

**Regolamento n. 105 della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) —  
Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli destinati al trasporto di merci pericolose  
per quanto riguarda le caratteristiche costruttive (\*)**

**1. CAMPO DI APPLICAZIONE**

Le disposizioni del presente regolamento si applicano alla costruzione di veicoli di base dei veicoli a motore di categoria N e dei loro rimorchi di categoria 02, 03 e 04 <sup>(1)</sup> destinati al trasporto di merci pericolose di cui alla sezione 9.1.2 dell'allegato B dell'accordo europeo relativo al trasporto di merci pericolose su strada (ADR).

**2. DEFINIZIONI**

Ai fini del presente regolamento s'intende per

- 2.1. «veicolo di base» (nel seguito «veicolo»): un telaio-cabina, un trattore per semirimorchio, un telaio di rimorchio o un rimorchio con una struttura autoportante destinati al trasporto di merci pericolose;
- 2.2. «tipo di veicolo»: veicoli che non presentano differenze sostanziali in rapporto alle caratteristiche di costruzione di cui al presente regolamento.

**3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE**

- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda le caratteristiche di costruzione deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo rappresentante debitamente autorizzato.
- 3.2. La domanda di omologazione deve essere accompagnata dai documenti sottoelencati in triplice copia e dalle seguenti informazioni:
- 3.2.1. descrizione dettagliata del tipo di veicolo per quanto riguarda struttura, motore (accensione per compressione, accensione comandata), dimensioni, allestimento e materiali utilizzati;
- 3.2.2. designazione del veicolo, conformemente al punto 9.1.1.2. dell'ADR (EX/II, EX/III, AT, FL, OX);
- 3.2.3. disegno del veicolo;
- 3.2.4. massa massima tecnica (kg) del veicolo completo.
- 3.3. Un veicolo rappresentativo del tipo da omologare va presentato al servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione.

**4. OMOLOGAZIONE**

- 4.1. Se il veicolo presentato all'omologazione a norma del presente regolamento è conforme alle disposizioni della sezione 5 di seguito riportata, viene concessa l'omologazione per tale tipo di veicolo.

(\*) precedentemente intitolato:

Serie 01 di emendamenti - Data di entrata in vigore: 13 gennaio 2000.

Serie 02 di emendamenti - Data di entrata in vigore: 05 dicembre 2001.

Rettifica 1 alla serie 02 di emendamenti - Data di entrata in vigore: 13 marzo 2002.

Rettifica 2 alla serie 02 di emendamenti - Data di entrata in vigore: 13 novembre 2002.

Rettifica 3 alla serie 02 di emendamenti - Data di entrata in vigore: 12 marzo 2003.

(<sup>1</sup>) Quali definite nell'allegato 7 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), (doc. TANS/WP. 29/78/Rev. 1/Amend. 2).

- 4.2. Ogni omologazione comporta l'attribuzione di un numero di omologazione le cui prime due cifre (attualmente 02 per la serie 02 di emendamenti al regolamento) devono indicare la serie di emendamenti corrispondente alle principali e più recenti modifiche tecniche apportate alle disposizioni alla data del rilascio dell'omologazione. Una stessa parte contraente non può attribuire tale numero a un altro tipo di veicolo a norma del punto 2.2. di cui sopra.
- 4.3. Il rilascio o l'estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento vanno comunicati alle parti contraenti mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1 di seguito riportato.
- 4.4. Ogni veicolo conforme a un tipo omologato a norma del presente regolamento deve recare in modo visibile, in un punto facilmente accessibile specificato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale composto:
- 4.4.1. da un cerchio nel quale è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese membro che ha rilasciato l'omologazione <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. dal numero del presente regolamento seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione a destra del cerchio di cui al punto 4.4.1. e
- 4.4.3. da un simbolo supplementare, distinto dal numero di omologazione e costituito dal simbolo che identifica la designazione del veicolo, in conformità del punto 9.1.1.2. dell'ADR.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo omologato a norma di altri regolamenti allegati all'accordo nel paese che ha rilasciato l'omologazione a norma del presente regolamento, non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.4. In tal caso il regolamento e i numeri di omologazione, nonché i simboli supplementari di tutti i regolamenti applicati ai fini dell'omologazione nel paese che l'ha rilasciata a norma del presente regolamento sono riportati in colonne verticali a destra del simbolo di cui al punto 4.4.1.
- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere collocato sulla targhetta dei dati del veicolo apposta dal costruttore o in prossimità della stessa.
- 4.8. Nell'allegato 2 del presente regolamento figura un esempio del marchio di omologazione.

## 5. SPECIFICHE

- 5.1. In base alla rispettiva denominazione i veicoli devono essere conformi alle seguenti disposizioni secondo le indicazioni della tabella riportata a tergo <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> 1 per la Germania, 2 per la Francia, 3 per l'Italia, 4 per i Paesi Bassi, 5 per la Svezia, 6 per il Belgio, 7 per l'Ungheria, 8 per la Repubblica ceca, 9 per la Spagna, 10 per la Jugoslavia, 11 per il Regno Unito, 12 per l'Austria, 13 per il Lussemburgo, 14 per la Svizzera, 15 (non assegnato), 16 per la Norvegia, 17 per la Finlandia, 18 per la Danimarca, 19 per la Romania, 20 per la Polonia, 21 per il Portogallo, 22 per la Federazione russa, 23 per la Grecia, 24 per l'Irlanda, 25 per la Croazia, 26 per la Slovenia, 27 per la Slovacchia, 28 per la Bielorussia, 29 per l'Estonia, 30 (non assegnato), 31 per la Bosnia Erzegovina, 32 per la Lettonia, 33 (non assegnato), 34 per la Bulgaria, 35 (non assegnato), 36 per la Lituania, 37 per la Turchia, 38 (non assegnato), 39 per l'Azerbaijan, 40 per la ex Repubblica iugoslava di Macedonia, 41 (non assegnato), 42 per la Comunità europea (le omologazioni sono rilasciate dagli Stati membri utilizzando il rispettivo simbolo ECE), 43 per il Giappone, 44 (non assegnato), 45 per l'Australia e 46 per l'Ucraina. I numeri successivi vanno attribuiti agli altri paesi secondo l'ordine cronologico di ratifica dell'accordo relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni, ovvero secondo l'ordine di adesione a tale accordo, e il Segretariato generale delle Nazioni Unite comunicherà i numeri così assegnati alle parti contraenti.

<sup>(2)</sup> Nel presente regolamento i riferimenti ad altri regolamenti CEE (Commissione economica per l'Europa) rinviano anche a tutti gli altri regolamenti nazionali le cui specifiche sono identiche a quelle del corrispondente regolamento CEE. I riferimenti alle sezioni particolari dei corrispondenti regolamenti CEE vanno interpretati di conseguenza.

## 5.1.1. IMPIANTO ELETTRICO

## 5.1.1.1. Specifiche generali

L'intero impianto elettrico deve essere conforme alle disposizioni di seguito riportate secondo la tabella di cui al paragrafo 5.1.

## 5.1.1.2. Canalizzazioni

5.1.1.2.1. Le dimensioni dei conduttori devono essere sufficientemente ampie per evitare surriscaldamenti e i conduttori devono essere adeguatamente isolati. Tutti i circuiti devono essere protetti da fusibili o disgiuntori automatici, eccetto i seguenti circuiti:

- dalla batteria al sistema di partenza a freddo e di arresto del motore;
- dalla batteria all'alternatore;
- dall'alternatore alla scatola di fusibili o disgiuntori;
- dalla batteria al motorino d'avviamento del motore;
- dalla batteria al regolatore di potenza del dispositivo rallentatore, se questo è elettrico o elettromagnetico;
- della batteria al meccanismo di sollevamento elettrico dell'asse.

I circuiti non protetti di cui sopra devono essere quanto più corti possibile.

Specifiche		Designazione del veicolo (a norma del punto 9.1 dell'ADR)				
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
	<b>Impianti elettrici</b>					
5.1.1.2.	Cablaggio		X	X	X	X
5.1.1.3.	Staccabatteria		X		X	
5.1.1.3.1			X		X	
5.1.1.3.2			X		X	
5.1.1.3.3					X	
5.1.1.3.4			X		X	
5.1.1.4.	Batterie	X	X		X	
5.1.1.5.	Circuiti alimentati in permanenza		X		X	
5.1.1.5.1					X	
5.1.1.5.2			X			
5.1.1.6	Impianto elettrico dietro la cabina		X		X	
5.1.2.	<b>Prevenzione dei rischi d'incendio</b>					
5.1.2.2.	<b>Cabina del veicolo</b>					
5.1.2.2.1.		X	X			
5.1.2.2.2.						X
5.1.2.3.	Serbatoi di carburante	X	X		X	X
5.1.2.4.	Motore	X	X		X	X
5.1.2.5.	Dispositivo di scappamento	X	X		X	
5.1.2.6.	Dispositivo rallentatore		X	X	X	X

Specifiche	Designazione del veicolo (a norma del punto 9.1 dell'ADR)					
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
5.1.2.7.	<b>Riscaldatori a combustione</b>					
5.1.2.7.1 2 e 5		X	X	X	X	X
5.1.2.7.3 e 4					X	
5.1.2.7.6		X	X			
5.1.3.	<b>Impianto di frenatura</b>					
5.1.3.1.	Impianto di frenatura		X	X	X	X
5.1.3.2.	Impianto di frenatura	X				
5.1.4.	Dispositivo limitatore di velocità	X	X	X	X	X
5.1.5.	Dispositivo di aggancio del rimorchio	X	X			

5.1.1.2.2. Le canalizzazioni elettriche devono essere saldamente fissate e collocate in modo che i conduttori siano adeguatamente protetti dalle sollecitazioni meccaniche e termiche.

#### 5.1.1.3. Staccabatteria

5.1.1.3.1. Il più vicino possibile alla batteria va montato un interruttore per interrompere i circuiti elettrici.

5.1.1.3.2. Un dispositivo di comando per l'apertura e la chiusura dell'interruttore va installato nella cabina di guida. Esso deve essere facilmente accessibile per il conducente e chiaramente segnalato. Il dispositivo deve essere dotato di un coperchio di protezione, di un doppio sistema di comando del movimento, o di qualsiasi altro dispositivo atto ad evitare un azionamento involontario. È possibile installare dispositivi di comando supplementari purché siano identificati in modo chiaro mediante un marchio distintivo e protetti da manovre involontarie.

5.1.1.3.3. L'interruttore deve poter essere posto in una scatola con un grado di protezione IP65 conformemente alla norma CEI 529.

5.1.1.3.4. Le connessioni elettriche sull'interruttore devono avere un grado di protezione IP54. Questo non è tuttavia richiesto se le connessioni sono contenute in un alloggiamento, eventualmente quello della batteria: in tal caso è sufficiente proteggere le connessioni dai cortocircuiti, per esempio con un coperchio in gomma.

#### 5.1.1.4. Batterie

I terminali delle batterie devono essere isolati elettricamente o coperti dal coperchio isolante della scatola della batteria. Se le batterie non sono posizionate sotto il cofano motore, vanno fissate in una scatola ventilata.

#### 5.1.1.5. Circuiti alimentati in permanenza

5.1.1.5.1. Le parti dell'impianto elettrico, compresi i fili, che devono restare sotto tensione quando lo staccabatteria è aperto, devono essere adatte per un utilizzo in zone pericolose. Questo equipaggiamento deve rispettare le disposizioni generali della norma CEI 60079 <sup>(1)</sup>, parti 0 e 14 e le disposizioni supplementari applicabili della norma CEI, parti 1, 2, 5, 6, 7, 11 o 18 <sup>(2)</sup>.

Per l'applicazione della norma CEI 60079, parte 14 <sup>(2)</sup>, va applicata la seguente classificazione:

Le parti dell'impianto elettrico in permanenza sotto tensione, compresi i fili, che non sono soggette alle prescrizioni dei punti 5.1.1.3 e 5.1.1.4, devono rispettare le prescrizioni applicabili alla zona 1 per l'equipaggiamento elettrico in generale o le prescrizioni applicabili alla zona 2 per l'equipaggiamento elettrico nella cabina del conducente. Vanno rispettate le prescrizioni applicabili al gruppo di esplosione IIC, classe di temperatura T6.

<sup>(1)</sup> Le disposizioni della norma CEI 60079, parte 14 non prevalgono sulle disposizioni del presente regolamento.

<sup>(2)</sup> In alternativa, possono essere applicate le disposizioni generali della norma EN 50014 e le disposizioni supplementari delle norme EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 o 50028.

Tuttavia, per le parti dell'impianto elettrico in permanenza sotto tensione, situate in un ambiente in cui la temperatura prodotta da materiali non elettrici presenti nello stesso ambiente superi i limiti della temperatura T6, la classe di temperatura appropriata per l'impianto deve essere almeno pari alla classe T4.

5.1.1.5.2. Le connessioni di derivazione allo staccabatteria per l'impianto elettrico che deve rimanere sotto tensione quando lo staccabatteria è aperto vanno protette dal surriscaldamento con mezzi appropriati, come un fusibile, uno staccabatteria o un dispositivo di sicurezza (limitatore di corrente).

5.1.1.6. Disposizioni applicabili alla parte dell'impianto elettrico collocato dietro la cabina di guida

L'intero impianto deve essere progettato, realizzato e protetto in modo da non potere provocare accensioni o cortocircuiti nelle condizioni normali di utilizzo dei veicoli e da ridurre al minimo tali rischi in caso di urto o di deformazione. In particolare:

5.1.1.6.1. Canalizzazioni

Le canalizzazioni situate dietro la cabina di guida devono essere protette da urti, abrasioni e sfregamenti durante il normale utilizzo del veicolo. Esempi di protezioni adeguate sono riportati di seguito, alle figure 1, 2, 3 e 4. I cavi dei dispositivi di frenatura antibloccaggio non hanno tuttavia bisogno di protezione complementare.

5.1.1.6.2. Illuminazione

Non vanno utilizzate lampade con attacco a vite.

5.1.1.6.3. Meccanismo di sollevamento elettrico

Il meccanismo di sollevamento elettrico di un asse deve essere collocato all'esterno dei longheroni del telaio in una scatola stagna.

5.1.2. PREVENZIONE DEI RISCHI D'INCENDIO

5.1.2.1. Disposizioni generali

Le specifiche di seguito riportate si applicano conformemente alla tabella del punto 5.1.

Figura n. 1

Figura n. 1

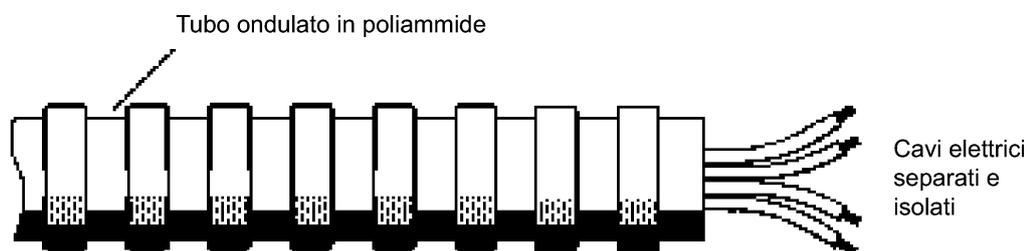


Figura n. 2

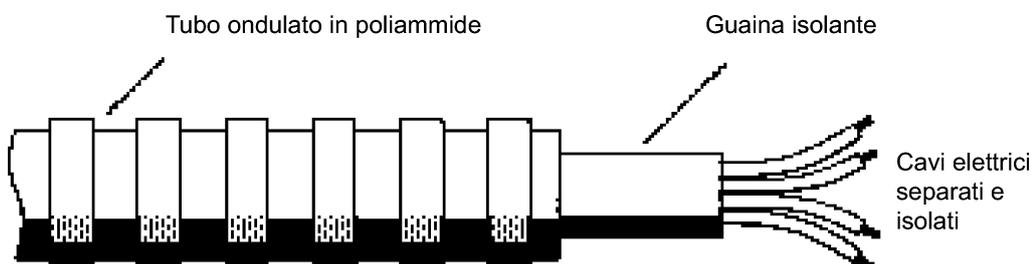


Figura n. 3

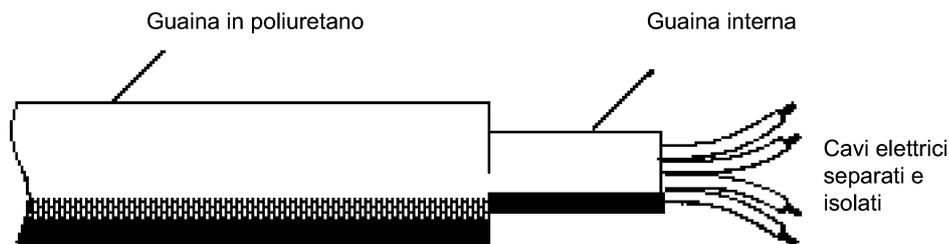
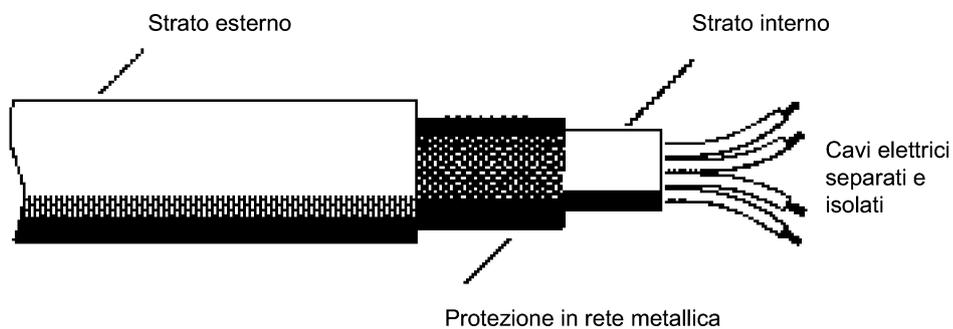


Figura n. 4



#### 5.1.2.2. Cabina

5.1.2.2.1. Per la costruzione della cabina devono essere impiegati solo materiali difficilmente infiammabili. Questa disposizione va considerata soddisfatta se, conformemente alla procedura di cui alla norma ISO 3795:1989, campioni dei seguenti elementi della cabina non presentano una velocità di combustione superiore a 100 mm/min: cuscini dei sedili, schienali dei sedili, cinture di sicurezza, rivestimenti del tetto, tetti apribili, braccioli, pannelli di rivestimento delle porte nonché pannelli anteriori, posteriori e laterali, paratie, poggiatesta, moquette, alette parasole, tendine, copertura della ruota di scorta, cofani del vano motore, coprietto e ogni altro materiale utilizzato dentro la cabina, comprese le imbottiture ed elementi che si gonfiano per assorbire l'energia a contatto dell'occupante in caso di scontro.

5.1.2.2.2. A meno che la cabina sia costruita con materiali difficilmente infiammabili, dietro la cabina va posto uno scudo metallico o di altro materiale appropriato, di larghezza pari a quella della cisterna. Tutte le finestre posteriori della cabina o dello scudo devono essere ermeticamente chiuse, essere in vetro di sicurezza resistente al fuoco ed avere telai ignifughi. Tra la cisterna e la cabina o lo scudo, deve essere lasciato uno spazio libero di almeno 15 cm.

#### 5.1.2.3. Serbatoi di carburante

I serbatoi di carburante per l'alimentazione del motore del veicolo devono essere conformi alle seguenti prescrizioni:

5.1.2.3.1. in caso di perdita, il carburante deve colare al suolo senza entrare in contatto con parti calde del veicolo o del carico;

5.1.2.3.2. i serbatoi contenenti benzina devono essere muniti di un dispositivo tagliafiamme efficace in corrispondenza del bocchettone di riempimento o di un dispositivo che consenta di mantenere l'apertura di riempimento ermeticamente chiusa.

#### 5.1.2.4. Motore

I motori di trazione dei veicoli devono essere equipaggiati e collocati in modo da evitare ogni pericolo per il carico in seguito a riscaldamento o combustione. Nel caso di veicoli EX/II ed EX/III, il motore deve essere ad accensione per compressione.

#### 5.1.2.5. Dispositivo di scappamento

Il dispositivo di scappamento nonché i tubi di scappamento devono essere collocati o protetti in modo da evitare ogni pericolo per il carico in seguito a riscaldamento o combustione. Le parti dello scappamento situate direttamente sotto il serbatoio del carburante (diesel) devono trovarsi a una distanza di almeno 100 mm o essere protette da uno schermo termico.

#### 5.1.2.6. Dispositivo rallentatore del veicolo

I veicoli muniti di un dispositivo rallentatore che genera temperature elevate, collocato dietro la parete posteriore della cabina, devono essere muniti di uno schermo termico solidamente fissato tra tale dispositivo e la cisterna (o i carichi) e disposto in modo da evitare ogni riscaldamento, anche localizzato, della parete della cisterna o del carico. Lo schermo termico deve inoltre proteggere il dispositivo da perdite o sgocciolamenti, anche accidentali, del prodotto trasportato. Sarà considerata soddisfacente una protezione costituita, per esempio, da un involucro a parete doppia.

#### 5.1.2.7. Riscaldatori a combustione

##### 5.1.2.7.1. (Riservato)

5.1.2.7.2. I riscaldatori a combustione e le loro condotte di scappamento dei gas devono essere progettati, collocati, protetti o ricoperti in modo da prevenire ogni rischio inaccettabile di riscaldamento o incendio del carico. Questa prescrizione si considera rispettata se il serbatoio e il sistema di scappamento sono conformi a disposizioni analoghe a quelle stabilite per i serbatoi del carburante e i dispositivi di scappamento dei veicoli, di cui rispettivamente ai punti 5.1.2.3 e 5.1.2.5.

5.1.2.7.3. Lo spegnimento dei riscaldatori a combustione deve essere assicurato almeno dai seguenti metodi:

- a) interruzione manuale volontaria dalla cabina del conducente;
- b) arresto involontario del motore del veicolo; in questo caso il riscaldatore può essere rimesso manualmente in funzione dal conducente;
- c) avvio di una pompa di alimentazione sul veicolo a motore per le merci pericolose trasportate.

5.1.2.7.4. Dopo che i dispositivi di riscaldamento ausiliario sono stati disattivati è comunque ammesso un funzionamento residuo. Per quanto riguarda i metodi di cui ai precedenti punti 5.1.2.7.3 b) e c), l'alimentazione dell'aria per la combustione va interrotta mediante misure adeguate dopo un ciclo di funzionamento residuo di 40 secondi al massimo.

Vanno utilizzati solo riscaldatori a combustione per i quali sia stato dimostrato che lo scambiatore di calore è resistente a un ciclo di funzionamento residuo ridotto di 40 secondi durante la normale durata di utilizzo.

5.1.2.7.5. I riscaldatori a combustione vanno messi in funzione manualmente. Sono vietati i dispositivi di programmazione.

5.1.2.7.6. Non sono autorizzati i riscaldatori che utilizzano combustibili gassosi.

#### 5.1.3. IMPIANTO DI FRENATURA

I veicoli oggetto delle prescrizioni del marginale 10 221 dell'ADR devono rispettare tutte le pertinenti prescrizioni del regolamento n. 13, comprese quelle dell'allegato 5, quale modificato, conformemente alle date di applicazione che vi figurano.

5.1.3.1. I veicoli designati dai codici EX/III, AT, FL e OX devono rispettare tutte le pertinenti prescrizioni del regolamento n. 13, comprese quelle dell'allegato 5.

- 5.1.3.2. I veicoli designati dai codici EX/II devono rispettare tutte le pertinenti prescrizioni del regolamento n. 13. Le prescrizioni dell'allegato 5 non sono tuttavia applicabili.

5.1.4. DISPOSITIVO LIMITATORE DI VELOCITÀ

I veicoli a motore (motrici e trattori per semirimorchi), con una massa massima superiore a 12 tonnellate, devono essere dotati di un dispositivo di limitazione di velocità conformemente alle prescrizioni tecniche del regolamento n. 89. *Il dispositivo va regolato in modo che la velocità non superi i 90 km/h, considerata la tolleranza tecnica del dispositivo.*

5.1.5. DISPOSITIVI DI AGGANCIO DEL RIMORCHIO

I dispositivi di aggancio del rimorchio devono essere conformi alle prescrizioni tecniche del regolamento n. 55, quale modificato, conformemente alle date di applicazione che vi figurano.

**6. MODIFICA DEL TIPO DI VEICOLO ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE**

- 6.1. Ogni modifica del tipo di veicolo va segnalata al servizio amministrativo che ha rilasciato l'omologazione del tipo di veicolo. Detto servizio può allora:

6.1.1. ritenere che le modifiche apportate non siano tali da produrre effetti negativi di rilievo e che in ogni caso il veicolo rimane conforme alle prescrizioni; oppure

6.1.2. chiedere un ulteriore verbale di prova al servizio tecnico incaricato delle prove.

6.2. La conferma o il rifiuto di un'omologazione vanno notificati, con indicazione delle modifiche, alle parti contraenti conformemente alla procedura di cui al punto 4.3.

6.3. L'autorità competente che rilascia l'estensione dell'omologazione attribuisce un numero di serie ad ogni scheda di comunicazione compilata per l'estensione e informa le altre parti mediante una scheda di comunicazione conforme al modello di cui all'allegato 1.

**7. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE**

Le procedure di conformità della produzione devono essere conformi a quelle stabilite nell'appendice 2 dell'accordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2), in particolare alle seguenti prescrizioni:

7.1. i veicoli omologati a norma del presente regolamento vanno fabbricati in modo da essere conformi al tipo omologato e da rispettare le prescrizioni di cui al precedente punto 5;

7.2. l'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione del tipo può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni stabilimento di produzione. Tali verifiche devono avere di norma cadenza biennale.

**8. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE**

8.1. L'omologazione rilasciata per un tipo di veicolo a norma del presente regolamento può essere revocata ove non vengano rispettate le prescrizioni di cui al precedente punto 7.

8.2. Se una parte contraente dell'accordo del 1958 che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente concessa, ne informa immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento mediante una copia della scheda di comunicazione conforme al modello di cui all'allegato 1.

**9. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE**

Se il titolare di un'omologazione cessa definitivamente la produzione di un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento, ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione la quale, a sua volta, informa le altre parti contraenti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento mediante una scheda di comunicazione conforme al modello di cui all'allegato 1.

**10. DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

- 10.1. Dalla data ufficiale di entrata in vigore della serie 02 di emendamenti nessuna delle parti contraenti che applicano il presente regolamento potrà rifiutare di rilasciare un'omologazione CEE a norma del presente regolamento, quale modificato dalla serie 02 di emendamenti.
- 10.2. Sino al 31 dicembre 2002 le parti contraenti che applicano il presente regolamento continuano a rilasciare omologazioni CEE ed estensioni di tali omologazioni ai tipi di veicoli conformi alle prescrizioni del presente regolamento, quale modificato dalle precedenti serie di emendamenti.
- 10.3. Dal 1° gennaio 2003 le parti contraenti che applicano il presente regolamento rilasciano unicamente omologazioni CEE ed estensioni di tali omologazioni ai tipi di veicoli conformi alle prescrizioni del presente regolamento, quale modificato dalla serie 02 di emendamenti.
- 10.4. Nessuna delle parti contraenti che applicano il presente regolamento potrà rifiutare di rilasciare un'omologazione nazionale a un tipo di veicolo omologato a norma della serie 02 di emendamenti al presente regolamento.
- 10.5. Sino al 31 dicembre 2002 nessuna delle parti contraenti che applicano il presente regolamento potrà rifiutare di rilasciare un'omologazione nazionale a un tipo di veicolo omologato a norma delle precedenti serie di emendamenti al presente regolamento.
- 10.6. Dal 1° gennaio 2003 le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare una prima immatricolazione nazionale (prima immissione in servizio) a un veicolo che non sia conforme alla serie 02 di emendamenti al presente regolamento.

**11. DENOMINAZIONE E INDIRIZZO DEI SERVIZI TECNICI INCARICATI DI ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI**

Le parti contraenti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento comunicano al Segretariato delle Nazioni Unite la denominazione e l'indirizzo dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e dei servizi amministrativi che rilasciano l'omologazione, cui devono essere inviate le schede di omologazione, di estensione, di rifiuto o di revoca dell'omologazione rilasciate in altri paesi.

---

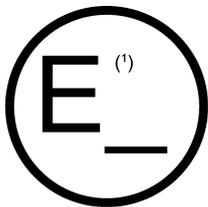
ALLEGATO I

COMUNICAZIONE

(Formato massimo: A4 (210 × 297 mm))

Emessa da: nome dell'amministrazione:

.....  
.....



relativa a<sup>(2)</sup>:

- RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE
- ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE
- RIFIUTO DELL'OMOLOGAZIONE
- REVOCA DELL'OMOLOGAZIONE
- CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE

di un tipo di veicolo per quanto riguarda le caratteristiche particolari di costruzione per il trasporto di merci pericolose

Omologazione n.: .....

Estensione n.: .....

1. Marchio di fabbrica o denominazione commerciale: .....
2. Categoria del veicolo: N1, N2, N3, O2, O3 o O4: .....  
(telaio-cabina, trattore per semirimorchio, telaio di rimorchio o rimorchio con struttura autoportante<sup>(2)</sup>)
3. Tipo di veicolo: .....
4. Designazione del veicolo (EX/II, EX/III, FL, OX, AT): .....
5. Nome e indirizzo del costruttore: .....
6. Se pertinente, nome e indirizzo del rappresentante del costruttore: .....
7. Massa del veicolo: .....
- 7.1. Massa massima tecnica del veicolo completo: .....
8. Equipaggiamento speciale del veicolo:
- 8.1. Il veicolo è/non è<sup>(2)</sup> dotato di dispositivi elettrici speciali  
Breve descrizione: .....
- 8.2. Il veicolo è/non è<sup>(2)</sup> dotato di dispositivi di prevenzione dei rischi d'incendio  
Breve descrizione: .....
- 8.3. Nel caso di veicoli a motore: .....
- 8.3.1. Tipo di motore: accensione per compressione/accensione comandata<sup>(2)</sup>
9. Veicolo presentato all'omologazione il: .....
10. Servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione: .....
11. Data del verbale di prova redatto da tale servizio: .....
12. Numero del verbale di prova redatto da tale servizio: .....
13. L'omologazione è rilasciata/rifiutata/revocata<sup>(2)</sup>
14. Posizione del marchio di omologazione sul veicolo: .....
15. Luogo: .....
16. Data: .....
17. Firma: .....

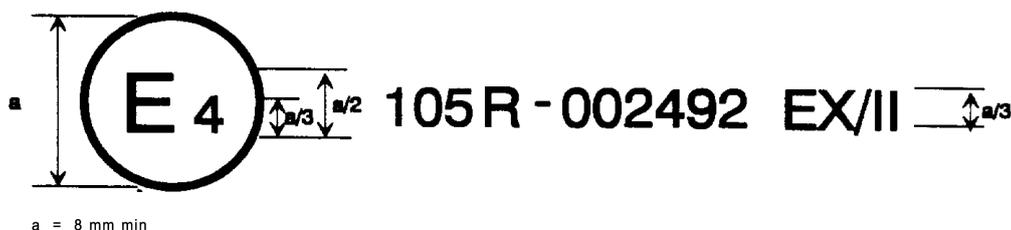
<sup>(1)</sup> Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. la nota 1 al punto 4.4.1).  
<sup>(2)</sup> Cancellare se non pertinente.

## ALLEGATO II

## ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

## MODELLO A

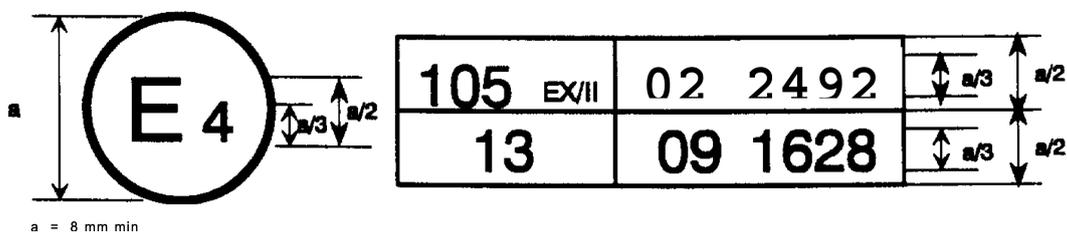
(cfr. il punto 4.4. del presente regolamento)



Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che questo tipo di veicolo destinato al trasporto di merci pericolose è stato omologato nei Paesi Bassi (E 4) a norma del regolamento n. 105 con il numero di omologazione 022492 e reca la designazione EX/II (conformemente al marginale 220 301 (2) dell'ADR). Le prime due cifre del numero di omologazione indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle disposizioni del regolamento n. 105, quale modificato dalla serie 02 di emendamenti.

## MODELLO B

(cfr. il punto 4.5. del presente regolamento)



Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che questo tipo di veicolo è stato omologato nei Paesi Bassi (E 4) a norma dei regolamenti n. 105 e 13 <sup>(1)</sup>. Le prime due cifre del numero di omologazione indicano che alle date del rilascio delle rispettive omologazioni il regolamento n. 105 comprendeva la serie 02 di emendamenti, mentre il regolamento n. 13 comprendeva già la serie 09 di emendamenti.

<sup>(1)</sup> Il secondo numero di regolamento è indicato unicamente a titolo di esempio.