Regolamento n. 73 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Relativo all'adozione di condizioni uniformi per l'approvazione del reciproco riconoscimento dell'approvazione di apparecchiature e parti per veicoli a motore (*)

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica alla protezione laterale di veicoli completi appartenenti alle categorie N_2, N_3, O_3 ed O_4 ([1]). Esso non riguarda:

— i trattori per semirimorchi;

— i rimorchi specialmente progettati e costruiti per il trasporto di carichi molto lunghi non divisibili nel senso della lunghezza quali legname, barre d'acciaio, ecc.;

— veicoli progettati e costruiti con finalità speciali sui quali motivi pratici rendano impossibile montare le protezioni laterali in questione.

2. OBIETTIVO

I veicoli cui si applica il presente regolamento sono costruiti e/o attrezzati in modo tale da offrire un'efficace protezione agli utenti della strada non altrimenti protetti contro il rischio di cadere sotto la fiancata del veicolo e di finire sotto le ruote ([2]).

3. DEFINIZIONI

3.1.

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

3.1.1. «Omologazione di un veicolo»: l'omologazione di un tipo completo di veicolo per quanto ne riguarda le protezioni laterali;

3.1.2. «Tipo di veicolo»: una categoria di veicoli che non differiscono tra di loro in rapporto ai parametri fondamentali quali la larghezza dell'asse posteriore, la larghezza complessiva, le dimensioni, la forma ed i materiali dell'intera fiancata del veicolo (inclusa l'eventuale cabina di guida) e le caratteristiche delle sospensioni se ed in quanto tali parametri fondamentali hanno rilevanza ai fini delle prescrizioni di cui al paragrafo 7 del presente regolamento;

3.1.3. «Massa massima»: la massa dichiarata tecnicamente ammissibile dal fabbricante del veicolo (tale massa deve risultare più elevata della «massa massima ammissibile» stabilita dalle amministrazioni nazionali);

3.1.4. «Massa della tara»: il peso del veicolo in ordine di marcia, scarico e senza occupanti ma fornito di combustibile, liquido refrigerante, lubrificante, utensili e ruota di scorta qualora questa sia fornita dal fabbricante del veicolo in quanto equipaggiamento standard;

3.1.5. «Utenti della strada privi di protezione»: pedoni, ciclisti o motociclisti che facciano della strada un uso tale da renderli esposti a cadere sotto la fiancata del veicolo ed a finirne sotto le ruote.

4. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE

4.1. La domanda d'omologazione di un tipo di veicolo per quanto ne riguarda i dispositivi di protezione laterale va presentata dal fabbricante del veicolo o dal suo rappresentante debitamente accreditato.

(*) Pubblicazione ai sensi dell'articolo 4 paragrafo 5 della decisione 97/836/CE del Consiglio del 27 novembre 1997 (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

([1]) Vedere allegato 3: Classificazione dei veicoli.

([2]) Il presente regolamento non impedisce ad alcun paese di stabilire prescrizioni aggiuntive per le parti del veicolo che si trovano davanti alle ruote anteriori e dietro a quelle posteriori.

4.2. La domanda dev'essere accompagnata dai documenti indicati nel seguito, in triplice copia, e dalle seguenti informazioni particolareggiate:

4.2.1. una descrizione particolareggiata del tipo di veicolo per quanto ne riguarda a struttura, dimensioni, linee e materiali di costruzione se ed in quanto necessario ai fini del presente regolamento;

4.2.2. disegni del veicolo che ne illustrino il tipo visto lateralmente e posteriormente, nonché disegni particolareggiati delle parti laterali della struttura;

4.2.3. una descrizione particolareggiata dello specifico dispositivo di protezione laterale: dimensioni, linee, materiali costruttivi e posizionamento sul veicolo.

4.3. Al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione va presentato un veicolo rappresentativo del tipo da omologare allo scopo di consentire il controllo delle specifiche tecniche.

4.3.1. Un veicolo che non abbia tutte le componenti caratteristiche del tipo può venir accettato ai fini dell'omologazione purché si possa dimostrare che l'assenza delle componenti in questione non produce effetti negativi sui risultati dell'omologazione se ed in quanto essi interessano le prescrizioni del presente regolamento.

4.3.2. La responsabilità di dimostrare che l'accettazione delle variazioni di cui al precedente paragrafo 4.3.1 risulta compatibile con la conformità alle prescrizioni del presente regolamento compete a chi richiede l'omologazione.

4.3.3. Prima di concedere l'omologazione le autorità competenti si accertano dell'esistenza di disposizioni appropriate a garantire un efficace controllo della conformità della produzione.

5. OMOLOGAZIONE

5.1. Qualora il veicolo presentato per ottenerne l'omologazione a norma del presente regolamento soddisfa le prescrizioni dei paragrafo 6 e 7 che seguono ne viene concessa l'omologazione.

5.2. Ad ogni tipo omologato viene assegnato un numero d'omologazione, le cui prime due cifre (attualmente 00 per il regolamento nella sua forma originale) indicano la serie di modifiche che incorporano le più recenti modifiche tecniche di rilievo apportate al regolamento al momento del rilascio dell'omologazione. La parte contraente non può assegnare uno stesso numero ad un altro tipo di veicolo.

5.3. Alle parti all'accordo che applicano il presente regolamento andrà data comunicazione dell'omologazione ovvero del rifiuto o dell'estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento, mediante una scheda conforme al modello che figura nell'allegato 1 del presente regolamento.

5.4. Ad ogni veicolo conforme ad un tipo di veicolo omologato nell'ambito del presente regolamento viene apposto, in modo che sia chiaramente visibile ed in uno spazio rapidamente accessibile precisato sul formulario d'omologazione, un marchio internazionale d'omologazione consistente in

5.4.1. un cerchio all'interno del quale è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ([1]);

5.4.2. il numero del presente regolamento, seguito dalla lettera «R», da una sbarra e dal numero d'omologazione, a destra del cerchio di cui al paragrafo 5.4.1.

([1]) 1: Germania, 2: Francia, 3: l'Italia, 4: Paesi Bassi, 5: Svezia, 6: Belgio, 7: Ungheria, 8: Repubblica Ceca, 9: Spagna, 10: Iugoslavia, 11: Regno Unito, 12: Austria, 13: Lussemburgo, 14: Svizzera, 15: (non assegnato), 16: Norvegia, 17: Finlandia, 18: Danimarca, 19: Romania, 20: Polonia, 21: Portogallo e 22: Federazione russa. I numeri successivi saranno attribuiti ad altri paesi secondo l'ordine cronologico di ratifica dell'accordo sull'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni, oppure di adesione al medesimo accordo. I numeri così assegnati saranno comunicati alle Parti contraenti dell'accordo dal Segretariato generale delle Nazioni Unite.

5.5. Se il veicolo risulta conforme a un tipo omologato a norma di uno o più dei regolamenti allegati all'accordo, nel paese che ha concesso l'omologazione nell'ambito del presente regolamento non occorre ripetere il simbolo di cui al paragrafo 5.4.1; in tal caso il regolamento ed il numero d'omologazione nonché i simboli addizionali relativi a tutti i regolamenti nell'ambito dei quali è stata concessa l'omologazione nel paese che l'ha concessa nell'ambito del presente regolamento andranno collocati in una colonna verticale alla destra del simbolo di cui al paragrafo 5.4.1.

5.6. Il marchio d'omologazione deve risultare chiaramente leggibile ed essere indelebile.

5.7. Il marchio d'omologazione va collocato sulla piastra recante i dati relativi al veicolo apposta dal fabbricante o nelle sue immediate vicinanze.

5.8. L'allegato 2 del presente regolamento fornisce esempi della disposizione dei marchi d'omologazione.

6. PRESCRIZIONI

6.1. *Prescrizioni d'indole generale*

6.1.1. I veicoli delle categorie N_2, N_3, O_3 ed O_4 vanno costruiti ed attrezzati in modo da offrire su tutta la loro lunghezza un'efficace protezione agli utenti della strada non altrimenti protetti contro il rischio di cadere sotto la fiancata del veicolo e di finire sotto le ruote. Questa prescrizione si ritiene soddisfatta se:

6.1.1.1. il veicolo è dotato di un dispositivo speciale di protezione laterale (barra laterale) a norma di quanto prescritto dal paragrafo 7, ovvero

6.1.1.2. il veicolo è progettato e/o attrezzato sulla fiancata in modo tale che, a causa della loro forma e delle loro caratteristiche, le sue componenti possano essere incorporate e/o considerate tali da sostituire il dispositivo di protezione laterale. Si ritiene che costituiscano un dispositivo di protezione laterale componenti le cui funzioni combinate soddisfino le prescrizioni formulate più avanti al paragrafo 7.

6.2. *Posizionamento del veicolo nel corso delle prove*

All'atto di verificare la rispondenza alle specifiche tecniche di cui al paragrafo 7 più avanti la posizione del veicolo dovrà essere la seguente:

— veicolo posizionato su una superficie orizzontale piatta;

— ruote sterzanti in posizione per la marcia rettilinea in avanti;

— veicolo scarico;

— semirimorchi: posizionati sui loro supporti in modo da risultare sostanzialmente orizzontali.

7. SPECIFICHE TECNICHE PER I DISPOSITIVI DI PROTEZIONE LATERALE

7.1. Il dispositivo di protezione laterale non deve aumentare la larghezza complessiva del veicolo e la parte principale della sua superficie esterna non deve risultare incassata di più di 120 mm rispetto alla superficie più esterna (punto di massima larghezza del veicolo). In alcuni veicoli la sua estremità anteriore può essere rivolta verso l'interno secondo le modalità stabilite ai paragrafi 7.4.3 e 7.4.4. La sua estremità posteriore non deve curvarsi verso l'interno di più di 30 mm, calcolati dal margine più esterno dei pneumatici posteriori (esclusi eventuali rigonfiamenti in prossimità del terreno) per gli ultimi 250 mm.

7.2. La superficie esterna del dispositivo deve risultare liscia e per quanto possibile continua dall'estremità anteriore a quella posteriore; parti adiacenti possono tuttavia sovrapporsi purché il bordo che si sovrappone sia rivolto verso il dietro od il basso; in alternativa può essere lasciato uno spazio di lunghezza non superiore ai 25 mm misurati longitudinalmente, purché la parte posteriore non sporga verso l'esterno di quella anteriore; le teste arrotondate di bulloni o rivetti possono sporgere al di là della superficie per una distanza non superiore ai 10 mm ed altre parti possono protrudere della stessa misura purché esse risultino lisce ed analogamente arrotondate; tutti gli spigoli e gli angoli esterni devono essere arrotondati con un raggio di 2,5 mm almeno.

7.3. Il dispositivo può consistere di una superficie piatta continua o di una o più rotaie orizzontali o di una combinazione di questi due elementi; qualora si faccia ricorso a rotaie esse non devono distare di più di 300 mm l'una dall'altra e devono risultare alte almeno:

— 50 mm nel caso dei veicoli della categoria N_2 ed O_3,

— 100 mm e sostanzialmente piatte nel caso dei veicoli delle classi N_3 ed O_4;

le combinazioni di superficie e rotaie devono formare una barra laterale praticamente continua, fatto salvo tuttavia quanto disposto al punto 7.2.

7.4. Lo spigolo anteriore della protezione laterale deve presentare le caratteristiche costruttive precisate qui di seguito.

7.4.1. La sua posizione deve essere:

7.4.1.1. su un veicolo a motore: arretrata di non più di 300 mm rispetto al piano verticale perpendicolare al piano longitudinale del veicolo e tangenziale alla superficie esterna del pneumatico della ruota immediatamente anteriore al dispositivo stesso;

7.4.1.2. su un rimorchio trainato mediante barra rigida: arretrato di non più di 500 mm rispetto al piano di cui al paragrafo 7.4.1.1;

7.4.1.3. su un semirimorchio: arretrato di non più di 250 mm rispetto al piano mediano trasversale di eventuali gambe mobili di supporto, senza però che la distanza dal margine anteriore al piano trasversale passante attraverso il centro della ralla nella sua posizione più arretrata possa in ogni caso superare i 2,7 m.

7.4.2. Il margine anteriore che si trovi in uno spazio per altro verso aperto deve consistere in un elemento verticale continuo che copra l'intera altezza del dispositivo di protezione; le facce esterne ed anteriori di tale elemento devono estendersi verso il retro per almeno 50 mm e curvare verso l'interno per 100 mm nel caso di veicoli appartenenti alle classi N_2 ed O_3, ovvero estendersi per almeno 100 mm verso il retro nonché curvare verso l'interno per 100 mm nel caso di veicoli appartenenti alle classi N_3 ed O_4.

7.4.3. Su un veicolo a motore nel quale la misurazione dei 300 mm di cui al paragrafo 7.4.1.1 porta ad un punto all'interno della cabina di guida il dispositivo di protezione deve essere costruito in modo tale che la distanza libera tra la sua estremità anteriore e i pannelli della cabina non superi 100 mm ed essere all'occorrenza rivolto verso l'interno con un angolo non superiore ai 45°. In tal caso le disposizioni del paragrafo 7.4.2 non sono applicabili.

7.4.4. Su un veicolo a motore nel quale la misurazione dei 300 mm di cui al paragrafo 7.4.1.1 porta ad un punto situato dietro la cabina di guida ed il dispositivo di protezione è prolungato in avanti fino a 100 mm dalla cabina stessa il fabbricante ha l'opzione di rispettare le disposizioni del paragrafo 7.4.3.

7.5. L'estremità posteriore del dispositivo di protezione deve risultare avanzata di non più di 300 mm rispetto al piano verticale perpendicolare la piano longitudinale del veicolo e tangenziale alla superficie esterna del pneumatico collocato sulla ruota immediatamente posteriore; all'estremità posteriore non è richiesto alcun elemento verticale continuo.

7.6. L'altezza al suolo del margine inferiore del dispositivo di protezione laterale non deve in alcun punto superare i 550 mm.

7.7. Non deve esservi una distanza superiore ai 350 mm tra il margine superiore del dispositivo di protezione e la parte della struttura del veicolo intersecata o toccata da un piano verticale tangenziale alla superficie esterna dei pneumatici, escludendo qualsiasi rigonfiamento di quest'ultimi in prossimità del terreno, salvo che nei seguenti casi:

7.7.1. Quando il piano di cui al paragrafo 7.7 non interseca la struttura del veicolo il margine superiore deve essere allo stesso livello della superficie della piattaforma di carico oppure a 950 mm di altezza sul terreno (vale la distanza minore tra le due);

7.7.2. Quando il piano di cui al paragrafo 7.7 interseca la struttura del veicolo ad un livello situato ad un'altezza di più da 1,3 m dal suolo il margine superiore del dispositivo di protezione deve avere un'altezza al suolo di non meno di 950 mm;

7.7.3. Su un veicolo specialmente progettato e costruito, e non meramente adattato, per il trasporto di container o di un corpo smontabile il margine superiore del dispositivo di protezione va determinato conformemente ai precedenti paragrafi 7.7.1 e 7.7.2 considerando il container od il corpo in questione come parti del veicolo.

7.8. I dispositivi di protezione laterale devono risultare sostanzialmente rigidi, sicuramente montati (non presentare cioè il rischio di allentamenti dovuti a vibrazioni incontrate nel corso del normale impiego del veicolo) nonché, eccetto per quanto riguarda le parti di cui al paragrafo 7.9, realizzati in metallo o qualsiasi altro materiale idoneo. Il dispositivo di protezione laterale si considera adeguato quando sia capace di resistere a una forza statica orizzontale di 1 kN applicata perpendicolarmente a qualsiasi parte della sua superficie esterna dal centro di un ariete avente faccia piatta e circolare ed un diametro di 220 mm ± 10 mm, quando la deflessione del dispositivo sotto carico non risulti in tali condizioni superiore a:

— 30 mm lungo i 250 mm all'estremità posteriore del dispositivo stesso, e

— 150 mm lungo il resto del dispositivo.

Il rispetto di questa prescrizione può essere verificato per mezzo di calcoli.

7.9. Nella protezione laterale possono venir incorporati componenti permanentemente fissati al veicolo quali ruote di ricambio, alloggio della batteria, serbatoi dell'aria, serbatoi del combustibile, lampade, riflettori e scomparti per gli attrezzi, purché essi rispondano alle prescrizioni dimensionali del presente regolamento. Si applica di norma quanto disposto dal paragrafo 7.2 per quanto riguarda le distanze tra dispositivi di protezione e componenti fissati in permanenza.

7.10. Il dispositivo di protezione non può venir utilizzato per fissarvi tubazioni per la frenatura ovvero per dispositivi idraulici od ad aria compressa.

8. DEROGHE

8.1. In deroga a quanto sopra stabilito i veicoli appartenenti alle categorie seguenti sono tenuti a rispettare le disposizioni unicamente se ed in quanto precisato per ciascuno di essi:

8.1.1. Un rimorchio estensibile deve rispettare tutte le prescrizioni del paragrafo 7 quando sia chiuso in modo da raggiungere la sua lunghezza minima; una volta che il rimorchio sia in posizione estesa tuttavia i dispositivi di protezione laterale devono rispettare quanto disposto ai paragrafi 7.6, 7.7, e 7.8 nonché al paragrafo 7.4 o 7.5, ma non necessariamente ad entrambi questi ultimi due paragrafi; il fatto di estendere il rimorchio non deve dar luogo a soluzioni di continuità per tutta la lunghezza delle protezioni laterali.

8.1.2. Un'autocisterna, vale a dire un veicolo progettato all'esclusivo scopo di trasportare una sostanza fluida in un serbatoio chiuso montato in permanenza sul veicolo e dotato di collegamenti per tubi flessibili o rigidi destinati alle operazioni di carico o di scarico, dev'essere munita di protezioni laterali che rispettano per quanto praticamente possibile tutte le prescrizioni del paragrafo 7; un esonero dalla rispondenza rigorosa a tale prescrizione può essere concesso soltanto laddove lo rendano necessario esigenze operative.

8.1.3. Su un veicolo dotato di gambe estensibili destinate a fornire una stabilità aggiuntiva nel corso delle operazioni di carico e scarico o di altre operazioni per le quali il veicolo sia progettato i dispositivi di protezione laterale possono comportare soluzioni di continuità quando queste risultino necessarie per consentire l'estensione delle gambe suddette.

8.1.4. Su un veicolo dotato di punti d'ancoraggio per il trasporto ro-ro saranno consentite soluzioni di continuità nel dispositivo di protezione laterale per consentire il passaggio ed il tensionamento dei cavi di fissaggio.

8.2. Qualora i lati dei veicolo siano progettati e/o attrezzati in modo tale che a causa della loro forma e delle loro caratteristiche le parti che li compongono soddisfino congiuntamente le prescrizioni del paragrafo 7 si può ritenere che esse sostituiscano i dispositivi di protezione laterale.

9. MODIFICA DEL TIPO DI VEICOLO E ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

9.1. Ogni modifica del tipo di veicolo va notificata al servizio amministrativo che ha omologato detto tipo di veicolo. Tale servizio può:

9.1.1. giudicare che le modifiche apportate non abbiano un'incidenza negativa rilevante e che comunque il veicolo ottemperi ancora alle prescrizioni; ovvero

9.1.2. chiedere un nuovo verbale di collaudo al servizio tecnico incaricato delle prove.

9.2. La conferma od il rifiuto dell'omologazione vanno comunicati, con indicazione delle modifiche apportate, alle parti all'accordo che applicano il presente regolamento seguendo la procedura di cui al precedente punto 5.3.

9.3. L'autorità competente che rilascia l'estensione dell'omologazione attribuisce un numero di serie ad ogni scheda di comunicazione compilata per tale estensione.

10. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

10.1. I veicoli omologati a norma del presente regolamento devono essere costruiti in modo tale da risultare conformi al tipo omologato in quanto tali da ottemperare alle prescrizioni di cui al precedente paragrafo 6.

10.2. Allo scopo di verificare il rispetto delle prescrizioni di cui al paragrafo 7 vanno effettuati idonei controlli della produzione. Nel presente caso per idonei controlli s'intendono verifiche dei parametri dimensionali del prodotto nonché dell'esistenza di procedure atte a consentire un efficace controllo della qualità della produzione.

10.3. Il titolare dell'omologazione è in particolare tenuto a:

10.3.1. avere accesso alle attrezzature di controllo necessarie per verificare la conformità ad ogni tipo omologato;

10.3.2. assicurare la registrazione dei risultati delle prove e la disponibilità della relativa documentazione per un periodo da determinare di concerto col servizio amministrativo interessato;

10.3.3. analizzare i risultati di ogni tipo di prova al fine di controllare e garantire la stabilità delle caratteristiche del prodotto, tenendo conto delle variazioni di una produzione di tipo industriale.

10.4. L'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicabili ad ogni unità produttiva.

10.5. Le ispezioni autorizzate dalle competenti autorità avranno di norma frequenza biennale. Qualora nel corso di un'ispezione si registrino risultati negativi l'autorità competente si assicura che vengano presi tutti i provvedimenti del caso per ristabilire quanto più rapidamente possibile la conformità della produzione.

11. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

11.1. L'omologazione rilasciata in rapporto ad un tipo di veicolo in applicazione del presente regolamento può venir revocata quando non siano rispettate le prescrizioni di cui ai precedenti paragrafi 6 e 7.

11.2. La parte all'accordo che applica il presente regolamento la quale revochi un'omologazione precedentemente concessa ne informa immediatamente le altre parti all'accordo che applicano il presente regolamento inviando loro una copia della scheda di omologazione recante in calce l'annotazione «OMOLOGAZIONE REVOCATA» scritta in caratteri di grandi dimensioni, firmata e datata.

12. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE

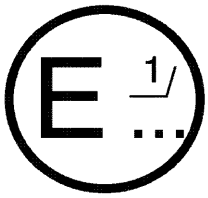
Il titolare dell'omologazione che cessi definitivamente la fabbricazione di un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Al ricevere tale comunicazione detta autorità ne informa le altre parti all'accordo che applicano il presente regolamento inviando loro una copia recante in calce l'indicazione «CESSATA PRODUZIONE» scritta in lettere di grandi dimensioni, firmata e datata.

13. DENOMINAZIONE ED INDIRIZZO DEI SERVIZI TECNICI COMPETENTI AD ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI

Le parti all'accordo che applicano il presente regolamento comunicano al segretariato delle Nazioni unite la denominazione e gli indirizzi dei servizi tecnici competenti ad eseguire le prove di omologazione e dei servizi amministrativi che rilasciano l'omologazione, ai quali vanno altresì inviate le schede che certificano l'omologazione ovvero l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione provenienti da altri paesi.

ALLEGATO 1

[formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]



([1]) .....

.....

.....

Comunicazione riguardante:

— rilascio dell'omologazione

— rifiuto dell'omologazione

— estensione dell'omologazione

— revoca dell'omologazione

— cessazione definitiva della produzione ([2])

di un tipo di veicolo per quanto ne concerne i dispositivi di protezione laterale a norma del regolamento n. 73

Omologazione n. ..... Estensione n. .....

1. Marchio di fabbrica o commerciale: .....

2. Tipo di veicolo: .....

3. Nome e indirizzo del fabbricante: .....

4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante: .....

5. Breve descrizione del tipo di veicolo per quanto ne riguarda struttura, dimensioni, forma e materiali di costruzione:

   .....

6. Breve descrizione del dispositivo di protezione per quanto ne riguarda linee, dimensioni e materiali costruttivi:

   .....

7. Massa massima: .....

8. Valore della deflessione registrata (vedere paragrafo 7.8) (misurata o calcolata): .....

9. Veicolo presentato per l'omologazione il: .....

10. Servizio tecnico incaricato delle prove d'omologazione: .....

([1]) Denominazione dell'amministrazione.

([2]) Cancellare le diciture inutili.

11. Data del verbale rilasciato dal servizio tecnico: .....

12. Numero del verbale rilasciato dal servizio tecnico: .....

13. Omologazione concessa/rifiutata/estesa/revocata [1]

14. Ubicazione del marchio d'omologazione sul veicolo: .....

15. Luogo: .....

16. Data: .....

17. Firma: .....

18. I seguenti documenti, recanti il numero d'omologazione sopraindicato, sono disponibili a richiesta:

.....

.....

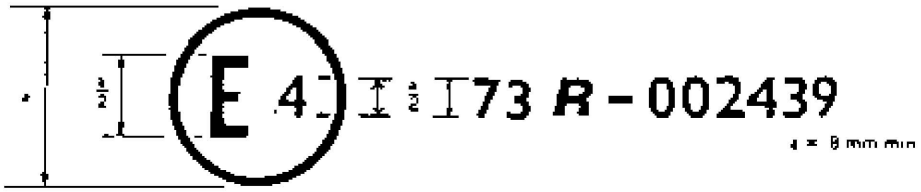
[1] Cancellare le diciture inutili.

ALLEGATO 2

ESEMPIO DI MARCHI D'OMOLOGAZIONE

Modello A

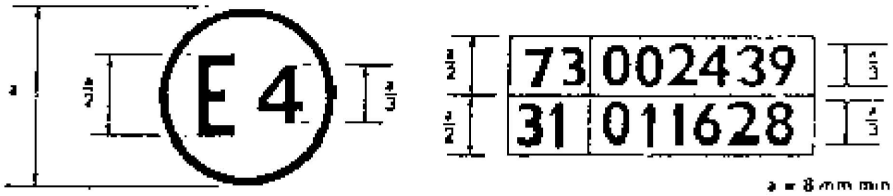
(Cfr. punto 4 del presente regolamento)



Il marchio d'approvazione riportato sopra apposto ad un veicolo dimostra che il tipo di veicolo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E 4) in applicazione del regolamento n. 73 col numero d'omologazione 002439. Le prime due cifre indicano che l'omologazione è stata rilasciata conformemente alle disposizioni del regolamento n. 73 nella versione originaria.

Modello B

(Cfr. punto 4 del presente regolamento)



Il marchio d'omologazione sopra riportato apposto ad un veicolo dimostra che il tipo di veicolo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E 4) in applicazione dei regolamenti n. 73 e 31 ([1]). Le prime due cifre del numero d'omologazione indicano che alla data in cui tali omologazioni sono state accordate il regolamento n. 73 non era stato modificato, mentre nel regolamento n. 31 era già integrata la serie 01 di modifiche.

([1]) Il secondo numero ha valore meramente esemplificativo.

ALLEGATO 3

CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI [1]

1. *Categoria N*: *Veicoli a motore dotati di almeno quattro ruote, o di tre ruote ma aventi massa massima superiore ad una tonnellata metrica, utilizzati per il trasporto di merci.*

1.1. Categoria N_2: Veicoli utilizzati per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 3,5 ma inferiore o pari a 12 tonnellate metriche.

1.2. Categoria N_3: Veicoli utilizzati per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 12 tonnellate metriche.

2. *Categoria O*: *Rimorchi (compresi i semirimorchi)*

2.1. Categoria O_3: Rimorchi venti massa massima superiore a 3,5 ma inferiore o pari a 10 tonnellate metriche.

2.2. Categoria O_4: Rimorchi aventi massa massima superiore a 10 tonnellate metriche.

3. *Osservazioni*

3.1. Per quanto riguarda la categoria N

3.1.1. Le attrezzature ed installazioni di cui sono dotati determinati veicoli speciali non destinati al trasporto di passeggeri (autogrù, officine mobili, veicoli pubblicitari ecc.) sono assimilate a merci ai fini del precedente paragrafo 1.

3.2. Per quanto riguarda la categoria O:

3.2.1. Nel caso dei semirimorchi la massa massima da prendere in considerazione ai fini della classificazione del veicolo è quella trasmessa al suolo mediante gli assi del semirimorchio quando quest'ultimo è accoppiato alla motrice e trasporta il massimo carico ammissibile.

[1] A norma del regolamento n. 13, paragrafo 5.2.