

REGULAMENTO (UE) N.º 458/2011 DA COMISSÃO**de 12 de Maio de 2011**

relativo às prescrições para homologação de determinados veículos a motor e seus reboques no que se refere à montagem dos respectivos pneus e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 é um regulamento específico para efeitos do procedimento de homologação previsto na Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) ⁽²⁾.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 revoga a Directiva 92/23/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa aos pneumáticos dos veículos a motor e seus reboques bem como à respectiva montagem nesses veículos ⁽³⁾. Os requisitos previstos na referida directiva devem ser transpostos para o presente regulamento e, sempre que seja necessário, adaptados ao progresso do conhecimento técnico e científico.
- (3) O âmbito de aplicação do presente regulamento deve ser coerente com o da Directiva 92/23/CEE. Por conseguinte, o regulamento deve abranger os veículos das categorias M, N e O.
- (4) O Regulamento (CE) n.º 661/2009 estabelece os requisitos fundamentais para a homologação de veículos a motor no que se refere à montagem dos pneus. Por conseguinte, é necessário definir os procedimentos, ensaios e requisitos específicos para essa homologação com vista a assegurar que os pneus utilizados num veículo são adequados à carga, velocidade e características de utilização desse veículo.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico-Veículos a Motor,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º***Âmbito de aplicação**

O presente regulamento é aplicável aos veículos das categorias M, N e O, conforme definidos no anexo II da Directiva 2007/46/CE.

*Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Modelo de veículo no que se refere à montagem dos respectivos pneus», veículos que não diferem entre si em aspectos 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. «Tipo de pneu», uma gama de pneus que não diferem entre si quanto às seguintes características essenciais:
 - a) a classe do pneu: C1, C2 ou C3, na acepção do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 661/2009, e
 - b) no caso de pneus da classe C1, as características de um tipo de pneu como definido no ponto 2.1 do Regulamento UNECE n.º 30 ⁽⁴⁾;
 - 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 UNECE n.º 54 ⁽⁵⁾.
3. «Designação da dimensão do pneu», a designação como definida no ponto 2.17 do Regulamento UNECE n.º 30 para pneus da classe C1 e no ponto 2.17 do Regulamento UNECE n.º 54 para pneus das classes C2 e C3.
4. «Profundidade de inserção da roda», a distância da superfície de contacto do cubo ao centro da jante.

⁽¹⁾ JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 129 de 14.5.1992, p. 95.

⁽⁴⁾ JO L 201 de 30.7.2008, p. 70.

⁽⁵⁾ JO L 183 de 11.7.2008, p. 41.

5. «Estrutura do pneu», as características técnicas da carcaça do pneu.
6. «Pneu normal», um pneu ou pneu de rodagem sem pressão destinado a uma utilização rodoviária normal.
7. «Pneu de rodagem sem pressão», um pneu como definido no ponto 2.4.3 do Regulamento UNECE n.º 64 ⁽¹⁾.
8. «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.
9. «Roda», uma roda completa constituída por uma jante e um disco de roda.
10. «Roda sobresselente de utilização temporária», uma roda diferente das rodas normais montadas no modelo de veículo.
11. «Unidade», um conjunto de uma roda e de um pneu.
12. «Unidade normal», uma unidade que pode ser montada no veículo para funcionamento normal.
13. «Unidade de reserva», uma unidade destinada a substituir uma unidade normal em caso de avaria desta última e que pode ser qualquer uma das seguintes.
14. «Unidade de reserva 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.
15. «Unidade de reserva de utilização temporária», um conjunto de qualquer roda e qualquer pneu que não se enquadre na definição de «unidade de reserva normal» e que se enquadre numa das descrições de tipo de «unidade de reserva de utilização temporária» como definida no ponto 2.10 do Regulamento UNECE n.º 64.
16. «Símbolo da categoria de velocidade», o símbolo como definido no ponto 2.29 do Regulamento UNECE n.º 30 para pneus da classe C1 e no ponto 2.28 do Regulamento UNECE n.º 54 para pneus das classes C2 e C3.
17. «Índice de capacidade de carga», um número associado à carga máxima admissível do pneu em relação à definição do ponto 2.28 do Regulamento UNECE n.º 30 para pneus da classe C1 e no ponto 2.27 do Regulamento UNECE n.º 54 para pneus das classes C2 e C3.
18. «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.

Artigo 3.º

Disposições para a homologação CE de um veículo no que se refere à montagem dos respectivos pneus

1. O fabricante, ou o representante do fabricante, deve apresentar à entidade homologadora o pedido de homologação CE de um modelo de veículo no que se refere à montagem dos respectivos pneus.
 2. O pedido deve ser elaborado em conformidade com o modelo de ficha de informações que consta do anexo I, parte 1.
 3. Se os requisitos pertinentes do anexo II do presente regulamento forem cumpridos, a entidade homologadora concede a homologação CE e emite um número de homologação em conformidade com o sistema de numeração estabelecido no anexo VII da Directiva 2007/46/CE.
- Um Estado-Membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
4. Para efeitos do n.º 3, a entidade homologadora emite um certificado de homologação CE conforme ao modelo constante do anexo I, parte 2.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 12 de Maio de 2011.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 310 de 26.11.2010, p. 18.

ANEXO I

Disposições administrativas para a homologação de veículos no que se refere à montagem dos respectivos pneus

PARTE 1

Ficha de informações

MODELO

Ficha de informações n.º ... relativa à homologação CE de um veículo no que se refere à montagem dos respectivos pneus.

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

Caso os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas autónomas a que é feita referência na presente ficha de informações tenham comandos electrónicos, devem ser fornecidas informações relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Modelo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) [se disponível(eis)]:

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ^(b):

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo ^(c):

0.5. Nome e endereço do fabricante:

0.8. Nome(s) e endereço(s) das instalações de montagem:

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

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

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

1.3. Número de eixos e rodas:

1.3.1. Número e posição dos eixos com os pneus em montagem dupla (geminada):

1.3.2. Número e posição de eixos direccionais:

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

2. MASSAS E DIMENSÕES ^(f) ^(g)

2.3. Via(s) e largura(s) dos eixos

2.3.1. Via de cada eixo direccional ^(g4):

2.3.2. Via de todos os outros eixos ^(g4):

2.3.3. Largura do eixo mais largo da retaguarda:

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

2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante ^(f) ⁽³⁾:

2.9. Massa máxima tecnicamente admissível sobre cada eixo:

- 2.11.5. O veículo é/não é ⁽¹⁾ adequado para rebocar cargas
- 4.7. Velocidade máxima de projecto do veículo (em km/h) ⁽⁴⁾:
6. SUSPENSÃO
- 6.6. Pneus e rodas
- 6.6.1. Combinação(ões) pneu/roda ⁽⁵⁾
- a) para os pneus, indicar:
- designação(ões) da dimensão;
 - índice da capacidade de carga ⁽³⁾;
 - símbolo da categoria de velocidade ⁽³⁾;
 - coeficiente de resistência ao rolamento (medido de acordo com a norma ISO 28580);
- b) para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e profundidade(s) de inserção da(s) roda(s).
- 6.6.1.1. Eixos
- 6.6.1.1.1. Eixo 1:
- 6.6.1.1.2. Eixo 2:
- etc.
- 6.6.3. Pressão(ões) do(s) pneu(s) recomendada(s) pelo fabricante do veículo (kPa)
- 6.6.4. Descrição dos dispositivos de tracção 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:
- 6.6.5. Breve descrição da eventual unidade de reserva de utilização temporária:
- 6.6.6. Descrição sucinta do sistema de monitorização da pressão dos pneus (SMPP) eventualmente montado no veículo:
9. CARROÇARIA
- 9.16. Dispositivos de recobrimento das rodas
- 9.16.1. Breve descrição do veículo no que diz respeito aos dispositivos de recobrimento das rodas:
12. DIVERSOS
- 12.6. Dispositivos de limitação da velocidade
- 12.6.1. Fabricante(s):
- 12.6.2. Tipo(s):
- 12.6.3. Número(s) de homologação, se disponível(eis):
- 12.6.4. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação de velocidade pode ser regulada: ... km/h

Notas explicativas:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽³⁾ Indicar aqui os valores mais altos e mais baixos para cada variante.

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

^(c) Classificação em conformidade com as definições estabelecidas na Directiva 2007/46/CE, anexo II, parte A.

^(f) Quando existir uma versão com cabina normal e uma versão com cabina-cama, indicar dimensão e massa para ambos os casos.

^(g) Norma ISO 612: 1978 – Veículos rodoviários – Dimensões dos veículos a motor e reboques – termos e definições.

^(g4) Termo n.º 6.5.

^(f) Para os reboques ou semi-reboques e para os veículos ligados a um reboque ou semi-reboque 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.

^(q) 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, selecção, activação, desactivação) antes ou depois de 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.

^(f) Para os pneus marcados com a inscrição ZR antes do código de diâmetro da jante, destinados à instalação em veículos cuja velocidade máxima de projecto ultrapassa os 300 km/hora, deve ser fornecida informação equivalente.

PARTE 2

Certificado de homologação CE

MODELO

Formato: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da entidade homologadora

Comunicação relativa a:

- | | | |
|--|---|---|
| — Homologação CE ⁽¹⁾ | } | de um modelo de veículo no que se refere à montagem dos respectivos pneus |
| — Extensão da homologação CE ⁽¹⁾ | | |
| — Recusa da homologação CE ⁽¹⁾ | | |
| — Revogação da homologação CE ⁽¹⁾ | | |

nos termos do Regulamento (UE) n.º .../2011.

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo:
- 0.2.1. Designação(ões) comercial(is) [(se disponível(eis))]:
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcado no veículo ⁽²⁾:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e endereço do fabricante:
- 0.8. Nome(s) e endereço(s) das instalações de montagem:
- 0.9. Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável):

SECÇÃO II

1. Informações adicionais: ver adenda.
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos: Dossiê de homologação

Relatório de ensaio

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma abrangidos pela presente ficha de informações, tais caracteres devem ser representados na documentação pelo símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).⁽³⁾ Conforme definida na Directiva 2007/46/CE, anexo II, parte A.

*Adenda***ao certificado de homologação CE n.º ...**

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 projecto do veículo (de cada variante) (para pneus marcados com a inscrição ZR antes do código de diâmetro da jante, destinados à instalação em veículos cuja velocidade máxima de projecto 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 3.2.2 do anexo II)
 - 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 tracção em piso de neve:
2. O veículo da categoria M₁ é/não é ⁽¹⁾ adequado para rebocar cargas, e a carga admissível dos pneus da retaguarda é excedida em ... %.
3. O veículo está/não está ⁽¹⁾ homologado de acordo com o Regulamento UNECE n.º 64 no que se refere à unidade de reserva de utilização temporária.
 - 3.1. Categoria de veículos M₁: sim/não ⁽¹⁾, tipo 1/2/3/4/5 ⁽¹⁾
 - 3.2. Categoria de veículos N₁: sim/não ⁽¹⁾, tipo 1/2/3/5 ⁽¹⁾
4. O veículo está/não está ⁽¹⁾ homologado de acordo com o Regulamento UNECE n.º 64 no que se refere ao respectivo 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. Observações:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO II

Requisitos aplicáveis aos veículos no que se refere à montagem dos respectivos pneus**1. REQUISITOS GERAIS**

- 1.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 5.4, todos os pneus montados num veículo, incluindo, quando aplicável, o(s) pneus sobressalente(s), devem cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 661/2009 e as respectivas medidas de execução.

2. MONTAGEM DOS PNEUS

- 2.1. Todos os pneus normalmente montados no veículo, excluindo assim qualquer unidade de reserva de utilização temporária, devem ter a mesma estrutura.
- 2.2. Todos os pneus normalmente montados num eixo devem ser do mesmo tipo.
- 2.3. 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 se refere à suspensão e à direcção, 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 UNECE pertinente.
- 2.4. O serviço técnico pode aceitar um procedimento de ensaio alternativo (por exemplo, ensaio virtual) para verificar o cumprimento dos requisitos do ponto 2.3 do presente anexo.

3. CAPACIDADE DE CARGA

- 3.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 5 do presente anexo, a carga máxima admissível de cada pneu, tal como se determina no ponto 3.2 do presente anexo, incluindo um pneu sobressalente (quando fornecido), com o qual o veículo está equipado, deve ser:
- 3.1.1. 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 se refere ao eixo mais fortemente carregado, tal como declarado pelo fabricante do veículo;
- 3.1.2. 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 se refere ao eixo pertinente, tal como declarado pelo fabricante do veículo;
- 3.1.3. 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 se refere ao eixo pertinente, tal como declarado pelo fabricante do veículo;
- 3.1.4. no caso de eixos equipados com pneus das classes C2 ou C3 em montagem dupla (geminada): 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.
- 3.2. A carga máxima admissível de um pneu é determinada do seguinte modo:
- 3.2.1. No caso de pneus da classe C1, tem-se em conta a «carga máxima admissível» como referido no ponto 2.31 do Regulamento UNECE n.º 30.
- 3.2.2. 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 ponto 2.29 do Regulamento UNECE n.º 54, 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 projecto do veículo.
- 3.3. A informação pertinente deve constar claramente do manual de instruções do veículo, a fim de assegurar que, quando necessário, são montados pneus de substituição adequados com uma capacidade de carga adequada, quando o veículo tiver entrado em serviço.

4. ÍNDICE DE VELOCIDADE

- 4.1. Cada pneu com que o veículo está normalmente equipado deve ostentar um símbolo de categoria de velocidade.
- 4.1.1. No caso de um pneu da classe C1, o símbolo da categoria de velocidade deve ser compatível com a velocidade máxima de projecto 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 UNECE n.º 30.
- 4.1.2. No caso de um pneu das classes C2 ou C3, o símbolo da categoria de velocidade deve ser compatível com a velocidade máxima de projecto do veículo e com a combinação carga/velocidade aplicável derivadas do quadro «variação da capacidade de carga em função da velocidade» descrito no ponto 3.2.2 do presente anexo.

- 4.2. Os requisitos do ponto 4.1.1 e 4.1.2 não se aplicam nas seguintes situações:
- 4.2.1. No caso de unidades de reserva de utilização temporária às quais se aplica o ponto 6 do presente anexo;
- 4.2.2. No caso de veículos normalmente equipados com pneus de tipo corrente e ocasionalmente equipados com pneus para neve (ou seja, com a marcação do símbolo de floco de neve, de montanha alpina ou de três picos), caso em que o símbolo da categoria de velocidade dos pneus para neve deve corresponder a uma velocidade superior à velocidade máxima de projecto do veículo, ou não inferior a 160 km/h (ou ambas). Contudo, se a velocidade máxima de projecto do veículo for superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus para neve montados, deve ser apostado, 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. Outros pneus com tracção melhorada em piso de neve (ou seja, com marcação M + S, mas sem a marcação do símbolo de floco de neve, de montanha alpina ou de três picos) devem cumprir os requisitos enunciados nos pontos 4.1.1 e 4.1.2 do presente anexo;
- 4.2.3. No caso de veículos equipados com pneus de uso profissional todo-o-terreno com a marcação respectiva. Contudo, se a velocidade máxima de projecto do veículo for superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus para utilizações especiais montados, deve ser apostado, 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;
- 4.2.4. No caso de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃ equipados com um dispositivo limitador de velocidade (DLV) homologado de acordo com o Regulamento UNECE n.º 89 ⁽¹⁾, 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 projecto do veículo seja superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus montados, deve ser apostado, 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;
- 4.2.5. No caso de veículos das categorias M₁ ou N₁ 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 projecto do veículo seja superior à velocidade que corresponde ao símbolo da categoria de velocidade mais baixa dos pneus montados, deve ser apostado, 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.
- 4.3. A informação pertinente deve constar claramente do manual de instruções do veículo, a fim de assegurar que, quando necessário, são montados pneus de substituição adequados com um índice de velocidade adequado, quando o veículo tiver entrado em serviço.
5. CASOS ESPECIAIS
- 5.1. No caso de reboques das categorias O₁ e O₂ com uma velocidade máxima de projecto do veículo de 100 km/h ou menos e equipados com pneus das classes C1 em montagem 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 montagem dupla (geminada), este factor deve ser, pelo menos, igual a 0,24. Em tais casos, deve ser apostado 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 projecto do veículo.
- 5.2. No caso de veículos das categorias M₁ e N₁, 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 deve conter informações e instruções claras sobre a velocidade máxima admissível do veículo no caso de tracção 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).
- 5.3. 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 3.2.2 do presente anexo. Em tal caso, a carga máxima admissível nos pneus a verificar em relação à massa máxima tecnicamente admissível dos eixos (ver pontos 3.1.2 a 3.1.4) 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 projecto do veículo, não se aplicando os requisitos do ponto 4.1.1 e 4.1.2 do presente anexo.
- Os coeficientes adequados são os seguintes:
- 5.3.1. 1,15 no caso de um veículo da classe I ou da classe A (M₂ ou M₃), como referidos no ponto 2.1.1.1 (classe I) e ponto 2.1.2.1 (classe A) do Regulamento UNECE n.º 107 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 158 de 19.5.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 255 de 29.9.2010, p. 1.

- 5.3.2. 1,10 no caso de veículos da categoria N, especificamente projectados 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 projecto do veículo seja inferior a 60 km/h.
- 5.4. Em casos excepcionais, em que os veículos são projectados para condições de utilização que são incompatíveis com as características de pneus das classes C1, C2 ou C3 e, por isso, é necessário montar pneus com características diferentes, não se aplicam os requisitos do ponto 1.1 do presente anexo, desde que sejam cumpridas todas as condições seguintes:
- 5.4.1. os pneus devem estar homologados de acordo com o Regulamento UNECE n.º 75 ⁽¹⁾ ou o Regulamento UNECE n.º 106 ⁽²⁾ e;
- 5.4.2. 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 nas observações no certificado de homologação.
6. RODAS E PNEUS DE RESERVA
- 6.1. Nos casos em que um veículo está equipado com uma unidade de reserva, esta deve ser uma das seguintes:
- 6.1.1. Uma unidade de reserva normal da mesma dimensão que os pneus já montados no veículo;
- 6.1.2. Uma unidade de reserva de utilização temporária de um tipo adequado para utilização no veículo; contudo, os veículos de outras categorias que não a M₁ ou N₁ não devem estar equipados ou ter montada uma unidade de reserva de utilização temporária.
- 6.1.2.1. Se tiverem de ser tomadas precauções específicas para montar uma unidade de reserva de utilização temporária no veículo (por exemplo, uma unidade de reserva 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 e deve ser verificado o cumprimento dos aspectos adequados do ponto 2.3 do presente anexo.
- 6.2. Todos os veículos equipados com uma unidade de reserva de utilização temporária ou com pneus de rodagem sem pressão devem possuir uma homologação válida ao abrigo do Regulamento UNECE n.º 64 no que diz respeito aos requisitos referentes ao equipamento de veículos com unidades de reserva de utilização temporária e pneus de rodagem sem pressão.
-

⁽¹⁾ Por publicar. A publicar até Maio de 2011.

⁽²⁾ JO L 257 de 30.9.2010, p. 231.