Só os textos originais da 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.orgrg/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29-9gen/wp29fdocstts.html

Regulamento n.º 142 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor no que respeita à montagem dos pneus [2020/242]

Integra todo o texto válido até:

Suplemento 1 à versão original do regulamento — Data de entrada em vigor: 16 de outubro de 2018

O presente documento constitui apenas um instrumento documental. Os textos que fazem fé e são juridicamente vinculativos são os seguintes:

— ECE/TRANS/WP.29/2016/64 e

— ECE/TRANS/WP.29/2018/14.

ÍNDICE

REGULAMENTO

1. Âmbito 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. 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_1 [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 ou C2 e aos veículos no que respeita à montagem:

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) Sistemas de controlo da pressão dos pneus.

[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. DEFINIÇÕES

Para os 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 — concebidos principalmente para veículos das categorias M_1, N_1, O_1 e O_2;

b) Pneus da classe C2 — concebidos principalmente para veículos das categorias M_2, M_3, N, O_3 e O_4 com um índice de capacidade, em montagem simples, de ≤ 121 e com símbolo de categoria ≥ «N»;

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

a) a classe do pneu: C1 ou C2, conforme descrito no ponto 2.2; 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;

c) no caso de pneus da classe C2, as características de um tipo de pneu como definido no ponto 2.1 do Regulamento n.º 54;

2.3. «Designação da dimensão do pneu», a designação como definida no ponto 2 do Regulamento n.º 30 para pneus da classe C1 e no ponto 2 do 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.

2.8. «Pneu especial», 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 como definido no ponto 2 do Regulamento n.º 30.

2.10. «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.

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

2.12. «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.

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

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

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

2.16. «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.

2.17. «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 sobressalente de uso temporário» como definida no ponto 2.10 do Regulamento n.º 64.

2.18. «Símbolo de categoria de velocidade», o símbolo definido no ponto 2 do Regulamento n.º 30 da ONU para os pneus da classe C1 e no ponto 2 do Regulamento n.º 54 da ONU para os da classe C2.

2.19. «Índice de capacidade de carga», um número associado à carga máxima admissível do pneu em relação à definição do ponto 2 do Regulamento n.º 30 da ONU para pneus da classe C1 e no ponto 2 do Regulamento n.º 54 da ONU para pneus das classes C2.

2.20. «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 das pneus deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu representante devidamente acreditado.

3.2. Deve ser acompanhado dos documentos abaixo mencionados, em triplicado, e das 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. A cada modelo de veículo homologado é atribuído um número de homologação; os dois primeiros algarismos (00 para o regulamento na sua versão original) indicam a série de alterações que incorpora as principais alterações técnicas mais recentes do regulamento 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/extensão/recusa/revogação da homologação de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento deve ser notificada às partes contratantes do Acordo que apliquem o presente regulamento por meio de um formulário conforme ao modelo constante do anexo 1 e de 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. Em todos os veículos conformes a modelos de veículos 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 constante do 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 prescrito 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. Requisitos gerais

5.1.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 5.2.4.2, todos os pneus montados num veículo, incluindo, quando aplicável, o ou os pneus sobressalentes, devem cumprir os requisitos do presente regulamento.

5.1.2. Todos os pneus montados num veículo, incluindo, se for caso disso, qualquer pneu sobressalente, 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 montagem simples: pelo menos, igual a metade da massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que respeita ao eixo mais fortemente carregado, tal como declarado pelo fabricante do veículo;

([2]) Tal como definido no anexo 3 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) (documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6), www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.2.2.1.2. no caso de um veículo equipado com pneus de mais de um tipo, em montagem simples: pelo menos, igual a metade da massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que respeita 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 montagem dupla (geminada): pelo menos, igual a 0,27 vezes a massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que respeita ao eixo pertinente, tal como declarado pelo fabricante do veículo;

5.2.2.1.4. no caso de eixos equipados com pneus das classes C2 em montagem dupla (geminada): pelo menos, igual a 0,25 vezes a massa máxima tecnicamente admissível do eixo no que respeita 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 ponto 2 do Regulamento n.º 30 da ONU.

5.2.2.2.2. No caso de pneus das classes C2, tem-se em conta o «*quadro de variação da capacidade de carga em função da velocidade*», como referido no ponto 2 do 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 dos pneus de substituição.

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.

5.2.3.1.2. No caso de um pneu das classes C2, 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 ponto 2 do 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 normais e ocasionalmente equipados com pneus de neve, situação na qual o símbolo de categoria de velocidade do pneu de neve 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 para neve 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 neve montados.

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 equipados com um sistema a bordo que cumpra uma função 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 dos pneus de substituição.

5.2.4. Casos especiais

5.2.4.1. No caso de veículos 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. 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 C2 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:

5.2.4.2.1. Os pneus cumprem os requisitos técnicos e respeitam as disposições transitórias do Regulamento n.º 75 ou do Regulamento n.º 106; e

5.2.4.2.2. 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 formulário de comunicação do anexo 2.

5.2.5. Rodas e pneus sobresselentes

5.2.5.1. Nos casos em que um veículo esteja equipado com uma unidade sobresselente normal, esta deve ter as mesmas dimensões que os pneus efetivamente montados no veículo.

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 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 6.1.2 (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) Forem 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 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 molde a indicar a data da última extensão ou revisão.

6.3. A entidade homologadora que emite a extensão da homologação deve atribuir um número de série a cada formulário de comunicação previsto para uma extensão.

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 apêndice 2 do acordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), 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 em qualquer altura os métodos de controlo da conformidade aplicáveis a cada unidade da 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. 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 das Nações Unidas as designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização de ensaios de homologação e das entidades homologadoras que concedem as homologações e aos quais devem ser enviados os formulários de homologação, extensão, recusa ou revogação da homologação.

ANEXO 1

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

Ficha de informações

em conformidade com o Regulamento relativo à montagem de pneus

1. GERAL

1.1. Marca (firma do fabricante): .....

1.2. Modelo: .....

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

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

1.3.1. Localização dessa marcação: .....

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

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

1.6. Nomes e endereços das instalações de montagem: .....

1.7. Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável): .....

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 montagem dupla (geminada): .....

2.2.2. Número e posição de 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]) .....

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

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

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

([2]) Tal como definido no ponto 2 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) (documento TRANS/WP.29/78/Rev.4).

([3]) Quando existir uma versão com cabina normal e uma versão com cabina-cama, indicar dimensão e massa 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.

3.2. 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. Combinações pneu/roda ([10])

a) para os pneus, indicar:

— designações da dimensão; .....

— índice da capacidade de carga (7) .....

— símbolo de categoria de velocidade (7) .....

b) para as rodas, indicar as dimensões da jante e as profundidades de inserção das rodas. .....

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 sobresselente de utilização temporária: .....

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

5. Carroçaria

5.1. Dispositivos de 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. Fabricantes: .....

([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 de 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 o que não interessa.

([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.

6.1.2. Tipos: .....

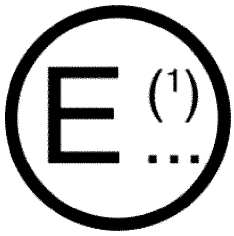
6.1.3. Números de homologação, se disponíveis: .....

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: (Denominação da autoridade 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 da extensão: .....

SECÇÃO I

1. Marca (firma do fabricante): .....

2. Modelo: .....

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

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

3.1. Localização dessa marcação:.....

4. Categoria do veículo (4):.....

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

6. Nomes e endereço das instalações de montagem:.....

7. Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável): .....

SECÇÃO II

1. Informações adicionais: ver adenda

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

(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 de modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica abrangidos pela presente ficha de informações, tais caracteres devem ser representados na documentação pelo símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

(4) Tal como definida na Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2.

3. Data do relatório de ensaio:.....

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

5. Eventuais observações: ver adenda

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura:.....

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

Adenda ao formulário de comunicação n.º ..... respeitante à homologação CE de um veículo no que respeita à montagem dos pneus

1. Informações adicionais

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

1.2. Combinações pneu/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/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 ([5]) adequado para rebocar cargas, e a carga admissível dos pneus da retaguarda é excedida em ..... %.

3. O veículo está/não está ([5]) homologado de acordo com o Regulamento n.º 64 no que respeita à unidade sobressalente de uso temporário de tipo 1/2/3/4/5 ([5]).

4. O veículo está/não está ([5]) homologado de acordo com o Regulamento UNECE n.º 64 no que respeita ao sistema de monitorização da pressão dos pneus (SMPP).

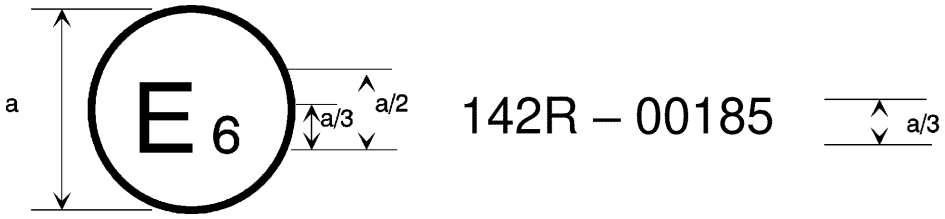
4.1. Breve descrição do sistema de monitorização da pressão dos pneus (SMPP) eventualmente montado no veículo:.....

([5]) Riscar o que não interessa.

ANEXO 3

DISPOSIÇÕES DAS MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

(Ver pontos 4.4.ª 4.4.2. do presente regulamento)



a = 8 mm mín.

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. Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que a homologação foi concedida em conformidade com o disposto na versão original do Regulamento n.º 142.