



**Conseil Economique
et Social**

Distr.

GENERALE

TRANS/WP.29/592

14 juillet 1997

FRANCAIS

Original: ANGLAIS
et FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

PROJET DE REGLEMENT :

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES A L'HOMOLOGATION DES VEHICULES
DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
EN CE QUI CONCERNE LEURS CARACTERISTIQUES
PARTICULIERES DE CONSTRUCTION

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa sixième session, suite à la recommandation du Groupe de travail à sa cent-douzième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/R.745, tel qu'il a été modifié (TRANS/WP.29/566, par. 78 et 141).

1. DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions du présent Règlement s'appliquent à la construction de véhicules de base des véhicules à moteur de la catégorie N et de leurs remorques des catégories O2, O3 et O4 visées par le marginal 10 282 ou 11 282 de l'annexe B de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR), dans sa version modifiée.

2. DEFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend par :

- 2.1 "véhicule de base" (ci-après "véhicule"), un châssis-cabine, un tracteur pour semi-remorque, un châssis de remorque ou une remorque avec une structure autoporteuse destinés au transport de marchandises dangereuses;
- 2.2 "type de véhicule", des véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne les caractéristiques de construction spécifiées dans le présent Règlement.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

- 3.1 La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses caractéristiques de construction sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2 La demande d'homologation sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des renseignements suivants :
- 3.2.1 description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, son moteur (allumage par compression, allumage commandé), ses dimensions, son agencement et les matériaux utilisés;
- 3.2.2 désignation du véhicule, conformément au marginal 220 301 (2) de l'ADR (EX/II, EX/III, AT, FL, OX);
- 3.2.3 croquis concernant le véhicule;
- 3.2.4 la masse maximale technique (kg) du véhicule complet.
- 3.3 Un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

4. HOMOLOGATION

- 4.1 Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux dispositions de la section 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2 Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro

d'homologation dont les deux premiers chiffres (00 pour le Règlement dans sa présente forme) doivent indiquer la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées aux dispositions à la date de la délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule au sens du paragraphe 2.2 ci-dessus.

- 4.3 L'homologation ou l'extension de l'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, doit être communiquée aux Parties contractantes au moyen d'une fiche conforme au modèle figurant à l'annexe 1 ci-après.
- 4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :
- 4.4.1 d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E", suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation 1/;
- 4.4.2 du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation à la droite du cercle prescrit au paragraphe 4.4.1, et
- 4.4.3 d'un symbole additionnel séparé du numéro d'homologation et constitué par le symbole identifiant la désignation du véhicule conformément au marginal 220 301 (2) de l'ADR.
- 4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en vertu d'un autre ou de plusieurs autres Règlements annexés au présent Accord, dans le pays qui a accordé l'homologation en vertu du présent Règlement, le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1 n'a pas besoin d'être répété; dans ce cas, le Règlement et les numéros d'homologation, ainsi que les symboles additionnels de tous les Règlements en vertu desquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en vertu du présent Règlement,

1/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 (libre), 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30-36 (libre) et 37 pour la Turquie. Les numéros suivants seront attribués à d'autres pays dans l'ordre chronologique où ils ratifieront l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ou adhéreront à cet accord et le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies communiquera les numéros ainsi attribués aux Parties contractantes.

seront placés dans des colonnes verticales à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.

4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7 La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques des véhicules, ou sur cette plaque.

4.8 L'annexe 2 du présent Règlement donne un exemple de la marque d'homologation.

5. DISPOSITIONS TECHNIQUES

5.1 Les véhicules doivent, selon leur désignation, respecter les dispositions ci-dessous selon les indications du tableau au verso.

5.1.1 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

5.1.1.1 Dispositions générales

L'installation électrique dans son ensemble doit satisfaire aux dispositions ci-après conformément au tableau du paragraphe 5.1.

5.1.1.2 Canalisations

5.1.1.2.1 Les conducteurs doivent être largement calculés pour éviter les échauffements. Ils doivent être convenablement isolés. Tous les circuits doivent être protégés par des fusibles ou des disjoncteurs automatiques, à l'exception des circuits suivants :

- de la batterie au système de démarrage à froid et d'arrêt du moteur
- de la batterie à l'alternateur
- de l'alternateur à la boîte de fusibles ou de disjoncteurs
- de la batterie au démarreur du moteur
- de la batterie au boîtier de commande de puissance du système de freinage d'endurance si celui-ci est électrique ou électromagnétique
- de la batterie au mécanisme du relèvement électrique de l'essieu.

Les circuits non protégés ci-dessus doivent être les plus courts possible.

| | | DESIGNATION DU VEHICULE (MARGINAL 220 301 (2) DE L'ADR) | | | | |
|------------------------------|-----------------------------------|---|--------|----|----|----|
| DISPOSITIONS TECHNIQUES | | EX/II | EX/III | AT | FL | OX |
| Equipement électrique | | | | | | |
| 5.1.1.1.2 | Canalisations | | X | X | X | X |
| 5.1.1.1.3 | Coupe-batterie | | X | | X | |
| 5.1.1.1.4 | Batteries | X | X | | X | |
| 5.1.1.1.5 | Tachygraphes | | X | | X | |
| 5.1.1.1.6 | Circuits alimentés en permanence | | X | | X | |
| 5.1.1.1.7 | Installation électrique AR cabine | | X | | X | |
| Risques d'incendie | | | | | | |
| 5.1.2.2.1 | Cabine : matériaux | X | X | | | |
| 5.1.2.2.2 | Cabine : écran thermique | | | | | X |
| 5.1.2.3 | Réservoirs de carburant | X | X | | X | X |
| 5.1.2.4 | Moteur | X | X | | X | X |
| 5.1.2.5 | Dispositif d'échappement | X | X | | X | |
| 5.1.2.6 | Frein d'endurance | | X | X | X | X |
| 5.1.2.7 | Chauffage d'appoint | X | X | | X | X |
| Freinage | | | | | | |
| 5.1.3.1 | | | X | X | X | X |
| 5.1.3.2 | | X | | | | |
| 5.1.4 | Limitation de vitesse | X | X | X | X | X |

- 5.1.1.2.2 Les canalisations électriques doivent être solidement attachées et placées de telle façon que les conducteurs soient convenablement protégés contre les agressions mécaniques et thermiques.
- 5.1.1.3 Coupe-circuit de batteries
- 5.1.1.3.1 Un interrupteur servant à couper les circuits électriques doit être monté le plus près possible de la batterie.
- 5.1.1.3.2 Des dispositifs de commande directe ou indirecte doivent être installés l'un dans la cabine de conduite et le second à l'extérieur du véhicule. Ils doivent être facilement accessibles et signalés distinctement. La commande dans la cabine de conduite sera située à portée immédiate du conducteur assis sur son siège. Elle sera équipée soit d'un couvercle de protection, soit d'une commande à mouvement complexe, soit de tout autre dispositif évitant son déclenchement involontaire.
- 5.1.1.3.3 L'interrupteur doit pouvoir être ouvert alors que le moteur est en marche, sans qu'il en résulte de surtensions dangereuses. Son utilisation ne doit pas risquer de causer l'inflammation d'une atmosphère explosive; ceci peut être réalisé par l'utilisation d'un boîtier d'interrupteur ayant un degré de protection IP65 conforme à la norme CEI 529.
- 5.1.1.3.4 Les connexions électriques sur le coupe-circuit de batterie doivent avoir un degré de protection IP54. Toutefois, ceci n'est pas exigé si les connexions sont à l'intérieur d'un coffret, qui peut être celui de la batterie, et il suffit alors de protéger ces connexions contre des courts-circuits au moyen, par exemple, d'un couvercle en caoutchouc.
- 5.1.1.4 Batteries
- Les bornes des batteries doivent être isolées électriquement ou couvertes par le couvercle isolant du coffre à batterie. Si les batteries sont situées ailleurs que sous le capot moteur, elles doivent être fixées dans un coffre à batterie ventilé.
- 5.1.1.5 Tachygraphes
- L'alimentation électrique du tachygraphe s'effectue via une barrière de sécurité connectée directement à la batterie. Le tachygraphe et la barrière de sécurité doivent satisfaire aux prescriptions relatives aux appareils électriques associés, selon la norme européenne EN 50 020.
- 5.1.1.6 Circuits alimentés en permanence
- Les parties de l'installation électrique, à l'exception du tachygraphe, qui restent sous tension quand le coupe-circuit est ouvert doivent être de nature appropriée à être utilisées dans une zone de danger et doivent être en conformité avec les prescriptions appropriées de la norme européenne EN 50 014 et de l'une des

normes européennes EN 50 015 à 50 020 ou EN 50 028, et avec les prescriptions pour le groupe des gaz approprié selon la nature de la matière transportée.

5.1.1.7 Dispositions applicables à la partie de l'installation électrique placée à l'arrière de la cabine de conduite

L'ensemble de cette installation doit être conçu, réalisé et protégé de façon à ne pouvoir provoquer ni inflammation, ni court-circuit, dans les conditions normales d'utilisation des véhicules et à minimiser ces risques en cas de choc ou de déformation. En particulier :

5.1.1.7.1 Canalisations

Les canalisations situées à l'arrière de la cabine de conduite doivent être protégées contre les chocs, l'abrasion et le frottement lors de l'utilisation normale du véhicule. Des exemples de protections appropriées sont donnés aux figures 1, 2, 3 et 4 ci-après. Toutefois, les câbles de dispositifs de freinage antiblocage n'ont pas besoin de protection complémentaire.

5.1.1.7.2 Eclairage

Des lampes avec culot à vis ne doivent pas être utilisées.

5.1.1.7.3 Connexions électriques

Les connexions électriques entre les véhicules à moteur et les remorques doivent avoir un degré de protection IP54 conformément à la norme 529 de la CEI et être conçues de manière à empêcher une déconnexion accidentelle. Des exemples de connexions appropriées se trouvent dans ISO 12 098:1994 et ISO 7638:1985.

5.1.1.7.4 Mécanisme de relèvement électrique

Le mécanisme de relèvement électrique d'un essieu doit être placé en dehors des longerons du châssis dans un boîtier étanche.

5.1.2 Prévention des risques d'incendie

5.1.2.1 Les dispositions techniques figurant ci-après s'appliquent conformément au tableau du paragraphe 5.1.

Figure N°1

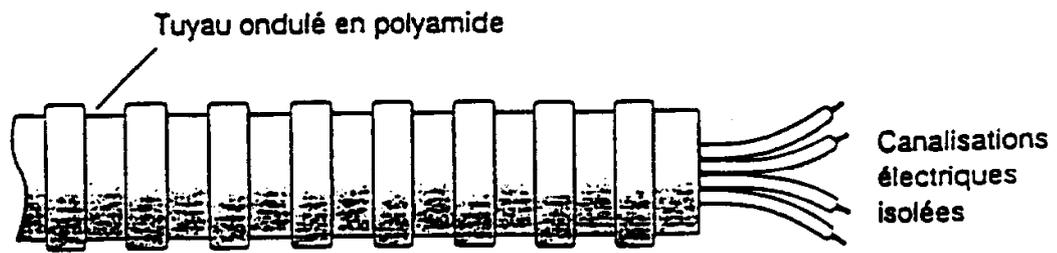


Figure N°2

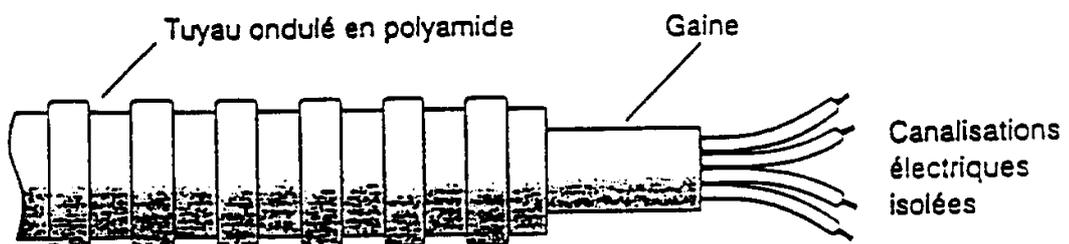


Figure N°3

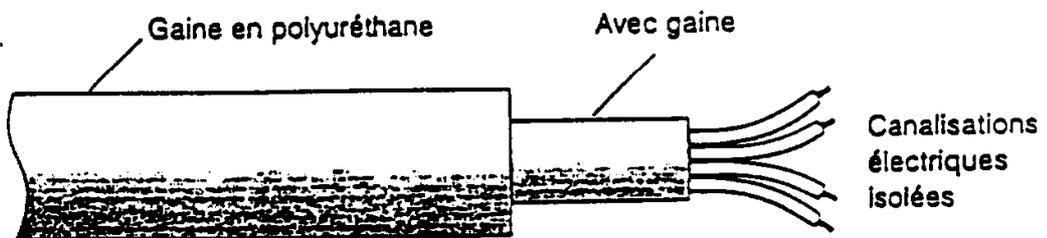
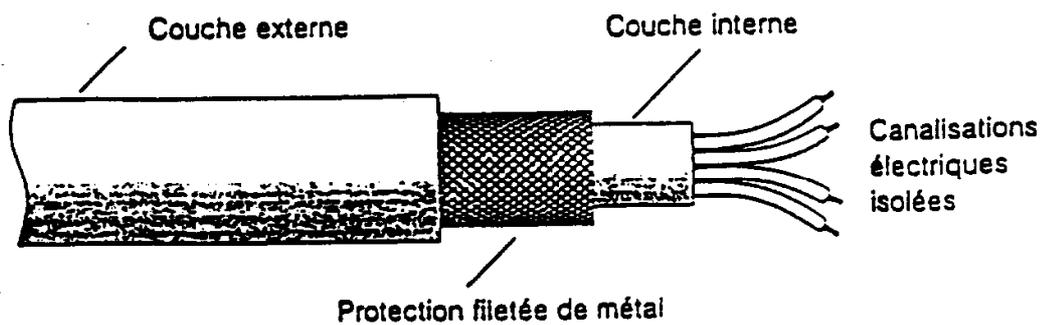


Figure N°4



5.1.2.2 Cabine

5.1.2.2.1 Seuls des matériaux difficilement inflammables doivent être employés pour la construction de la cabine. Cette disposition sera considérée comme satisfaite si, conformément à la procédure définie par la norme ISO 3795:1989, des échantillons des éléments suivants de la cabine ne présentent pas une vitesse de combustion supérieure à 100 mm/min : coussins de sièges, dossiers de sièges, ceintures de sécurité, garnitures de pavillon, toits ouvrants, accoudoirs, tous panneaux de garnissage des portes et panneaux avant, arrière et latéraux, cloisons, appuis-tête, moquettes, pare-soleil, rideaux, stores, enveloppes de roue de secours, capots de compartiment moteur, couvre-lits et de tous autres matériaux utilisés à l'intérieur de la cabine, y compris des rembourrages et éléments se déployant en cas d'accident, en vue de l'absorption d'énergie au contact de l'occupant.

5.1.2.2.2 A moins que la cabine ne soit construite en matériaux difficilement inflammables, un bouclier métallique ou d'un autre matériau approprié, d'une largeur égale à celle de la citerne, doit être disposé à l'arrière de la cabine. Toutes les fenêtres à l'arrière de la cabine ou du bouclier doivent être hermétiquement fermées, être en verre de sécurité résistant au feu et avoir des cadres ignifugés. Entre la citerne et la cabine ou le bouclier, un espace libre d'au moins 15 cm doit être aménagé.

5.1.2.3 Réservoirs de carburant

Les réservoirs de carburant pour l'alimentation du moteur du véhicule doivent répondre aux prescriptions suivantes :

5.1.2.3.1 les réservoirs de carburant doivent être placés de façon telle qu'ils soient protégés autant que possible contre tout impact;

5.1.2.3.2 en cas de fuite, le carburant doit s'écouler sur le sol sans venir au contact de parties chaudes du véhicule ni du chargement;

5.1.2.3.3 les réservoirs contenant de l'essence doivent être équipés d'un dispositif coupe-flammes efficace s'adaptant à l'orifice de remplissage ou d'un dispositif permettant de maintenir l'orifice de remplissage hermétiquement fermé.

5.1.2.4 Moteur

Les moteurs entraînant les véhicules doivent être équipés et placés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation. En ce qui concerne les véhicules portant les désignations EX/II et EX/III, le moteur doit être en avant de la paroi avant du volume de chargement. Il peut cependant être placé sous ce volume à condition que ce soit de sorte à éviter tout échauffement, même localisé, du chargement.

5.1.2.5 Dispositif d'échappement

Le dispositif d'échappement ainsi que les tuyaux d'échappement doivent être dirigés ou protégés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation. Les parties de l'échappement qui se trouvent directement au-dessous du réservoir de carburant (diesel) doivent se trouver à une distance d'au moins 100 mm ou être protégées par un écran thermique. En ce qui concerne les véhicules portant les désignations EX/II et EX/III, le système d'échappement doit être placé en avant de la paroi avant du volume de chargement ou séparé de la partie du chargement transporté du véhicule par un paravent résistant au feu et isolant thermique. L'orifice du tuyau d'échappement doit dans ce cas être dirigé vers le côté extérieur du véhicule.

5.1.2.6 Frein d'endurance du véhicule

Les véhicules équipés d'un système de freinage d'endurance émettant des températures élevées, placé derrière la paroi arrière de la cabine, doivent être munis d'une isolation thermique entre cet appareil et la citerne ou le chargement, solidement fixée et disposée de telle sorte qu'elle permette d'éviter tout échauffement, même localisé, de la paroi de la citerne ou du chargement.

De plus, ce dispositif d'isolation doit protéger l'appareil contre les fuites ou écoulements, même accidentels, du produit transporté. Sera considérée comme satisfaisante, une protection comportant, par exemple, un capotage à double paroi.

5.1.2.7 Chauffage d'appoint

Les chauffages d'appoint pour la cabine doivent être suffisamment sûrs en ce qui concerne la protection contre l'incendie. Ils doivent être disposés en avant de la paroi de protection (paroi arrière de la cabine). L'appareil de chauffage doit être placé le plus en avant possible et le plus haut possible (80 cm au moins au-dessus du niveau du sol), et être muni de dispositifs empêchant que des objets puissent être déposés au contact des surfaces chaudes de l'appareil ou de son tuyau d'échappement. Seuls peuvent être utilisés des appareils munis d'un dispositif de remise en marche rapide du moteur de ventilation pour l'air de combustion (max. 20 s).

5.1.3. Freinage

5.1.3.1. Les véhicules soumis aux prescriptions du marginal 10 221 de l'ADR doivent respecter toutes les prescriptions applicables du Règlement No 13, y compris celles de l'annexe 5.

5.1.3.2 Les autres véhicules doivent respecter toutes les prescriptions applicables du Règlement No 13, à l'exception de celles de l'annexe 5.

5.1.4 Limitation de vitesse

Les véhicules à moteur (porteurs et tracteurs pour semi-remorques) d'une masse maximale dépassant 12 tonnes devront être équipés d'un dispositif de limitation de vitesse conformément aux dispositions du Règlement CEE No 89. La vitesse limitée V telle que définie au paragraphe 2.1.1 dudit Règlement CEE No 89 ne devra pas excéder 85 km/h.

6. MODIFICATION DU TYPE DE VEHICULE ET EXTENSION D'HOMOLOGATION

6.1 Toute modification du type de véhicule doit être signalée au service administratif ayant homologué le type de véhicule, qui peut alors :

6.1.1 soit considérer que les modifications apportées ne sont pas de nature à avoir un effet défavorable significatif et que, dans tous les cas, le véhicule demeure conforme aux prescriptions;

6.1.2 soit exiger un nouveau procès-verbal d'essai de la part du service technique chargé des essais.

6.2 La confirmation ou le refus d'homologation doit être adressé, avec la modification, aux Parties contractantes, conformément à la procédure spécifiée au paragraphe 4.3.

6.3 L'autorité compétente qui délivre l'extension d'homologation doit attribuer un numéro de série à chaque fiche de communication, établie pour ladite extension, et elle en informe les autres Parties au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 ci-après.

7. CONFORMITE DE LA PRODUCTION

Les procédures de conformité de la production doivent être conformes à celles définies dans l'appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), et comprendre les prescriptions suivantes :

7.1 tout véhicule homologué en application du présent Règlement doit être construit de façon à être conforme au type homologué en satisfaisant aux prescriptions spécifiées au paragraphe 5 ci-dessus.

7.2 l'autorité compétente qui a accordé l'homologation de type peut, à tout moment, vérifier les méthodes de contrôle de la conformité applicables à chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications doit être d'une fois tous les deux ans.

8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITE DE LA PRODUCTION

8.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule, en application du présent Règlement, peut être retirée si les prescriptions spécifiées au paragraphe 7 ci-dessus ne sont pas satisfaites.

8.2 Si une Partie contractante à l'Accord de 1958 appliquant le présent

Règlement retire une homologation qu'elle avait préalablement accordée, elle est tenue d'en aviser immédiatement les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

9. ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le titulaire de l'homologation arrête définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué en vertu du présent Règlement, il doit en informer l'autorité qui a délivré l'homologation, laquelle à son tour en avisera les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement.

10. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGES DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement doivent communiquer au secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation ou d'extension, de refus ou de retrait d'homologation délivrées dans d'autres pays.

Annexe 1

COMMUNICATION

(format maximal : A4 (210 x 297 mm))

Emanant de : Nom de l'administration :
.....
.....
.....



concernant: 2/ DELIVRANCE D'UNE HOMOLOGATION
EXTENSION D'HOMOLOGATION
REFUS D'HOMOLOGATION
RETRAIT D'HOMOLOGATION
ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne ses caractéristiques particulières de construction pour le transport des marchandises dangereuses

No d'homologation : No d'extension :

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule :
.
2. Catégorie du véhicule : N₁, N₂, N₃, O₂, O₃ ou O₄ :
(châssis-cabine, tracteur pour semi-remorque, châssis de remorque,
remorque avec structure autoporteuse 2/)
3. Type du véhicule :
4. Désignation du véhicule (EX/II, EX/III, FL, OX, AT) :
5. Nom et adresse du constructeur :
.
6. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur :
.
7. Masse du véhicule :
- 7.1 Masse maximale technique du véhicule complet :

- 8. Equipement particulier du véhicule :
- 8.1 Le véhicule est/n'est pas 2/ équipé de dispositifs électriques particuliers
Description sommaire :
- 8.2 Le véhicule est/n'est pas 2/ équipé de dispositifs pour prévenir les risques d'incendie
Description sommaire :
- 8.3 Dans le cas de véhicules à moteur :
- 8.3.1 Type de moteur : allumage par compression, allumage commandé 2/
- 9. Véhicule présenté à l'homologation le :
- 10. Service technique chargé des essais d'homologation :
.
- 11. Date du procès-verbal délivré par ce service :
- 12. Numéro du procès-verbal délivré par ce service :
- 13. L'homologation est accordée/refusée/étendue/retirée 2/
- 14. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation :
- 15. Lieu :
- 16. Date :
- 17. Signature :

1/ Numéro distinctif du pays qui a accordé/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir note de bas de page 1 au paragraphe 4.4.1).

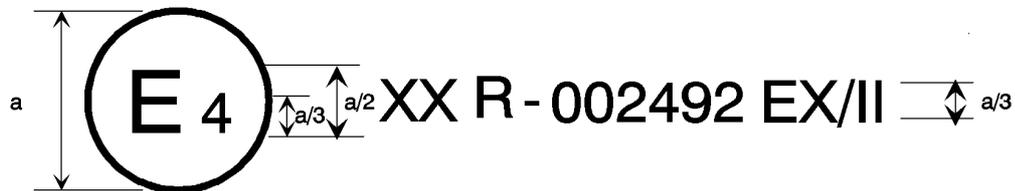
2/ Biffer la mention inutile.

Annexe 2

EXEMPLES DE MARQUES D'HOMOLOGATION

Modèle A

(voir le paragraphe 4.4 du présent Règlement)

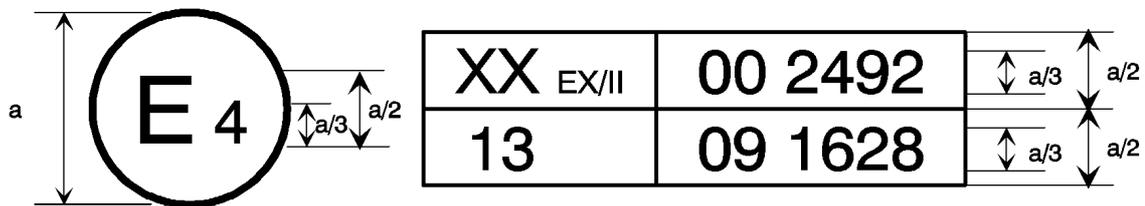


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule, destiné au transport de marchandises dangereuses, a été homologué aux Pays-Bas (E4), en application du Règlement No XX, sous le numéro 002492 et qu'il porte la désignation EX/II (conformément au marginal 220 301 (2) de l'ADR). Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement No XX sous sa forme originale.

Modèle B

(voir le paragraphe 4.5 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en application des Règlements Nos XX et 13 1/. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates où les homologations respectives ont été délivrées, le Règlement No XX n'avait pas été modifié, alors que le Règlement No 13 comprenait déjà la série 09 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.

1/ Le deuxième numéro de Règlement n'est donné qu'à titre d'exemple.