ATOS ADOTADOS POR INSTÂNCIAS CRIADAS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

Só os textos originais UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível no seguinte endereço: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamento n.º 142 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor no que respeita à montagem dos pneus [2021/1366]

Integra todo o texto válido até:

Série 01 de alterações — Data de entrada em vigor: 30 de setembro de 2021

O presente documento constitui apenas um instrumento documental. O texto que faz fé e é juridicamente vinculativo é o seguinte: ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

ÍNDICE

REGULAMENTO

1. Âimbito de aplicação
2. Definições
3. Pedido de homologação
4. Homologação
5. Especificações
6. Modificação de um modelo de veículo e extensão da homologação
7. Conformidade da produção
8. Sanções pela não conformidade da produção
9. Cessação definitiva da produção
10. Disposições transitórias
11. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras

ANEXOS

1. Ficha de informações
2. Comunicação
3. Disposições das marcas de homologação

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento é aplicável aos veículos da categoria M, N e O ([1]) no que diz respeito à montagem dos pneus.

Não se aplica a veículos cujas condições de utilização sejam incompatíveis com as características de pneus das classes C1, C2 ou C3 e aos veículos no que respeita à montagem de:

a) uma unidade sobresselente de utilização temporária; e/ou

b) pneus de rodagem sem pressão e/ou um sistema de rodagem sem pressão a operar em modo de funcionamento sem pressão; e/ou

c) pneus de mobilidade alargada a operar no modo de funcionamento sem pressão; e/ou

d) sistemas de controlo da pressão dos pneus.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

2.1. «Modelo de veículo no que respeita à montagem dos pneus», veículos que não diferem entre si em aspetos essenciais como os tipos de pneus, as designações da dimensão mínima e máxima dos pneus, as dimensões das rodas e das saliências, assim como as capacidades de velocidade e de carga adequadas para o equipamento, e características do recobrimento das rodas.

2.2. Os pneus são classificados do seguinte modo:

a) pneus da classe C1: pneus conformes ao Regulamento n.º 30 da ONU;

b) pneus da classe C2: pneus conformes ao Regulamento n.º 54 da ONU e identificados por um índice de capacidade de carga em rodados simples inferior ou igual a 121 e um símbolo da categoria de velocidade superior ou igual a «N»;

c) pneus da classe C3: pneus conformes ao Regulamento n.º 54 da ONU e identificados por:

i) um índice de capacidade de carga em rodados simples superior ou igual a 122, ou

ii) um índice de capacidade de carga para utilização em rodados simples inferior ou igual a 121 e um símbolo de categoria de velocidade inferior ou igual a «M».

2.2.1. «Tipo de pneu», uma gama de pneus que não diferem entre si quanto às seguintes características essenciais:

a) classe do pneu: C1, C2 ou C3, tal como descrito no Regulamento n.º 30 da ONU; e

b) no caso de pneus da classe C1, as características de um tipo de pneu como definido no ponto 2.1 do Regulamento n.º 30 da ONU;

c) no caso de pneus das classes C2 ou C3, as características de um tipo de pneu como definido no ponto 2.1 do Regulamento n.º 54 da ONU.

2.3. «Designação da dimensão do pneu», a designação como definida no Regulamento n.º 30 para pneus da classe C1 e no Regulamento n.º 54 da ONU para pneus das classes C2 e C3.

2.4. «Profundidade de inserção da roda», a distância entre a face de apoio do cubo e o plano médio da jante.

2.5. «Estrutura do pneu», as características técnicas da carcaça do pneu.

2.6. «Pneu normal», um pneu ou pneu de rodagem sem pressão destinado a uma utilização rodoviária normal.

2.7. «Pneu de neve», um pneu cuja escultura, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidas para lhe assegurar um melhor desempenho na neve do que um pneu normal, no que respeita à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo.

([1]) Tal como definido na Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.7.1. «Pneu de neve para utilização em condições de neve extremas» designa um pneu de neve cuja escultura, composição ou estrutura do piso são especificamente concebidas para serem utilizado em condições de neve extremas e que satisfaz os requisitos do Regulamento n.º 117 da ONU.

2.8. «Pneu especial» designa um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outras utilizações especiais; estes pneus destinam-se primordialmente a iniciar e a manter o veículo em movimento em condições fora de estrada.

2.9. «Pneu de rodagem sem pressão», um pneu tal como definido no Regulamento n.º 30 da ONU;

2.10 «Pneu de mobilidade prolongada», um pneu tal como definido no Regulamento n.º 30 da ONU.

2.11. «Pneu sobresselente de utilização temporária», um pneu diferente dos destinados a ser montados em qualquer veículo em condições normais de condução, mas destinando-se apenas a ser utilizado temporariamente em condições de condução restringidas.

2.12. «Roda», uma roda completa constituída por uma jante e um disco de roda;

2.13. «Roda sobresselente de utilização temporária», uma roda diferente das rodas normais montadas no modelo de veículo e prevista exclusivamente para utilização temporária em condições de condução restritas.

2.14. «Unidade», um conjunto de uma roda e de um pneu.

2.15. «Unidade normal», uma unidade que pode ser montada no veículo para funcionamento normal.

2.16. «Unidade sobresselente», uma unidade destinada a substituir uma unidade normal em caso de avaria desta última e que pode ser qualquer uma das seguintes.

2.17. «Unidade sobresselente normal», um conjunto de uma roda e de um pneu idêntico — em termos de designação da dimensão da roda e do pneu, da profundidade de inserção da roda e da estrutura do pneu — ao montado na mesma posição do eixo e à variante ou à versão específicos do veículo para funcionamento normal, incluindo rodas produzidas a partir de um material diferente e que podem ter desenhos diferentes de porca ou parafuso de fixação da roda, mas que, de outro modo, é idêntico à roda destinada ao funcionamento normal.

2.18. «Unidade sobresselente de utilização temporária», um conjunto de qualquer roda e qualquer pneu que não se enquadre na definição de «unidade sobresselente normal» e que se enquadre numa das descrições de tipo de «unidade sobresselente de uso temporário» como definida no Regulamento n.º 64 da ONU.

2.19. «Símbolo de categoria de velocidade», o símbolo definido no Regulamento n.º 30 da ONU para os pneus da classe C1 e no Regulamento n.º 54 da ONU para os da classe C2.

2.20. «Índice de capacidade de carga», um número associado à carga máxima admissível do pneu em relação à definição constante do Regulamento n.º 30 da ONU para pneus da classe C1 e do Regulamento n.º 54 da ONU para pneus das classes C2.

2.21. «Carga máxima admissível», a massa que um pneu pode suportar quando for utilizado em conformidade com os requisitos que regem a utilização especificada pelo fabricante do pneu.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

3.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à montagem dos pneus deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu representante devidamente acreditado.

3.2. O pedido deve ser acompanhado dos documentos abaixo indicados, em triplicado, e incluir as indicações seguintes:

3.2.1. Descrição do modelo de veículo no que diz respeito aos aspetos enumerados no ponto 5.

3.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo de veículo a homologar ou uma ferramenta de simulação que represente o modelo de veículo a homologar.

4. HOMOLOGAÇÃO

4.1. Se o modelo de veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento satisfizer os requisitos do ponto 5, a homologação ser-lhe-á concedida.

4.2. É atribuído um número de homologação a cada modelo de veículo homologado. Os dois primeiros algarismos (atualmente 01 para o regulamento com a redação que lhe foi dada pela série 01 de alterações) indicam a série de alterações que incorpora as principais e mais recentes alterações técnicas introduzidas nas disposições à data da emissão da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo no que diz respeito à montagem dos pneus.

4.3. A concessão, a recusa ou a revogação da homologação nos termos do presente regulamento deve ser notificada às partes contratantes no Acordo que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme ao modelo constante do anexo 1 e fotografias e/ou diagramas apresentados pelo requerente num formato que não exceda o formato A4 (210 × 297 mm), ou dobrados nesse formato, e a uma escala adequada.

4.4. Nos veículos conformes com modelos homologados nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional conforme ao modelo descrito no anexo 3 e composta por:

4.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação; ([2])

4.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo previsto no ponto 4.4.1.

4.5. Se o veículo for conforme a um modelo de veículo homologado nos termos de um ou mais dos regulamentos anexados ao Acordo, no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no ponto 4.4.1 não tem de ser repetido; nesse caso, os números do regulamento e da homologação, assim como os símbolos adicionais, devem ser dispostos em colunas verticais à direita do símbolo previsto no ponto 4.4.1.

4.6. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.

4.7. A marca de homologação deve ser aposta na chapa de identificação do veículo ou na sua proximidade.

4.8. O anexo 3 do presente regulamento inclui exemplos de marcas de homologação.

5. ESPECIFICAÇÕES

5.1. Condições gerais

5.1.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 5.2.4.4, todos os pneus montados num veículo, incluindo, se for caso disso, os pneus sobresselentes, devem cumprir os requisitos do presente regulamento.

([2]) Os números distintivos das Partes Contratantes no Acordo de 1958 são reproduzidos no anexo 3 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, Anexo 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.1.2. Todos os pneus montados num veículo, incluindo, se for caso disso, qualquer pneu sobresselente, devem cumprir os requisitos técnicos e respeitar as disposições transitórias dos Regulamentos n.os 30, 54 e 117, conforme aplicável.

5.2. Requisitos de desempenho

5.2.1. Montagem do pneu

5.2.1.1. Todos os pneus normalmente montados no veículo, excluindo assim qualquer unidade sobresselente de utilização temporária, devem ter a mesma estrutura.

5.2.1.2. Todos os pneus normalmente montados num eixo devem ser do mesmo tipo.

5.2.1.3. O espaço em que a roda gira deve ser tal que lhe permita movimentar-se sem restrição quando se utilizam pneus das dimensões e jantes com as larguras máximas admissíveis, tendo em conta as dimensões mínimas e máximas das saliências das rodas, dentro dos condicionalismos mínimos e máximos no que respeita à suspensão e à direção, como declarado pelo fabricante dos veículos. Tal deve ser verificado através da execução dos controlos com os pneus maiores e mais largos, tendo em conta as tolerâncias de dimensão aplicáveis (ou seja, invólucro máximo) relacionadas com a designação da dimensão dos pneus, como definido no regulamento da ONU pertinente.

5.2.1.4. O serviço técnico e/ou as entidades homologadoras podem decidir um procedimento de ensaio alternativo (por exemplo, ensaio virtual) para verificar o cumprimento dos requisitos do ponto 5.2.1.3 do presente anexo.

5.2.2. Capacidade de carga

5.2.2.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 5.2.4 do presente regulamento, a carga máxima admissível de cada pneu, tal como se determina no ponto 5.2.2.2 do presente regulamento, incluindo uma unidade sobresselente normal (se a houver), com a qual o veículo está equipado, deve ser:

5.2.2.1.1. No caso de um veículo equipado com pneus do mesmo tipo, em rodados simples: pelo menos, igual a metade da massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que se refere ao eixo mais fortemente carregado, tal como declarado pelo fabricante do veículo;

5.2.2.1.2. No caso de um veículo equipado com pneus de mais de um tipo, em rodados simples: pelo menos, igual a metade da massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que se refere ao eixo pertinente, tal como declarado pelo fabricante do veículo;

5.2.2.1.3. No caso de um veículo equipado com pneus da classe C1, em rodados duplos (geminados): pelo menos, igual a 0,27 vezes a massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que se refere ao eixo pertinente, tal como declarado pelo fabricante do veículo;

5.2.2.1.4. No caso de eixos equipados com pneus da classe C2 ou C3 em rodados duplos (geminados): pelo menos, igual a 0,25 vezes a massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que se refere ao eixo pertinente, com referência ao índice de capacidade de carga para a aplicação dupla, tal como declarado pelo fabricante do veículo.

5.2.2.2. A carga máxima admissível de um pneu é determinada do seguinte modo:

5.2.2.2.1. No caso de pneus da classe C1, tem-se em conta a «carga máxima admissível» como referido no Regulamento n.º 30 da ONU.

5.2.2.2.2. No caso de pneus das classes C2 ou C3, tem-se em conta o «quadro de variação da capacidade de carga em função da velocidade», como referido no Regulamento n.º 54 da ONU, que indica, em função dos índices de capacidade de carga e dos símbolos da categoria de velocidade nominal, as variações de carga que um pneu pode suportar tendo em conta a velocidade máxima de projeto do veículo.

5.2.2.3. O fabricante deve prestar, no manual de instruções do veículo ou por qualquer outro meio de comunicação no veículo, as informações necessárias sobre a capacidade de carga adequada dos pneus de substituição adequados.

5.2.3. Capacidade de velocidade

5.2.3.1. Cada pneu com que o veículo está normalmente equipado deve ostentar um símbolo de categoria de velocidade.

5.2.3.1.1. No caso de um pneu da classe C1, o símbolo da categoria de velocidade deve ser compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo, e ter em conta, no caso de pneus das categorias de velocidade V, W e Y, a carga máxima admissível como descrita no Regulamento n.º 30 da ONU.

5.2.3.1.2. No caso de um pneu da classe C2 ou C3, o símbolo da categoria de velocidade deve ser compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo e com a combinação carga/velocidade aplicável derivadas do quadro «variação da capacidade de carga em função da velocidade» descrito no Regulamento n.º 54 da ONU.

5.2.3.2. Os requisitos do ponto 5.2.3.1.1 e 5.2.3.1.2 não se aplicam nas seguintes situações:

5.2.3.2.1. No caso de unidades sobresselentes de utilização temporária às quais se aplica o ponto 5.2.5 do presente regulamento;

5.2.3.2.2. No caso de veículos normalmente equipados com pneus de tipo corrente e ocasionalmente equipados com pneus para utilização em condições de neve extremas (ou seja, marcados com o símbolo de montanha de três picos com floco de neve), caso em que o símbolo da categoria de velocidade dos pneus para utilização em condições de neve extremas deve corresponder a uma velocidade superior à velocidade máxima de projeto do veículo, ou não inferior a 160 km/h (ou ambas). Contudo, se a velocidade máxima de projeto do veículo for superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus de neve para utilização em condições de neve extremas montados, deve ser aposto, dentro do veículo, em posição de destaque, permanente e facilmente visível para o condutor, um rótulo prevenindo da velocidade máxima e especificando o valor mais baixo do índice de velocidade máxima dos pneus de neve para utilização em condições de neve extremas. Outros pneus com tração melhorada em piso de neve (ou seja, com marcação M +S, mas sem a marcação do símbolo alpino (montanha de três picos com floco de neve) devem cumprir os requisitos enunciados nos pontos 4.1.1 e 4.1.2 do presente regulamento.

5.2.3.2.3. No caso de veículos equipados com pneus de utilização especial. Contudo, se a velocidade máxima de projeto do veículo for superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus para utilizações especiais montados, deve ser aposto, dentro do veículo, em posição de destaque, permanente e facilmente visível para o condutor, um rótulo prevenindo da velocidade máxima e especificando o valor mais baixo do índice de velocidade máxima dos pneus para utilizações especiais montados.

5.2.3.2.4. No caso de veículos das categorias M_2, M_3, N_2 ou N_3 equipados com um dispositivo limitador de velocidade (DLV) homologado de acordo com o Regulamento n.º 89 da ONU, caso em que o símbolo da velocidade dos pneus deve ser compatível com a velocidade para qual está regulado o dispositivo limitador. Contudo, se o fabricante do veículo previr que a velocidade máxima de projeto do veículo seja superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus montados, deve ser aposto, dentro do veículo, em posição de destaque, permanente e facilmente visível para o condutor, um rótulo prevenindo da velocidade máxima e especificando o índice de velocidade máxima dos pneus.

5.2.3.2.5. No caso de veículos das categorias M1 ou N_1 equipados com um sistema a bordo que cumpra uma função/um dispositivo de limitação da velocidade, caso em que o símbolo da velocidade dos pneus deve ser compatível com a velocidade à qual está regulado o sistema limitador.

Contudo, se o fabricante do veículo previr que a velocidade máxima de projeto do veículo seja superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus montados, deve ser aposto, dentro do veículo, em posição de destaque, permanente e facilmente visível para o condutor, um rótulo prevenindo da velocidade máxima e especificando o índice de velocidade máxima dos pneus.

5.2.3.3. O fabricante deve prestar, no manual de instruções do veículo ou por qualquer outro meio de comunicação no veículo, as informações necessárias sobre a capacidade de velocidade adequada dos pneus de substituição adequados.

5.2.4. Casos especiais

5.2.4.1. No caso de veículos das categorias M_1 e N_1 concebidos para rebocar um reboque, a carga adicional exercida no dispositivo de engate do reboque pode levar a que seja excedida a carga máxima admissível nos pneus da retaguarda no caso de pneus da classe C1, mas não em mais de 15%. Em tal caso, o manual de instruções do veículo, ou os outros meios de comunicação referidos no ponto 5.2.3.3, deve conter informações e instruções claras sobre a velocidade máxima admissível do veículo no caso de tração de reboque, que nunca deve exceder 100 km/h, e sobre a pressão dos pneus da retaguarda, pelo menos 20 kPa (0,2 bar) acima da pressão dos pneus recomendada para utilização normal (ou seja, sem o reboque atrelado).

5.2.4.2. No caso de reboques das categorias O_1 e O_2 com uma velocidade máxima de projeto do veículo de 100 km/h ou menos e equipados com pneus da classe C1 em rodados simples, a carga máxima admissível de cada pneu deve ser, pelo menos, igual a 0,45 vezes a massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que se refere ao eixo mais fortemente carregado, tal como declarado pelo fabricante do reboque. Para pneus em rodado duplo (geminados), este fator deve ser, pelo menos, igual a 0,24. Em tais casos, deve ser aposto de forma permanente e durável, junto ao dispositivo frontal de engate do reboque, um rótulo prevenindo da velocidade máxima de funcionamento e especificando a velocidade máxima de projeto do veículo.

5.2.4.3. No caso de alguns veículos especiais, como a seguir se enumera, equipados com pneus das classes C2 ou C3, não deve aplicar-se o «quadro de variação da capacidade de carga em função da velocidade» descrito no ponto 5.2.2.2.2. Em tal caso, a carga máxima admissível nos pneus a verificar em relação à massa máxima tecnicamente admissível dos eixos (ver pontos 5.2.2.1.2 a 5.2.2.1.4) deve ser determinada pela multiplicação da carga correspondente ao índice de capacidade de carga por um coeficiente adequado que esteja relacionado com o modelo de veículo e a sua utilização, e não com a velocidade máxima de projeto do veículo, não se aplicando os requisitos do ponto 5.2.3.1.1 e 5.2.3.1.2 do presente anexo.

Os coeficientes adequados são os seguintes:

5.2.4.3.1. 1,15 no caso de um veículo da classe I ou da classe A (M_2 ou M_3), como referidos no ponto 2.1.1.1 (classe I) e ponto 2.1.2.1 (classe A) do Regulamento n.º 107.

5.2.4.3.2. 1,10 no caso de veículos da categoria N, especificamente projetados para utilização em distâncias curtas em serviços urbanos e suburbanos, tais como veículos varredores de ruas ou veículos de recolha de resíduos domésticos, desde que a velocidade máxima de projeto do veículo seja inferior a 60 km/h.

5.2.4.4. Em casos excecionais, em que os veículos são projetados para condições de utilização que são incompatíveis com as características de pneus das classes C1 ou C3 e, por isso, é necessário montar pneus com características diferentes, não se aplicam os requisitos do ponto 5.1.1 do presente regulamento, desde que sejam cumpridas todas as condições seguintes:

5.2.4.4.1. Os pneus devem estar homologados de acordo com o Regulamento n.º 75 da ONU ou o Regulamento n.º 106 da ONU e

5.2.4.4.2. A entidade homologadora e o serviço técnico consideram que os pneus montados são adequados às condições de funcionamento do veículo. A natureza da isenção e motivação da aceitação devem ser indicadas no relatório de ensaio, assim como no formulário de comunicação do anexo 2.

5.2.5. Rodas e pneus sobresselentes

5.2.5.1. Nos casos em que um veículo está equipado com uma unidade de reserva, esta deve ser uma das seguintes:

5.2.5.1.1. Uma unidade de reserva normal da mesma dimensão que os pneus já montados no veículo;

Se o veículo estiver equipado com várias dimensões de pneus, a dimensão do pneu da unidade sobresselente deve corresponder a uma das dimensões dos pneus. Este facto deve ser claramente indicado no manual de instruções do veículo ou em qualquer outro meio de comunicação no veículo.

5.2.5.1.2. Uma unidade de reserva de utilização temporária de um tipo adequado para utilização no veículo; contudo, os veículos de outras categorias que não a M_1, N_1, M_2, M_3 (massa máxima em carga ≤7 500 kg) ou N_2 (massa máxima em cargas ≤7 500 kg) não devem estar equipados ou ter montada uma unidade de reserva de utilização temporária.

5.2.5.2. Todos os veículos equipados com uma unidade sobresselente de utilização temporária ou com pneus de rodagem sem pressão devem cumprir os requisitos técnicos e as disposições transitórias do Regulamento n.º 64 da ONU no que diz respeito aos requisitos referentes ao equipamento de veículos com unidades sobresselentes de utilização temporária e pneus de rodagem sem pressão.

Se tiverem de ser tomadas precauções específicas para montar uma unidade sobresselente de utilização temporária no veículo (por exemplo, uma unidade sobresselente de utilização temporária deve ser montada apenas no eixo da frente e, por conseguinte, deve primeiro ser montada uma unidade normal dianteira no eixo da retaguarda, a fim de reparar uma avaria de uma unidade normal traseira), tal facto deve ser claramente indicado no manual de instruções do veículo, ou em qualquer outro meio de comunicação no veículo, e deve ser verificado o cumprimento dos aspetos adequados do ponto 5.2.1.3 do presente regulamento.

6. MODIFICAÇÃO DE UM MODELO DE VEÍCULO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO

6.1. Qualquer modificação de um modelo de veículo existente deve ser notificada à entidade homologadora que o homologou. A entidade homologadora pode então:

a) decidir conceder uma nova homologação, em consulta com o fabricante; ou

b) aplicar o procedimento constante do ponto 6.1.1. (Revisão) e, se aplicável, o procedimento constante do ponto 18.1.2. (Extensão).

6.1.1. Revisão

Se as informações registadas nas fichas de informação do anexo 1 tiverem sido alteradas e se a entidade homologadora considerar que as modificações introduzidas não são suscetíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que, em qualquer caso, o veículo continua a obedecer aos requisitos estabelecidos, a alteração é designada «revisão».

Nesses casos, a entidade homologadora procede, se necessário, à emissão das páginas revistas das fichas de informação do anexo 1, assinalando claramente, em cada uma delas, a natureza das modificações e a data da reemissão. Considera-se que uma versão atualizada e consolidada das fichas de informação do anexo 1, acompanhada de uma descrição pormenorizada da modificação, cumpre este requisito.

6.1.2. Extensão

A modificação deve ser designada «extensão» se, para além da alteração das informações registadas nas fichas de informação do anexo 1:

a) se revelarem necessárias novas inspeções ou novos ensaios; ou

b) a informação constante do documento de comunicação (com exclusão dos anexos) tiver sido alterada; ou

c) for pedida uma homologação ao abrigo de uma série de alterações posteriores após a data da sua entrada em vigor.

6.2. A confirmação ou recusa de homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada, pelo procedimento previsto no ponto 4.3, às partes contratantes no acordo que apliquem o presente regulamento. Além disso, o índice das fichas de informação e dos relatórios de ensaios, em anexo à comunicação do anexo 1, deve ser alterado em conformidade, de modo a indicar a data da última extensão ou revisão.

6.3. A entidade responsável pela extensão da homologação atribui um número de série a cada formulário de comunicação relativo à extensão em causa.

7. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

7.1. Os procedimentos relativos à conformidade da produção devem cumprir as disposições gerais definidas no artigo 2.º e no anexo 1 do acordo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), bem como as seguintes condições:

7.2. O fabrico de qualquer veículo homologado nos termos do presente regulamento deve respeitar o modelo homologado, mediante o cumprimento do disposto no ponto 5;

7.3. A entidade homologadora que concedeu a homologação pode verificar, a qualquer momento, os métodos de controlo da conformidade aplicáveis a cada unidade de produção. A periodicidade normal dessas verificações é de dois em dois anos.

8. SANÇÕES PELA NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se os requisitos enunciados no ponto 7 não forem cumpridos.

8.2. Se uma parte contratante no Acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação previamente concedida, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o presente regulamento, utilizando um formulário de comunicação conforme ao modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

9. CESSAÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular de uma homologação cessar definitivamente o fabrico do modelo de veículo homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a entidade que concedeu a homologação, que, por sua vez, deve notificar as outras partes contratantes do acordo que apliquem o presente regulamento por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

10. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

10.1. A contar da data oficial de entrada em vigor da série 01 de alterações, nenhuma parte contratante que aplique o presente regulamento pode recusar conceder ou aceitar homologações ao abrigo do presente regulamento com a redação que lhe foi dada pela série 01 de alterações.

10.2. A partir de 6 de julho de 2022, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento não são obrigadas a aceitar homologações da ONU concedidas ao abrigo de séries precedentes de alterações, emitidas pela primeira vez após 6 de julho de 2022.

10.3. Até 6 de julho de 2022, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento devem aceitar homologações da ONU ao abrigo das séries precedentes de alterações, emitidas pela primeira vez antes de 6 de julho de 2022.

10.4. A partir de 6 de julho de 2022, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento não são obrigadas a aceitar homologações emitidas ao abrigo das séries precedentes de alterações ao presente regulamento.

10.5. Sem prejuízo das disposições transitórias anteriores, as partes contratantes que comecem a aplicar o presente regulamento após a data de entrada em vigor da série mais recente de alterações não são obrigadas a aceitar homologações concedidas em conformidade com qualquer uma das séries precedentes de alterações ao presente regulamento, sendo só obrigadas a aceitar homologações concedidas em conformidade com a série 01 de alterações.

10.6. Não obstante o disposto no ponto 10.4, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento devem continuar a aceitar as homologações emitidas de acordo com uma série anterior de alterações do presente regulamento, no caso de veículos ou sistemas de veículos não afetados pelas disposições introduzidas com a série 01 de alterações.

10.7. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento não podem recusar a concessão de extensões de homologações conformes a uma das séries precedentes de alterações do presente regulamento ([3]).

10.8. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento devem continuar a conceder extensões de homologações conformes a uma das séries precedentes de alterações do presente regulamento[3].

11. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DAS ENTIDADES HOMOLOGADORAS

As partes contratantes no Acordo que apliquem o presente regulamento devem comunicar ao Secretariado da Organização das Nações Unidas as designações e os endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e da entidade homologadora que concede as homologações e aos quais devem ser enviados os formulários de concessão da homologação e de extensão, de recusa ou de revogação da homologação.

([3]) Nota do Secretariado: a redação foi adaptada em conformidade com a decisão do WP.29 na sua sessão de novembro de 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, pontos 92 e 93, e documento informal WP.29-182-11).

ANEXO 1

[Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

Ficha de informações

em conformidade com o Regulamento relativo à montagem de pneus

1. Disposições gerais

1.1. Marca (designação comercial do fabricante): .....

1.2. Tipo: .....

1.2.1. Designações comerciais (se existirem): .....

1.3. Meios de identificação do modelo/tipo, se marcados no veículo ([1]): .....

1.3.1. Localização dessa marcação: .....

1.4. Categoria de veículo ([2]): .....

1.5. Nome e endereço do fabricante: .....

1.6. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: .....

1.7. Nome e endereço do representante do fabricante (caso exista): .....

2. Características gerais de construção do veículo

2.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo: .....

2.2. Número de eixos e rodas: .....

2.2.1. Número e posição dos eixos com os pneus em rodados duplos (geminados): .....

2.2.2. Número e posição dos eixos direcionais: .....

2.2.3. Eixos motores (número, posição, interligação): .....

3. Massas e dimensões ([3]), ([4])

3.1. Vias e larguras dos eixos

3.1.1. Via de cada eixo direcional ([5]): .....

3.1.2. Via de todos os outros eixos ([5]): .....

([1]) Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem carateres não pertinentes para a descrição do veículo, componente ou unidade técnica abrangidos pela presente ficha de informações, tais carateres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

([2]) Tal como definido na Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

([3]) Quando existir uma versão com cabina normal e uma versão com cabina-cama, indicar as dimensões e massas para ambos os casos.

([4]) Norma ISO 612:1978 — Veículos rodoviários — Dimensões dos veículos a motor e reboques — termos e definições.

([5]) Norma ISO 612-1978, termo n.º 6.5.

3.1.3. Largura do eixo da retaguarda mais largo: .....

3.1.4. Largura do eixo mais à frente (medida na parte mais exterior dos pneus, excluindo o bojo dos pneus próximo do chão): .....

3.2. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante ([6]), ([7]): .....

3.3. Massa máxima tecnicamente admissível sobre cada eixo: .....

3.4. O veículo é/não é ([8]) adequado para rebocar cargas

3.5. Velocidade máxima de projeto do veículo (em km/h) ([9]): .....

4. Suspensão

4.1. Pneus e rodas

4.1.1. Combinação(ões) pneus/rodas ([10])

a) Para os pneus, indicar:

□ classe de pneus (C1/C2/C3) ([8])

□ designação(ões) da dimensão; .....

□ índice da capacidade de carga ([7]).....

□ símbolo da categoria de velocidade ([7]).....

b) Para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e saliência(s)..

4.1.2. Eixos

4.1.2.1. Eixo 1:

4.1.2.2. Eixo 2:

e assim sucessivamente.

4.1.3. Pressões dos pneus recomendadas pelo fabricante do veículo (kPa): .....

4.1.4. Descrição dos dispositivos de tração em piso de neve e das combinações pneu/roda nos eixos da frente e/ou da retaguarda adequados ao modelo de veículo, conforme recomendado pelo fabricante: .....

4.1.5. Breve descrição da eventual unidade de reserva de utilização temporária: .....

4.1.6. Descrição sucinta do sistema de monitorização da pressão dos pneus eventualmente montado no veículo: .....

([6]) Para os reboques ou semirreboques e para os veículos ligados a um reboque ou semirreboque que exerçam uma carga vertical significativa sobre o dispositivo de engate ou o prato de engate, esta carga, dividida pelo valor normalizado da aceleração da gravidade, é incluída na massa máxima tecnicamente admissível.

([7]) Indicar aqui os valores mais altos e mais baixos para cada variante.

([8]) Riscar a menção inútil.

([9]) No que diz respeito a veículos a motor, se o fabricante de veículos permitir que certas funções do controlador sejam modificadas (por ex., por meio de *software*, equipamento, melhoria, seleção, ativação, desativação) antes ou após o veículo ter entrado em serviço, levando ao aumento da velocidade máxima, é declarada a velocidade máxima possível realizável por meio de ajustamento destas funções do controlador. No que respeita aos reboques, é declarada a velocidade máxima permitida pelo fabricante do veículo.

([10]) Para os pneus marcados com a inscrição ZR antes do código de diâmetro da jante, previstos para serem montados em veículos cuja velocidade máxima de projeto ultrapassa os 300 km/hora, deve ser fornecida informação equivalente.

5. Carroçaria

5.1. Recobrimento das rodas

5.1.1. Breve descrição do veículo no que diz respeito aos dispositivos de recobrimento das rodas: .....

6. Diversos

6.1. Dispositivos de limitação da velocidade

6.1.1. Fabricante(s): .....

6.1.2. Tipos(s): .....

6.1.3. Número(s) de homologação, se disponíveis: .....

6.1.4. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação de velocidade pode ser regulada: ..... km/h

ANEXO 2

Comunicação

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Emitido por: (designação da entidade administrativa)

.....

.....

relativa a (2): Concessão da homologação

Extensão da homologação

Recusa da homologação

Revogação da homologação

Cessação definitiva da produção

de um modelo de veículo no que respeita à montagem dos pneus

N.º de homologação: ..... N.º de extensão: .....

Secção I

1. Marca (designação comercial do fabricante): .....

2. Tipo: .....

2.1. Designações comerciais (se existirem): .....

3. Meios de identificação do modelo/tipo, se marcados no veículo (3): .....

3.1. Localização dessa marcação: .....

4. Categoria de veículo (4): .....

5. Nome e endereço do fabricante: .....

6. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: .....

7. Nome e endereço do representante do fabricante (caso exista): .....

Secção II

1. Informações adicionais: ver adenda

(1) Número distintivo do país que procedeu à concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no texto do regulamento).

(2) Riscar o que não interessa.

(3) Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem carateres não pertinentes para a descrição do veículo, componente ou unidade técnica abrangidos pela presente ficha de informações, tais carateres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

(4) Tal como definido na Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório de ensaio: .....

4. Número do relatório de ensaio: .....

5. Observações eventuais: ver adenda

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

9. Dossiê de homologação (se for caso disso) .....

Adenda ao formulário de comunicação n.º…

de um modelo de veículo no que respeita à montagem dos pneus

1. Informações adicionais

1.1. Breve descrição do modelo de veículo no que diz respeito à estrutura, dimensões, linhas e materiais constituintes. .....

1.2. Combinações pneu (C1/ C2/ C3)[2]/roda (incluindo as dimensões do pneu e da jante e profundidade de inserção da roda): .....

1.3. Símbolo da categoria de velocidade mínima compatível com a velocidade máxima de projeto do veículo (de cada variante) (para pneus marcados com a inscrição ZR antes do código de diâmetro da jante, previstos para serem montados num veículo cuja velocidade máxima de projeto ultrapassa os 300 km/hora, deve ser fornecida informação equivalente): .....

1.4. Índice de capacidade de carga mínimo, compatível com a massa máxima tecnicamente admissível sobre cada eixo (de cada variante) (se aplicável, ajustado de acordo com o ponto 5.2.2.2 do presente regulamento): .....

1.5. Combinações pneu (C1/ C2/ C3)[2]/roda (incluindo as dimensões do pneu e da jante e profundidade de inserção da roda) a usar com os dispositivos de tração em piso de neve: .....

2. O veículo da categoria M_1 é/não é[2] adequado para rebocar cargas, e a carga admissível dos pneus da retaguarda é excedida em … %.

3. O veículo está/não está[2] homologado de acordo com o Regulamento n.º 64 da ONU e/ou Regulamento n.º 141 da ONU [2] no que respeita à unidade sobresselente de uso temporário de tipo 1/2/3/4/5[2].

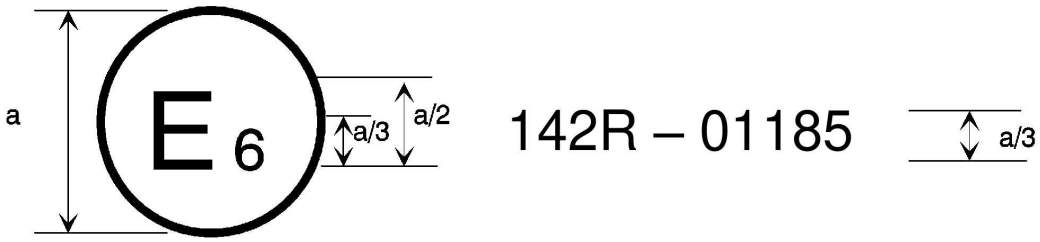
4. O veículo está/não está[2] homologado de acordo com o Regulamento n.º 64 da ONU e/ou Regulamento n.º 141 da ONU [2] no que respeita ao sistema de controlo da pressão dos pneus.

4.1. Breve descrição do sistema de monitorização da pressão dos pneus eventualmente montado no veículo: .....

ANEXO 3

Disposições das marcas de homologação

(ver os pontos 4.5 a 4.4.2 do presente regulamento)



a = 8 mm (mínimo)

A marca de homologação acima representada, afixada num veículo, mostra que o modelo de veículo em causa foi homologado, no que respeita à montagem dos pneus, na Bélgica (E6) nos termos do Regulamento n.º 142 da ONU. Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que a homologação foi concedida em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 142 da ONU, com a redação que lhe foi dada pela série 01 de alterações.