primera inspecció (excepte per als vehicles històrics per als quals el temps transcorregut permisible és de dos mesos), aquesta inspecció s'efectua sobre la totalitat del vehicle.

En cas d'una nova inspecció motivada per defectes greus o molt greus, el servei competent pot exigir el certificat de reparació corresponent lliurat pel taller on s'hagin efectuat els treballs de reparació conforme el vehicle es troba en les condicions de seguretat legalment establertes. En el certificat d'inspecció, previst a l'article 37, s'informarà l'usuari, i quan escaigui, de la necessitat de presentar el certificat de taller.

Article 37. *Certificat d'inspecció tècnica*

En tots els casos en què s'inspeccioni un vehicle s'ha d'emetre un certificat d'inspecció, que ha de signar el director tècnic de l'estació ITV o la persona que hagi delegat, amb l'autorització prèvia del departament competent. Aquest certificat té la consideració de certificat d'inspecció tècnica.

Les dades mínimes que ha de contenir el certificat d'inspecció són les que s'enumeren a l'annex II de la Directiva 2014/45/CE. El desglossament de les dades mínimes que han de figurar al certificat d'inspecció és el que es detalla a l'annex II d'aquest Reglament.

Amb la finalitat d'informar la persona que presenti el vehicle a inspecció, el certificat ha de detallar els defectes detectats en el vehicle i el resultat de la inspecció.

Les estacions ITV han de facilitar una còpia impresa del certificat de la inspecció a la persona que hagi presentat el vehicle a inspecció, una vegada signat.

El servei competent ha de conservar el certificat d'inspecció durant almenys deu anys.

Article 38. *Prova d'inspecció*

Per als vehicles que hagin superat favorablement la inspecció tècnica periòdica, el servei competent ha de col·locar el distintiu de la inspecció tècnica, que té la consideració de prova d'inspecció. En aquest distintiu hi ha de constar el mes i l'any en què el vehicle s'ha de tornar a presentar a inspecció tècnica. El model del distintiu de la inspecció tècnica està recollit a l'annex III d'aquest Reglament.

La ubicació del distintiu varia segons les categories de vehicles, a saber:

Categories M1 i N1: costat superior dret del parabrisa.

Categoria O: costat dret davanter del bastidor.

Categoria L: costat dret de la forquilla de la suspensió davantera.

En el cas d'altres tipologies de vehicles que no disposin de parabrises, el distintiu s'ha de col·locar a l'angle davanter dret, a la cara frontal, tan a l'exterior com sigui possible i, si no és possible, al lateral dret, al màxim de proper a la part davantera.

En el cas dels vehicles de les categories N2, N3, M2 i M3, el servei competent lliura únicament la targeta de transport. El model de la targeta de transport està recollit a l'annex III d'aquest Reglament.

Article 39. *Tarifes de les inspeccions tècniques*

Les tarifes per als diferents tipus d'inspeccions que aplica el servei competent són publicades per edicte al *Butlletí Oficial del Principat d'Andorra* en compliment del que disposa el contracte d'adjudicació de la gestió del servei públic de la Inspecció Tècnica de Vehicles d'Andorra.

En les inspeccions previstes en el punt 10 de l'article 33, no s'aplica tarifa a aquest servei si, com a conseqüència de la inspecció, no s'aprecien deficiències en el vehicle. A petició de l'interessat, són vàlides com a inspeccions periòdiques.

El període en què es pot efectuar la inspecció periòdica dintre de termini comprèn el mes en què s'ha de fer la inspecció i el mes anterior. Aquest termini finalitza el darrer dia hàbil del mes en què s'ha de fer la inspecció.

A les inspeccions periòdiques efectuades els primers quinze dies naturals del mes següent en el qual s'havia de fer la inspecció, tot i ser fora de termini se'ls aplica la tarifa dintre de termini. A les efectuades a partir del setzè dia, se'ls aplica la tarifa fora de termini.

En els preus públics hi està inclòs l'impost general indirecte (IGI) sobre la prestació de serveis professionals i empresarials, que tributa a un tipus de gravamen del 4,5% i que ha de satisfer l'usuari al final del servei.

Capítol sisè. Règim sancionador

Article 40. *Infraccions i sancions*

Les infraccions d'aquest Reglament i les sancions a què poden donar lloc es regulen pel que disposa el títol V de la Llei 12/2021, del 13 de maig, del Codi de la circulació, i en les matèries pròpies de seguretat industrial, pel que disposa el títol V de la Llei de seguretat i qualitat industrial, del 22 de juny del 2000, i subsidiàriament pel que preveuen la Llei del Codi de l'Administració i el Reglament regulador del procediment sancionador que el desenvolupa.

Disposició transitòria primera

1. Els propietaris dels vehicles matriculats i donats d'alta al Registre de Vehicles abans de l'entrada en vigor del Reglament que encara no hagin passat la primera inspecció tècnica periòdica obligatòria la poden efectuar en la data que consta en el permís de circulació. Un cop feta aquesta revisió, s'han d'acollir a les periodicitats que fixa l'article 34 del Reglament.

2. Els vehicles matriculats i donats d'alta al Registre de Vehicles abans de l'entrada en vigor del Reglament que encara no hagin passat la primera inspecció tècnica periòdica obligatòria s'han d'acollir a les periodicitats que fixa l'article 34 del Reglament quan siguin objecte de traspàs.

Disposició transitòria segona

Els propietaris dels vehicles matriculats abans de l'entrada en vigor del Reglament que han efectuat com a mínim la primera inspecció tècnica periòdica obligatòria i que hagin o no estat traspassats s'han d'acollir a les periodicitats que fixa l'article 34 del Reglament quan hagin d'efectuar la següent inspecció tècnica periòdica en el termini de validesa que consta en l'informe de revisió de la inspecció tècnica periòdica anterior.

Disposició transitòria tercera

Als vehicles matriculats i donats d'alta al Registre de Vehicles que fins ara estaven exempts de passar la inspecció tècnica periòdica obligatòria i que l'han d'efectuar en un termini màxim de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor de la Llei 12/2021, tal com preveu la disposició transitòria primera, se'ls dona una validesa d'un any a comptar del dia de la inspecció. Una vegada vençuda la vigència d'aquesta inspecció, els vehicles concernits han d'acollir-se a les periodicitats que preveu l'article 34 del Reglament.

Disposició derogatòria

Es deroga el Reglament regulador de la inspecció tècnica de vehicles, del 12 de novembre del 2008, així com les seves modificacions successives. També queden derogades totes les disposicions de rang igual o inferior que s'oposin al que s'estableix en aquest Reglament o que el contradiguin.

Disposició final primera. *Requisits tècnics dels vehicles matriculats*

Els vehicles matriculats amb anterioritat a l'entrada en vigor del Reglament poden seguir circulant en les mateixes condicions tècniques amb les quals van ser admesos per a la matriculació.

Disposició final segona. *Requisits tècnics mínims exigibles per als vehicles nous*

Els requisits tècnics mínims exigibles als vehicles nous que es matriculin per primera vegada a Andorra a comptar de l'entrada en vigor del Reglament, són els que s'inclouen en l'annex I del Reglament.

Disposició final tercera. *Qualificació dels defectes de la ITV i certificat d'inspecció tècnica*
La qualificació dels defectes de la ITV que preveuen les instruccions tècniques complementàries de l'annex IV i els continguts mínims del certificat d'inspecció tècnica previst en l'annex II són aplicables en el termini màxim de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor del Reglament.

Disposició final quarta. *Distintiu de la ITV i targeta de transport*

El distintiu de la ITV i la targeta de transport poden ser substituïts per altres sistemes d'etiquetatge sempre que la reglamentació sectorial així ho determini.

Disposició final cinquena. *Mesura de l'eficàcia del fre de servei dels vehicles de transport d'una massa màxima autoritzada de 3,5 tones*

1. En el termini d'un any a comptar de l'entrada en vigor del Reglament, el servei competent ha de mesurar l'eficàcia de la frenada dels vehicles de transport de mercaderies i de passatgers de més de 3,5 tones de massa màxima admissible (categories M2, M3, N2, N3, O3 i O4) seguint les prescripcions de la norma ISO 21069,

segons el que disposa el punt 3.2.2 de la taula de qualificació de defectes de l'article 4 de la ITC-ITV número 3 de l'annex IV del Reglament.

2. A aquest efecte, els vehicles de les categories M3, N2, N3 i O4 de més 10 tones de massa màxima autoritzada que disposin d'un sistema de fre purament pneumàtic poden fer la inspecció tècnica sense càrrega, o parcialment carregats, sempre que s'equipin de preses de pressió en el costat esquerre.

Disposició final sisena. *Desenvolupament normatiu*

1. Es faculta el ministeri que assumeix les competències en matèria de seguretat dels vehicles per dictar les disposicions necessàries per al desenvolupament i l'aplicació d'aquest Reglament.

2. Es faculta el ministeri que assumeix les competències en matèria de seguretat dels vehicles per modificar el contingut tècnic dels annexos amb la finalitat de mantenir-los permanentment alineats a l'estat de la tècnica i a les normes i els criteris europeus i internacionals en la matèria.

Disposició final setena. *Entrada en vigor de l'article 34 del Reglament*

L'article 34 del Reglament, en referència a les periodicitats de les inspeccions tècniques periòdiques obligatòries, s'ha de començar a aplicar en el termini de sis mesos a comptar de l'entrada en vigor del Reglament.

Cosa que es fa pública per a coneixement general

Andorra la Vella, 25 de maig del 2022

Xavier Espot Zamora

Cap de Govern