

Regulamento n.º 62 da Comissão das Nações Unidas para a Europa (UN/ECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor com guiadores no que diz respeito à protecção contra a utilização não autorizada (*)

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO
 - 1.1. O presente regulamento é aplicável a dispositivos de protecção concebidos para impedir a utilização não autorizada de veículos a motor de duas rodas, com ou sem carros laterais (*sidecars*), e de veículos a motor de três rodas equipados com guiadores.
2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

 - 2.1. «homologação de um veículo», a homologação de um modelo de veículo completo no que diz respeito à sua protecção contra a utilização não autorizada;
 - 2.2. «modelo de veículo», uma categoria de veículos a motor que não diferem entre si em aspectos essenciais como:
 - 2.2.1. indicação do modelo de veículo pelo fabricante,
 - 2.2.2. arranjo e concepção do componente ou componentes do veículo sobre os quais actua o dispositivo de protecção,
 - 2.2.3. o tipo do dispositivo de protecção;
 - 2.3. «dispositivo de protecção», um sistema concebido para impedir a utilização não autorizada do veículo através de uma acção de bloqueamento efectivo da direcção ou da transmissão; esse sistema pode ser de:
 - 2.3.1. tipo 1: que opera exclusivamente e de forma efectiva sobre a direcção,
 - 2.3.2. tipo 2: que opera de forma efectiva sobre a direcção em conjunto com o dispositivo que desliga o motor do veículo,
 - 2.3.3. tipo 3: pré-carregado, que opera na direcção em conjunto com o dispositivo que desliga o motor do veículo,
 - 2.3.4. tipo 4: que opera de forma efectiva sobre a transmissão;
 - 2.4. «direcção», o comando de direcção (guiador), a parte superior do garfo e seus elementos de revestimento, o veio 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 será apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu mandatário devidamente acreditado.

(*) Publicação em conformidade com o n.º 5 do artigo 4.º da Decisão 97/836/CE do Conselho de 27 de Novembro de 1997 (JO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- 3.2. Será acompanhado dos documentos adiante mencionados, em triplicado, e das indicações seguintes:
- 3.2.1. uma descrição pormenorizada do modelo de veículo no que diz respeito ao arranjo e concepção do componente ou dos componentes sobre o(s) qual(is) o dispositivo de protecção actua;
- 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,
- 3.3.2. a pedido do serviço técnico, os componentes do veículo que sejam considerados essenciais para as verificações prescritas nos n.ºs 5 e 6 do presente regulamento.
4. HOMOLOGAÇÃO
- 4.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento cumprir o disposto nos n.ºs 5 e 6 seguintes, é concedida a homologação do modelo de veículo em causa.
- 4.2. A cada tipo homologado, deve ser atribuído um número de homologação. Os seus dois primeiros algarismos (actualmente, 00 para o regulamento na sua versão original) indicam a série de alterações que incorpora as principais e mais recentes alterações técnicas ao regulamento à data de 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 × 297 mm) ou dobrados nesse formato e a uma escala adequada.
- 4.4. Em todos os veículos conformes com um modelo de veículo homologado nos termos do presente regulamento, deve ser afixada, de maneira visível e num local facilmente acessível indicado na ficha 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 n.º 4.4.1.

⁽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 Jugoslávia, 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 Russa, 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, 35-36 (não utilizado), 37 para a Turquia, 38-39 (não utilizado), 40 para a ex-República Jugoslava da Macedónia, 41 (não utilizado), 42 para a Comunidade Europeia (homologações emitidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos UN/ECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália e 46 para a Ucrânia. Os números subsequentes serão atribuídos a outros países pela ordem cronológica de ratificação ou adesão ao Acordo relativo à adopção de condições uniformes de homologação e de reconhecimento recíproco das homologações de veículos a motor, seus equipamentos e peças e os números assim atribuídos serão comunicados às Partes Signatárias do Acordo pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

- 4.5. Se o veículo for conforme com um modelo de veículo homologado nos termos de um ou mais dos regulamentos anexados a este Acordo no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no n.º 4.4.1 não tem de ser repetido; nesse caso, os números do regulamento e da homologação e os símbolos adicionais de todos os regulamentos ao abrigo dos quais tiver sido concedida a homologação no país em causa, nos termos do presente regulamento, devem ser dispostos em colunas verticais à direita do símbolo prescrito no n.º 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 contém exemplos de disposições de marcas de homologação.
5. PRESCRIÇÕES GERAIS
- 5.1. O dispositivo de protecção deve ser concebido de tal modo que:
- 5.1.1. seja necessário desactivá-lo para que o veículo possa ser dirigido, conduzido ou possa mover-se para diante em linha recta;
- 5.1.2. no caso de dispositivos de protecção do tipo 4, o dispositivo deve ser concebido de tal modo que seja necessário desactivá-lo para libertar a transmissão. Se este dispositivo for activado pelo comando do dispositivo de estacionamento, tem de actuar em conjunto com o dispositivo que desliga o motor do veículo;
- 5.1.3. só seja possível retirar a chave quando a cavilha estiver completamente introduzida ou completamente retraída. Deve ser excluída qualquer posição intermédia da chave susceptível de levar à introdução posterior da cavilha, mesmo que a chave do dispositivo de protecção esteja introduzida.
- 5.2. Os requisitos constantes do n.º 5.1 devem ser cumpridos mediante a utilização de uma chave uma única vez.
- 5.3. O dispositivo de protecção referido no n.º 5.1 anterior, e os componentes do veículo sobre os quais actua, devem ser concebidos de tal modo que seja impossível abri-lo, torná-lo inoperativo 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.
- 5.4. 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). A fechadura deve ser fixada solidamente ao dispositivo de protecção. (Caso se possa extrair a fechadura utilizando a chave e após se ter retirado a tampa ou qualquer outro dispositivo de retenção, tal facto não está em contradição com o requisito).
- 5.5. 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 de veículos correspondentes a um mesmo modelo, cada combinação deve ocorrer cerca de 1 em 1 000 vezes.
- 5.6. O código da chave e da fechadura não deve ser visível.
- 5.7. A fechadura deve ser concebida, fabricada e instalada de tal modo que seja impossível rodar o canhão, quando em posição bloqueada, exercendo um binário inferior a 0,245 daNm, com qualquer outra chave que não seja a chave respectiva e que:
- 5.7.1. 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;
- 5.7.2. 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.

- 5.8. Os dispositivos de protecção devem ser de molde a que não haja o risco de, quando o veículo estiver em marcha e o motor a funcionar, se produzirem bloqueamentos acidentais susceptíveis de comprometer, em especial, a segurança.
- 5.9. Se for dos tipos 1, 2 ou 3, o dispositivo de protecção deve, em posição de funcionamento, poder resistir, sem deterioração do mecanismo de direcção susceptível de comprometer a segurança, à aplicação, nos dois sentidos e em condições estáticas, de um binário de 20 daNm em torno do eixo do veio de direcção.
- 5.10. Se for dos tipos 1, 2 ou 3, o dispositivo de protecção deve ser concebido de tal modo que apenas se possa bloquear a direcção quando o ângulo para a esquerda e/ou para a direita, em relação à posição de marcha em linha recta, for de, pelo menos, 20 graus.
6. PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS
- 6.1. Além das prescrições gerais previstas no n.º 5, o dispositivo de protecção deve cumprir as prescrições específicas indicadas em seguida.
- 6.1.1. No caso de dispositivos de protecção dos tipos 1 ou 2, só deve ser possível accionar a fechadura com um movimento da chave, com o guiador na posição adequada para a introdução da cavilha na fenda correspondente.
- 6.1.2. No caso de dispositivos de protecção do tipo 3, a cavilha apenas deve poder ser pré-carregada através de uma acção por parte do utilizador do veículo, combinada ou adicionada à rotação da chave. A chave não deve poder ser retirada quando a cavilha estiver pré-carregada, excepto em conformidade com o disposto no n.º 5.1.3.
- 6.2. No caso de dispositivos de protecção dos tipos 2 e 3, a cavilha não deve poder ser introduzida enquanto o dispositivo se encontrar numa posição que permita pôr o motor do veículo em marcha.
- 6.3. No caso de dispositivos de protecção do tipo 3, quando o dispositivo estiver em posição activada, não deve ser possível impedir o seu funcionamento.
- 6.4. No caso de dispositivos de protecção do tipo 3, o dispositivo de protecção deve manter-se em bom estado de funcionamento e deve, em especial, continuar a cumprir os requisitos constantes dos n.ºs 5.7, 5.8, 5.9 e 6.3 anteriores, após ter sofrido 2 500 ciclos de bloqueamento em cada sentido do ensaio especificado no anexo 3 do presente regulamento.
7. MODIFICAÇÕES DO MODELO DE VEÍCULO OU DO DISPOSITIVO DE PROTECÇÃO DO VEÍCULO
- 7.1. Qualquer modificação do modelo de veículo ou do tipo de dispositivo de protecção do veículo deve ser notificada à entidade administrativa que homologou o modelo do veículo em causa. Essa entidade pode então optar por:
- 7.1.1. considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que, em todo o caso, o veículo ainda garante a conformidade com os requisitos, ou
- 7.1.2. exigir um novo relatório de ensaio ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.
- 7.2. A confirmação ou a recusa da homologação, com especificação das modificações efectuadas, devem ser comunicadas às partes signatárias do Acordo que apliquem o presente regulamento, mediante o procedimento indicado no n.º 4.3 anterior.
8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 8.1. Qualquer veículo que apresente uma marca de homologação nos termos do presente regulamento, respeitante ao tipo de dispositivo de protecção, à instalação deste último no veículo e aos componentes sobre os quais o dispositivo actua, deve estar conforme com o modelo de veículo homologado.
- 8.2. Para se verificar a conformidade com o disposto no n.º 8.1 anterior, deve ser efectuado um número suficiente de controlos aleatórios em veículos produzidos em série que apresentem a marca de homologação requerida pelo presente regulamento.

9. SANÇÕES POR 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 n.º 8.1 anterior não forem cumpridos.
 - 9.2. Se uma parte no Acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que tenha previamente concedido, deve imediatamente notificar desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o presente regulamento por meio de um exemplar do formulário de homologação do qual conste, no final e em grandes caracteres, a anotação, assinada e datada, «HOMOLOGAÇÃO REVOGADA».

 10. INTERRUPTÃO 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 em causa, essa entidade deve do facto informar as outras partes no Acordo que aplicam o presente regulamento por meio de um exemplar do formulário de homologação do qual conste, no final e em grandes caracteres, a anotação, assinada e datada, «PRODUÇÃO INTERROMPIDA».

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

As partes no Acordo que aplicam 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, aos quais devem ser enviados os formulários que certifiquem a concessão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.
-

ANEXO 1

COMUNICAÇÃO REFERENTE À HOMOLOGAÇÃO (OU RECUSA OU REVOGAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO OU À INTERRUPTÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO) DE UM MODELO DE VEÍCULO A MOTOR COM GUIADOR NO QUE DIZ RESPEITO À PROTECÇÃO CONTRA A UTILIZAÇÃO NÃO AUTORIZADA, NOS TERMOS DO REGULAMENTO N.º 62

[Formato máximo: A4 (210 × 97 mm)]



Designação da administração

Homologação n.º:

1. Marca de fábrica ou denominação comercial do veículo a motor:
2. Modelo de veículo:
3. Nome e morada do fabricante:
4. Nome e endereço do eventual mandatário do fabricante:
5. Descrição sucinta do dispositivo de protecção, da sua instalação e função e do sistema de direcção do veículo:
.....
6. Veículo apresentado para homologação em:
7. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
8. Data do relatório emitido por esse serviço:
9. N.º do relatório emitido por esse serviço:
10. Homologação concedida/recusada ⁽¹⁾:
11. Posição da marca de homologação no veículo:
12. Local:
13. Data:
14. Assinatura:
15. Em anexo à presente comunicação, figuram os documentos a seguir mencionados, dos quais consta o número de homologação acima indicado:
desenhos, diagramas e planos do dispositivo de protecção, da sua instalação e dos componentes do veículo sobre os quais actua; fotografias do dispositivo de protecção.

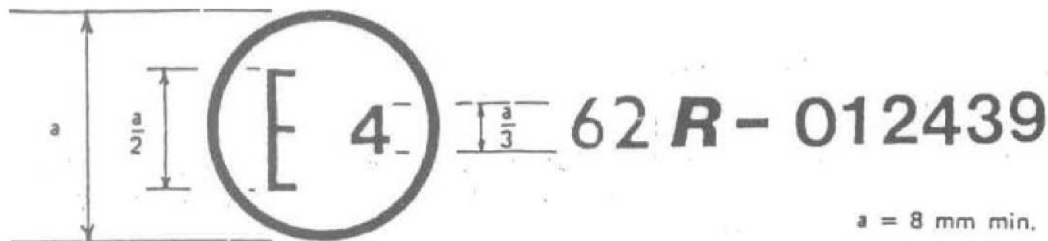
⁽¹⁾ Riscar o que não é aplicável.

ANEXO 2

DISPOSIÇÕES DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

Modelo A

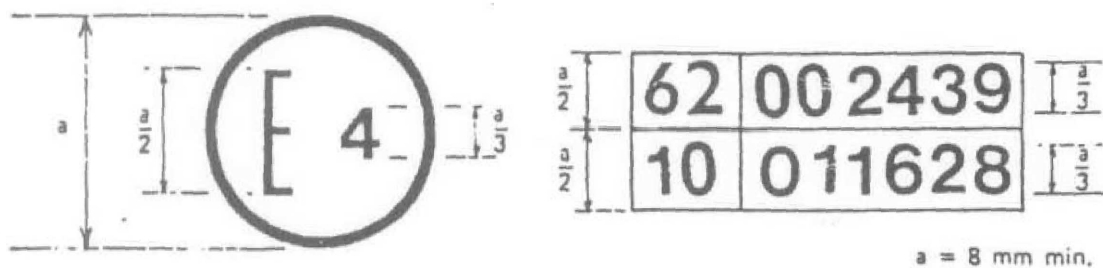
(ver n.º 4.4 do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado, no que diz respeito à protecção contra a utilização não autorizada, nos Países Baixos (E 4), nos termos do Regulamento n.º 62, com o número de homologação 002439. O número de homologação indica que a homologação foi concedida em conformidade com o disposto na versão original do Regulamento n.º 62.

Modelo B

(ver n.º 4.5 do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E 4), nos termos dos Regulamentos n.ºs 62 e 10 ⁽¹⁾. Os números de homologação indicam que, nas datas de emissão das respectivas homologações, o Regulamento n.º 62 não tinha sido alterado e o Regulamento n.º 10 já incluía a série 01 de alterações.

⁽¹⁾ Este número é indicado apenas como exemplo.

ANEXO 3

ENSAIO DE DESGASTE PARA DISPOSITIVOS DE PROTECÇÃO DO TIPO 3

1. EQUIPAMENTOS DE ENSAIO
 - 1.1. O equipamento necessário para o ensaio é o seguinte:
 - 1.1.1. uma estrutura onde possa ser montada a amostra de direcção completa a submeter a ensaio, equipada com o dispositivo de protecção, conforme definido no n.º 2.3 do presente regulamento;
 - 1.1.2. um meio para activar e desactivar o dispositivo de protecção, que deve incluir a utilização da chave;
 - 1.1.3. 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 n.º 1.1.1 anterior.
 - 2.2. Um ciclo do procedimento de ensaio consiste nas seguintes operações:
 - 2.2.1. *Posição inicial*

Desactivar o dispositivo de protecção e rodar o veio de direcção para uma posição que não permita o accionamento do dispositivo.
 - 2.2.2. *Posição de activação*

Utilizando a chave, mudar o dispositivo de protecção da posição desactivada para a posição activada.
 - 2.2.3. *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. *Reinício*

Rodar o veio de direcção para uma posição que não permita o accionamento do dispositivo de protecção.
 - 2.2.6. *Rotação no sentido oposto*

Repetir as operações descritas nos n.ºs 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 accionamentos sucessivos do dispositivo deve ser, no mínimo, de dez segundos.
 - 2.3. O ciclo de desgaste é repetido o número de vezes previsto no n.º 6.4 do presente regulamento.