

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 18 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que se refere à sua protecção contra a utilização não autorizada

Integra todo o texto válido até:

Suplemento 2 à série 03 de alterações – Data de entrada em vigor: 15 de Outubro de 2008

ÍNDICE

REGULAMENTO

1. Âmbito de aplicação
2. Definições
3. Pedido de homologação
4. Homologação
5. Prescrições gerais
6. Prescrições especiais
7. Modificações do modelo de veículo e extensão da homologação
8. Procedimentos relativos à conformidade da produção
9. Sanções pela não conformidade da produção
10. Cessação definitiva da produção
11. Dispositivos previstos adicionalmente
12. Disposições transitórias
13. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e dos respectivos serviços administrativos

ANEXOS

- Anexo 1 — Comunicação referente à concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação ou à cessação definitiva da produção de um modelo de veículo no que diz respeito à sua protecção contra a utilização não autorizada nos termos do Regulamento n.º 18
- Anexo 2 — Exemplos de disposições de marcas de homologação
- Anexo 3 — Ensaio de desgaste dos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada que actuam sobre a direcção

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO
 - 1.1. O presente regulamento aplica-se aos veículos com um mínimo de três rodas com excepção dos das categorias M₁ e N₁ ⁽¹⁾, no que se refere à sua protecção contra a utilização não autorizada.
 - 1.2. Presume-se que cumprem o presente regulamento os veículos homologados nos termos da parte I do Regulamento n.º 116.
2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

 - 2.1. «Homologação de um veículo», a homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à sua protecção contra a utilização não autorizada;
 - 2.2. «Modelo de veículo», uma categoria de veículos a motor das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃ que não diferem entre si quanto a aspectos essenciais como:

⁽¹⁾ Tal como definido no anexo 7 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) (documento TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. indicação do modelo de veículo pelo fabricante;
- 2.2.2. arranjo e concepção do elemento ou elementos do veículo nos quais actua o dispositivo de protecção;
- 2.2.3. tipo do dispositivo de protecção;
- 2.3. «Dispositivo de protecção», um sistema concebido para impedir o arranque normal não autorizado do motor ou a activação de qualquer outra fonte principal de energia motriz do veículo, combinado com pelo menos um sistema que permita:
 - a) bloquear a direcção; ou
 - b) bloquear a transmissão; ou
 - c) bloquear o comando de mudança de velocidades; ou
 - d) bloquear os travões.

No caso de um sistema que bloqueia os travões, a desactivação do dispositivo não deve libertar automaticamente os travões contra a vontade do condutor.

- 2.4. «Direcção», o comando de direcção, a coluna de direcção e seus elementos de revestimento, o veio de direcção, a caixa de direcção e todos os outros componentes que influenciam directamente a eficácia do dispositivo de protecção;
- 2.5. «Combinação», uma variante especificamente projectada e fabricada de um sistema de bloqueamento que, quando correctamente activada, permite accionar o sistema de bloqueamento;
- 2.6. «Chave», qualquer dispositivo concebido e fabricado para constituir um meio de accionar um sistema de bloqueamento que tenha sido concebido e fabricado para só poder ser accionado por esse dispositivo.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

- 3.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito a um dispositivo de protecção contra a sua utilização não autorizada deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu mandatário devidamente acreditado.
- 3.2. Deve ser acompanhado pelos documentos (em triplicado) e pelos elementos a seguir indicados:
 - 3.2.1. Descrição detalhada do modelo de veículo no que diz respeito ao arranjo e concepção do comando ou do órgão sobre o qual actua o dispositivo de protecção;
 - 3.2.2. desenhos do dispositivo de protecção e sua instalação no veículo, a uma escala apropriada e suficientemente detalhada;
 - 3.2.3. uma descrição técnica do dispositivo.
- 3.3. Devem ser apresentados ao serviço técnico responsável pelos ensaios de homologação:
 - 3.3.1. um veículo, representativo do modelo de veículo a ser homologado, se solicitado pelo serviço técnico; e também
 - 3.3.2. a pedido do serviço técnico, os componentes do veículo que o serviço considere essenciais para as verificações prescritas nos pontos 5 e 6 do presente regulamento.

4. HOMOLOGAÇÃO

- 4.1. A homologação é concedida se o modelo de veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento satisfizer o prescrito nos pontos 5 e 6.
- 4.2. A cada modelo homologado deve ser atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (actualmente 03, correspondendo à série 03 de alterações, que entrou em vigor em 23 de Junho de 2005) indicam a série que inclui as principais e mais recentes alterações técnicas introduzidas no regulamento à data da emissão da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir um número igual ao mesmo modelo de veículo equipado com outro tipo de dispositivo de protecção ou cujo dispositivo de protecção tenha sido instalado de forma diferente, nem a outro modelo de veículo.

- 4.3. A homologação ou a recusa 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, através do envio de um formulário conforme com o modelo do anexo 1 do presente regulamento e de desenhos do dispositivo de protecção e da respectiva instalação, fornecidos pelo requerente da homologação, num formato que não exceda o formato A4 (210 x 297 mm) ou dobrados nesse formato e a uma escala adequada.
- 4.4. Nos veículos conformes aos modelos homologados nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado no formulário de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:
- 4.4.1. um círculo contendo a letra «E», seguida do número identificativo do país que concedeu a homologação ⁽¹⁾;
- 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 com 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 de todos os regulamentos ao abrigo dos quais tenha sido concedida a homologação no país em causa são 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 colocada sobre a chapa de identificação do veículo afixada pelo fabricante ou na sua proximidade.
- 4.8. O anexo 2 do presente regulamento dá exemplos de disposições de marcas de homologação.
5. PRESCRIÇÕES GERAIS
- 5.1. O dispositivo de protecção deve ser concebido de tal forma que seja necessário desactivá-lo para se poder:
- 5.1.1. proceder ao arranque do motor com o comando normal; e ainda
- 5.1.2. dirigir, conduzir ou fazer avançar o veículo pelos seus próprios meios.
- 5.1.3. O requisito constante do ponto 5.1 pode ser cumprido simultaneamente ou anteriormente às acções descritas nos pontos 5.2.1 e 5.1.2.
- 5.2. Os requisitos constantes do ponto 5.1. devem ser cumpridos mediante a utilização de uma chave uma única vez.
- 5.3. Excepto no caso previsto no ponto 6.1.5, um sistema accionado com uma chave introduzida numa fechadura deve ser concebido de modo a que seja impossível retirar a chave antes de o dispositivo referido no ponto 5.1 ter sido activado ou armado.

⁽¹⁾ 1 para a Alemanha, 2 para a França, 3 para a Itália, 4 para os Países Baixos, 5 para a Suécia, 6 para a Bélgica, 7 para a Hungria, 8 para a República Checa, 9 para a Espanha, 10 para a Sérvia e Montenegro, 11 para o Reino Unido, 12 para a Áustria, 13 para o Luxemburgo, 14 para a Suíça, 15 (não utilizado), 16 para a Noruega, 17 para a Finlândia, 18 para a Dinamarca, 19 para a Roménia, 20 para a Polónia, 21 para Portugal, 22 para a Federação da Rússia, 23 para a Grécia, 24 para a Irlanda, 25 para a Croácia, 26 para a Eslovénia, 27 para a Eslováquia, 28 para a Bielorrússia, 29 para a Estónia, 30 (não utilizado), 31 para a Bósnia-Herzegovina, 32 para a Letónia, 33 (não utilizado), 34 para a Bulgária, 35 (não utilizado), 36 para a Lituânia, 37 para a Turquia, 38 (não utilizado), 39 para o Azerbaijão, 40 para a antiga República jugoslava da Macedónia, 41 (não utilizado), 42 para a Comunidade Europeia (homologações concedidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos UNECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália, 46 para a Ucrânia, 47 para a África do Sul, 48 para a Nova Zelândia, 49 para Chipre, 50 para Malta e 51 para a República da Coreia. Os números seguintes serão atribuídos a outros países pela ordem cronológica da sua ratificação ou adesão ao Acordo relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições; os números assim atribuídos serão comunicados pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no Acordo.

- 5.4. O dispositivo de protecção referido no ponto 5.1 *supra*, e os componentes do veículo sobre os quais actua, devem ser concebidos de tal modo que seja impossível abri-lo, neutralizá-lo ou destruí-lo rapidamente e sem chamar a atenção utilizando, por exemplo, ferramentas, aparelhagem ou equipamentos pouco dispendiosos, fáceis de dissimular e facilmente acessíveis ao público em geral.
- 5.5. O dispositivo de protecção deve ser instalado no veículo enquanto equipamento de origem (isto é, o equipamento instalado pelo fabricante do veículo antes da primeira venda a retalho). Deve ainda ser montado de modo a que, uma vez bloqueado, só possa ser desmontado com ferramentas especiais, mesmo depois da remoção da sua caixa de protecção. Quando for possível neutralizar o dispositivo de protecção retirando determinados parafusos, estes parafusos, a não ser que sejam inamovíveis, devem ser cobertos pelas partes do dispositivo de protecção quando estiver bloqueado.
- 5.6. O sistema de bloqueamento por chave deve conter pelo menos 1 000 combinações diferentes ou um número de combinações igual ao dos veículos fabricados anualmente, se esse número for inferior a 1 000. No conjunto dos veículos de um mesmo modelo, a frequência de ocorrência de cada combinação deve ser de aproximadamente 1 por cada 1 000.
- 5.7. O código da chave e da fechadura não deve ser visível.
- 5.8. A fechadura deve ser concebida, fabricada e instalada de forma a que, quando na posição bloqueada, seja impossível rodar o canhão, com uma chave que não seja a chave respectiva, exercendo um binário inferior a 2,45 Nm e
 - 5.8.1. caso se trate de canhões de pinos, não haja mais de dois segmentos adjacentes idênticos que funcionem no mesmo sentido, nem mais de 60 % de segmentos idênticos numa mesma fechadura;
 - 5.8.2. caso se trate de canhões de palhetas, não haja mais de dois segmentos adjacentes idênticos que funcionem no mesmo sentido, nem mais de 50 % de segmentos idênticos numa mesma fechadura.
- 5.9. Os dispositivos de protecção devem ser tais que não se corra o risco, quando o veículo estiver em marcha, de se produzirem bloqueios acidentais que possam comprometer sobretudo a segurança.
 - 5.9.1. Deve ser impossível activar os dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada sem que, primeiro, os comandos do motor sejam colocados em posição de paragem e, em seguida, seja executada uma acção que não represente uma continuação sem interrupção da operação de paragem do motor, ou sem que, primeiro, os comandos do motor sejam colocados em posição de paragem e quando o veículo estiver parado com o travão de estacionamento aplicado, ou quando a velocidade do mesmo não exceder 4 km/h.
 - 5.9.2. No caso dos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada que actuam sobre a transmissão, o comando de mudança de velocidade ou nos travões, que sejam activados pela retirada da chave, a activação só deve ter lugar com um movimento de pelo menos 2 mm; em alternativa, o dispositivo terá de dispor de uma protecção de segurança que impeça a remoção ou a retirada parcial da chave por acidente.
- 5.9.3. Os pontos 5.8, 5.8.1 ou 5.8.2 e 5.9.2 só são aplicáveis exclusivamente a dispositivos que incluam chaves mecânicas.
- 5.10. A assistência por uma fonte de energia só é admitida para desencadear as acções de bloqueamento e/ou de desbloqueamento do dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada. A manutenção do dispositivo na sua posição activada deve ser garantida exclusivamente por meios mecânicos.
- 5.11. Não deve ser possível activar a força motriz do veículo pelos meios normais enquanto o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada não tiver sido desactivado.
- 5.12. Os dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada que impeçam a libertação dos travões do veículo só são autorizados quando os elementos activos dos travões são mantidos na posição de imobilizados por um dispositivo de acção puramente mecânica. Neste caso, não é aplicável o disposto no ponto 5.11.
- 5.13. Se o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada estiver equipado com um avisador do condutor, este deve ser activado pela abertura da porta do lado do condutor, salvo se o dispositivo de protecção tiver sido activado e a chave retirada.

6. PRESCRIÇÕES ESPECIAIS
- Além das prescrições gerais previstas no ponto 5, o dispositivo de protecção deve cumprir as prescrições especiais indicadas em seguida.
- 6.1. Dispositivo que actua sobre a direcção
- 6.1.1. Um dispositivo que actua sobre a direcção deve bloquear a direcção.
- 6.1.2. Quando o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada tiver sido armado, não deve ser possível impedir o seu funcionamento.
- 6.1.3. Depois de sujeito a 2 500 ciclos de bloqueamento em cada sentido no ensaio de desgaste descrito no anexo 3, o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada deve continuar a satisfazer os requisitos dos pontos 5.9, 6.1.1, 6.1.2 e 6.1.4.
- 6.1.4. O dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada, na sua posição activada, deve ter a robustez suficiente para resistir à aplicação, em condições estáticas, de um binário de 200 Nm, nos dois sentidos, no eixo do veio de direcção sem que daí resulte qualquer deterioração do mecanismo de direcção susceptível de comprometer as condições de segurança.
- 6.1.5. Um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada cuja chave possa ser retirada numa posição que não aquela em que a transmissão fica bloqueada deve ser concebido de modo a que as manipulações necessárias para atingir essa posição e retirar a chave não possam ser efectuadas inadvertidamente.
- 6.2. Dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada que actuam sobre a transmissão ou os travões
- 6.2.1. Um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada que actue sobre a transmissão deve impedir a rotação das rodas motrizes do veículo.
- 6.2.2. Um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada que actue sobre os travões deve bloquear pelo menos uma roda de cada lado de pelo menos um eixo.
- 6.2.3. Quando o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada tiver sido armado, não deve ser possível impedir o seu funcionamento.
- 6.2.4. Deve ser impossível bloquear a transmissão ou os travões inadvertidamente quando a chave estiver na fechadura do dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada, mesmo que o dispositivo que impede o arranque do motor tenha sido activado ou armado. Este requisito não se aplica sempre que os requisitos do ponto 6.2 do presente regulamento forem satisfeitos pelos dispositivos usados para outro fim suplementar e o bloqueamento nas condições enunciadas anteriormente seja necessário para essa função adicional. (por exemplo, travão de estacionamento eléctrico).
- 6.2.5. O dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada deve ser concebido e fabricado de forma a manter toda a sua eficácia, mesmo depois de sujeito ao desgaste provocado por 2 500 ciclos de bloqueamento em cada sentido. No caso de um dispositivo de protecção que actua sobre os travões, todas as subpartes eléctricas ou mecânicas são abrangidas.
- 6.2.6. Um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada cuja chave possa ser retirada numa posição que não aquela em que a transmissão ou os travões ficam bloqueados deve ser concebido de modo a que as manipulações necessárias para atingir essa posição e retirar a chave não possam ser efectuadas inadvertidamente.
- 6.2.7. Em caso de utilização de um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada que actua sobre a transmissão, deve ter a robustez suficiente para resistir à aplicação, nos dois sentidos e em condições estáticas, de um binário 50 % superior ao binário máximo normalmente aplicável à transmissão, sem que daí resulte qualquer deterioração susceptível de comprometer as condições de segurança. O valor deste binário de ensaio deve ser determinado com base no binário máximo que pode ser transmitido pela embraiagem ou pela caixa automática, e não no binário máximo do motor.
- 6.2.8. No caso de um veículo equipado com um dispositivo de protecção que actua sobre os travões, este dispositivo deve poder manter imobilizado o veículo em carga num declive ascendente ou descendente com 18 % de inclinação.
- 6.2.9. No caso de um veículo equipado com um dispositivo de protecção que actua sobre os travões, as prescrições do presente regulamento não devem ser interpretadas como uma derrogação das prescrições dos Regulamentos n.ºs 13 ou 13-H mesmo em caso de avaria.
- 6.3. Dispositivo que actua sobre o comando de mudança de velocidades
- 6.3.1. Os dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada que actuam sobre o comando de mudança de velocidades devem ser capazes de impedir qualquer mudança de velocidade.

- 6.3.2. No caso das caixas de velocidades manuais, o bloqueamento da alavanca de mudança de velocidades só deve ser possível na posição de marcha-atrás e, a título complementar, em ponto morto.
- 6.3.3. No caso de caixas de velocidades automáticas com posição de «estacionamento», o bloqueamento do mecanismo só deve ser possível nessa posição; e, a título complementar, em ponto morto e/ou em marcha-atrás.
- 6.3.4. No caso de caixas de velocidades automáticas sem posição de «estacionamento», o bloqueamento do mecanismo só deve ser possível nas posições seguintes: ponto morto e/ou marcha-atrás.
- 6.3.5. O dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada deve ser concebido e fabricado de forma a manter toda a sua eficácia, mesmo depois de sujeito ao desgaste provocado por 2 500 ciclos de bloqueamento em cada sentido.

7. MODIFICAÇÃO DO MODELO DE VEÍCULO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO

- 7.1. Qualquer modificação do modelo de veículo deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou.

Essa entidade pode então:

- 7.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de produzir efeitos adversos significativos e que, em todo o caso, o veículo continua a cumprir os requisitos estabelecidos, ou
- 7.1.2. exigir um novo relatório ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.
- 7.2. A confirmação ou recusa da homologação, com especificação das modificações ocorridas, deve ser comunicada às partes contratantes no Acordo que apliquem o presente regulamento através do procedimento indicado no ponto 4.3.
- 7.3. A entidade competente responsável pela extensão da homologação atribui um número de série a cada ficha de comunicação relativa à referida extensão.

8. PROCEDIMENTOS RELATIVOS À CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

Os procedimentos relativos à conformidade da produção devem ser conformes com os definidos no apêndice 2 do Acordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/550/Rev.2) e cumprir os seguintes requisitos:

- 8.1. Os veículos homologados nos termos do presente regulamento no que respeita ao seu dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada devem ser fabricados de molde a serem conformes ao modelo homologado, cumprindo as prescrições enunciadas nos pontos 5 e 6 *supra*.

9. SANÇÕES PELA NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

- 9.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se os requisitos enunciados no ponto 8 não forem cumpridos.
- 9.2. Se uma parte contratante no Acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o regulamento, utilizando um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo 1 do presente regulamento.

10. CESSAÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular da homologação deixar definitivamente de fabricar um modelo de veículo homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a entidade que concedeu a homologação. Após receber a comunicação pertinente, essa autoridade deve do facto informar as outras partes no Acordo que apliquem o presente regulamento, utilizando um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo 1 do presente regulamento.

11. DISPOSITIVOS PREVISTOS ADICIONALMENTE

11.1. Pode ser concedida homologação nos termos do presente regulamento a um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada equipado também com um avisador sonoro ou óptico ou à instalação facultativa de dispositivos suplementares para impedir a utilização não autorizada do veículo, sob condição de que os dispositivos suplementares necessitem de um meio separado de activação. As Partes Contratantes no Acordo a que o presente regulamento se encontra anexado não são, assim, impedidas pelas disposições do artigo 3.º do referido Acordo de proibir tais dispositivos nos veículos por elas matriculados.

11.2. Se o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada estiver também equipado com um avisador sonoro e/ou óptico exterior, os sinais emitidos pelo avisador devem ser breves e terminar automaticamente ao fim de 30 segundos; os sinais só devem recomeçar se o dispositivo for de novo accionado. Além disso,

11.2.1. se o sinal for acústico, pode ser produzido pelo avisador sonoro normalmente instalado no veículo;

11.2.2. se se tratar de um sinal óptico, pode ser:

11.2.2.1. produzido exclusivamente pela iluminação intermitente das luzes de cruzamento, ou

11.2.2.2. produzido de acordo com o prescrito nos pontos 11.2.2.2.1 e 11.2.2.2.2 *infra*.

11.2.2.2.1. Duração do sinal de alarme óptico

Depois de o alarme ser disparado, o sinal óptico deve ser emitido durante um período compreendido entre 25 segundos e 5 minutos. A desactivação do sistema de alarme deve apagar imediatamente o sinal.

11.2.2.2.2. Tipo de sinal de alarme óptico

Iluminação intermitente de todos os indicadores de mudança de direcção e/ou da luz do habitáculo do veículo, incluindo todas as luzes do mesmo circuito eléctrico.

Frequência de disparo: 2 ± 1 Hz

São igualmente admitidos sinais assíncronos em relação ao sinal sonoro.

Tempo de emissão luminosa = tempo de pausa ± 10 %.

12. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Nenhuma Parte Contratante que aplique o presente regulamento pode recusar um modelo de veículo de outras categorias que não M₁ e N₁ homologado ao abrigo da série 02 de alterações ao presente regulamento.

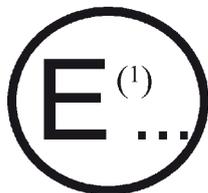
13. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS RESPECTIVOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

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 dos ensaios de homologação e dos serviços administrativos que concedem as homologações e aos quais devem ser enviados formulários que certificam a concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação, emitidos noutros países.

ANEXO I

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A 4 (210 × 297 mm)]



Emitida por: Designação do serviço administrativo:
.....
.....
.....

Referente 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 diz respeito à sua protecção contra a utilização não autorizada nos termos do Regulamento n.º 18.

N.º de homologação: N.º de extensão:

- 1. Marca ou designação comercial do veículo a motor:
2. Modelo de veículo:
3. Nome e morada do fabricante:
4. Se aplicável, nome e morada do representante do fabricante:
5. Breve descrição do dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada, da sua instalação e dos componentes do veículo sobre os quais actua (para além do arranque do veículo), isto é, direcção/comando de mudança de velocidades/transmissão (2):
6. O veículo está também equipado com um avisador sonoro/óptico (2) do seguinte tipo:
7. Veículo apresentado para homologação em:
8. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
9. Data do relatório emitido por esse serviço:
10. Número do relatório emitido por esse serviço:
11. A homologação foi objecto de concessão/extensão/recusa/revogação (2)
12. Razão(ões) da extensão:
13. Posição da marca de homologação no veículo:

14. Local:
15. Data:
16. Assinatura:
17. A lista dos documentos que ostentam o número de homologação entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação é anexada à presente comunicação e pode ser obtida a pedido.
-

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

(²) Riscar o que não interessa.

ANEXO 2

EXEMPLOS DE DISPOSIÇÕES DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

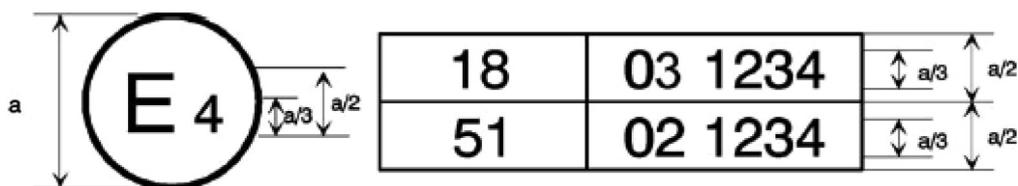
MODELO A



a = 8 mm mín

A marca de homologação *supra*, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E4), nos termos do Regulamento n.º 18, com o número de homologação n.º 031234. Os dois primeiros algarismos (03) do número de homologação indicam que a homologação foi concedida em conformidade com o disposto no Regulamento n.º 18, com a redacção que lhe foi dada pela série 03 de alterações.

MODELO B



a = 8 mm mín

A marca de homologação *supra*, afixada num veículo, indica que o modelo em questão foi homologado nos Países Baixos (E4) nos termos dos Regulamentos n.ºs 18 e 51 ⁽¹⁾. Os dois primeiros algarismos dos números de homologação indicam que, à data de concessão das respectivas homologações, o Regulamento n.º 18 incluía a série 03 de alterações e o Regulamento n.º 51 incluía a série 02 de alterações.

⁽¹⁾ O segundo número é dado apenas a título de exemplo.

ANEXO 3

ENSAIO DE DESGASTE DOS DISPOSITIVOS DE PROTECÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA QUE ACTUAM SOBRE A DIRECÇÃO

1. EQUIPAMENTO DE ENSAIO

O equipamento de ensaio consistirá no seguinte:

- 1.1. Uma estrutura onde possa ser montada a amostra de direcção completa a submeter a ensaio, equipada com o dispositivo de protecção, conforme definido no ponto 2.3 do presente regulamento;
- 1.2. um meio para activar e desactivar o dispositivo de protecção, que deve incluir a utilização da chave;
- 1.3. um meio que permita rodar o veio de direcção relativamente ao dispositivo de protecção.

2. MÉTODO DE ENSAIO

- 2.1. A amostra de direcção completa a submeter a ensaio, equipada com o dispositivo de protecção, é montada na estrutura prevista no ponto 1.1 *supra*.
- 2.2. Um ciclo de procedimentos de ensaio consiste nas seguintes operações:
 - 2.2.1. Posição de partida: Desactivar o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada e rodar o veio de direcção para uma posição que impeça o bloqueamento do dispositivo, salvo se se tratar de um tipo que permita o bloqueamento em qualquer posição do volante.
 - 2.2.2. Armação do dispositivo: Utilizando a chave, mudar o dispositivo de protecção da posição desactivada para a posição activada.
 - 2.2.3. ⁽¹⁾ Activação: Rodar o veio de direcção de tal modo que o binário aplicado, no momento do accionamento do dispositivo de protecção, seja de $5,88 \pm 0,25$ Nm.
 - 2.2.4. Desactivação: Desactivar o dispositivo de protecção pelos meios normais, reduzindo o binário a zero para facilitar a sua libertação.
 - 2.2.5. ⁽¹⁾ Reinício: Rodar o veio de direcção para uma posição que impeça o accionamento do dispositivo de protecção.
 - 2.2.6. Rotação no sentido inverso: Repetir as operações descritas nos pontos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5, mas rodando o veio de direcção no sentido oposto.
 - 2.2.7. O intervalo de tempo entre dois bloqueamentos sucessivos do dispositivo deve ser, no mínimo, de dez segundos.
- 2.3. O ciclo de desgaste é repetido o número de vezes previsto no ponto 6.4 do presente regulamento.

⁽¹⁾ Se o dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada permitir o bloqueamento em qualquer posição da direcção, os procedimentos descritos nos pontos 2.2.3 e 2.2.5 devem ser omitidos.