

Jornal Oficial

da União Europeia

L 158

Edição em língua
portuguesa

Legislação

50.º ano

19 de Junho de 2007

Índice

II Actos adoptados em aplicação dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGÃOS CRIADOS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

- ★ Regulamento n.º 89 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Prescrições Uniformes relativas à homologação de: I. Veículos no que se refere à limitação da sua velocidade máxima ou à sua função de limitação ajustável da velocidade; II. Veículos no que respeita à instalação de um dispositivo limitador de velocidade (DLV) ou de um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) de tipo homologado; III. Dispositivo limitador de velocidade (DLV) e dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) 1
- ★ Regulamento n.º 101 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de passageiros movidos exclusivamente por um motor de combustão interna, ou movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico no que diz respeito à medição das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia eléctrica e autonomia eléctrica, e de veículos das categorias M₁ e N₁ movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico no que diz respeito à medição do consumo de energia eléctrica e da autonomia 34
- ★ Regulamento n.º 103 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Disposições uniformes relativas à homologação de catalisadores de substituição para veículos a motor 106

Preço: 22 EUR

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

II

(Actos adoptados em aplicação dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGÃOS CRIADOS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

Só os textos originais UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível no seguinte endereço: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Regulamento n.º 89 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Prescrições Uniformes relativas à homologação de:

- I. **Veículos no que se refere à limitação da sua velocidade máxima ou à sua função de limitação ajustável da velocidade**
- II. **Veículos no que respeita à instalação de um dispositivo limitador de velocidade (DLV) ou de um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) de tipo homologado**
- III. **Dispositivo limitador de velocidade (DLV) e dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV)**

Adenda 88: Regulamento n.º 89

Incorpora todo o texto válido até:

Suplemento 1 à versão original do regulamento – Data de entrada em vigor: 12 de Agosto de 2002

1. **ÂMBITO DE APLICAÇÃO**
 - 1.1. O presente regulamento é aplicável a:
 - 1.1.1. Parte I: Veículos das categorias ⁽¹⁾ M₃, N₂ e N₃ ⁽²⁾ equipados com um DLV e veículos das categorias M e N equipados com um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) que não tenham sido homologados em separado nos termos da parte III do presente regulamento, ou que tenham sido concebidos e/ou equipados de forma a que os seus componentes possam ser considerados como cumprindo total ou parcialmente a função de um DLV ou um DALV, consoante o caso.
 - 1.1.2. Parte II: A instalação em veículos das categorias M₃, N₂ e N₃ de DLV e a montagem em veículos das categorias M e N de DALV que tenham sido homologados nos termos da parte III do presente regulamento.

⁽¹⁾ Conforme definido na Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3) (documento TRANS/WP.29/78/Rev. 1/Amend. 2).

⁽²⁾ Recomenda-se a aplicação do presente regulamento no que se refere a DLV a veículos com mais de 10 toneladas para os quais a limitação de velocidade seja inferior à limitação de velocidade geral.

- 1.1.3. Parte III: DLV destinados a equipar veículos das categorias M₃, N₂ e N₃ e DALV destinados a equipar veículos das categorias M e N.

1.2. Objectivo

O objectivo do presente regulamento é limitar a velocidade de veículos em estrada por meio de um sistema cuja função primária consiste em controlar a alimentação de combustível ao motor ou através da gestão do motor.

- 1.2.1. Veículos das categorias M₃, N₂ e N₃ devem ser limitados a uma velocidade máxima conseguida por meio de um dispositivo limitador de velocidade (DLV) ou função (FLV).
- 1.2.2. Veículos das categorias M₁, N₁ e M₂ devem ser limitados a uma velocidade voluntariamente ajustada pelo condutor por meio de um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) ou função (FLAV), quando for activada.
- 1.2.3. Veículos das categorias M₃, N₂ e N₃ podem, além disso, ser equipados com um DALV ou uma FLAV.

2. DEFINIÇÕES

- 2.1. Na acepção do presente regulamento, entende-se por:

- 2.1.1. «Velocidade-limite (V)», a velocidade máxima do veículo de modo que a respectiva concepção ou equipamento não permite uma resposta após uma acção positiva sobre o comando do acelerador;
- 2.1.2. «Velocidade regulada (V_{set})», a velocidade média pretendida do veículo ao funcionar numa condição estabilizada;
- 2.1.3. «Velocidade estabilizada (V_{stab})», a velocidade do veículo ao funcionar nas condições especificadas no ponto 1.1.4.2.3 do anexo 5 do presente regulamento;
- 2.1.4. «Velocidade máxima (V_{max})», a velocidade máxima atingida pelo veículo no primeiro meio período da curva de resposta, tal como definida na figura do anexo 5 (ponto 1.1.4.2.4);
- 2.1.5. «Limite de velocidade ajustável (V_{adj})», a velocidade voluntariamente ajustada pelo condutor;
- 2.1.6. «Função de limitação ajustável da velocidade (FLAV)», a função que permite ao condutor ajustar previamente a velocidade V_{adj} de um veículo e que, quando esta for activada, limita automaticamente o veículo a essa velocidade;
- 2.1.7. «Função de limitação de velocidade», uma função para controlar a alimentação de combustível ao motor ou gestão do motor, de modo a limitar a velocidade do veículo ao valor máximo fixado.

- 2.2. Para efeitos da parte I do presente regulamento:

- 2.2.1. «Homologação do veículo» designa a homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à limitação de velocidade.

- 2.3. Para efeitos da parte II do presente regulamento, entende-se por:

- 2.3.1. «Homologação de um veículo», a homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à instalação de um DLV de um tipo homologado nos termos da parte III do presente regulamento.

- 2.4. Para efeitos da parte I e II do presente regulamento, entende-se por:
- 2.4.1. «Modelo de veículo», veículos que não diferem entre si nos seguintes aspectos essenciais:
- 2.4.1.1. A marca e o tipo de DLV, caso exista,
- 2.4.1.2. A gama de velocidades em que o limite pode ser estabelecido dentro da gama definida para o veículo ensaiado,
- 2.4.1.3. A relação potência máxima do motor/massa sem carga inferior ou igual à do veículo ensaiado,
- 2.4.1.4. A maior relação entre a velocidade do motor/velocidade do veículo na relação mais alta da caixa de velocidades, inferior ou igual à do veículo ensaiado.
- 2.5. «Massa sem carga», a massa do veículo em ordem de marcha sem tripulantes, passageiros e carga, mas com o reservatório de combustível cheio e as ferramentas habituais e a roda sobresselente, se aplicável;
- 2.6. Para efeitos da parte III do presente regulamento, entende-se por:
- 2.6.1. «Dispositivo limitador de velocidade (DLV)», um dispositivo cuja função primária consiste em controlar a alimentação de combustível ao motor de modo a limitar a velocidade do veículo ao valor especificado;
- 2.6.2. «Homologação de um DLV», a homologação de um tipo de DLV relativamente aos requisitos estabelecidos no ponto 21;
- 2.6.3. «Modelo de DLV», DLV que não apresentam entre si diferenças no que respeita às características essenciais, tais como:
- a marca e o tipo do dispositivo,
- a gama de valores de velocidade dentro da qual o DLV pode ser regulado,
- o método utilizado para controlar a alimentação de combustível do motor.

PARTE I

HOMOLOGAÇÃO DE VEÍCULOS NO QUE RESPEITA À LIMITAÇÃO DA SUA VELOCIDADE MÁXIMA

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO
- 3.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que se refere à limitação de velocidade deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu mandatário devidamente acreditado.
- 3.2. Deve ser acompanhado pelos documentos adiante mencionados, em triplicado, e das indicações seguintes:
- 3.2.1. Uma descrição pormenorizada do modelo de veículo e das suas peças relacionadas com a limitação de velocidade, incluindo as especificações e os documentos referidos no anexo 1 do presente regulamento;
- 3.2.2. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar;
- 3.2.3. Poderá ser aceite para o ensaio um veículo que não inclua todos os componentes específicos do modelo desde que o requerente possa demonstrar, de modo a satisfazer a autoridade competente, que a ausência dos componentes não produz qualquer efeito nos resultados dos controlos, no que diz respeito aos requisitos do presente regulamento.

- 3.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para garantir o controlo eficaz da conformidade da produção, antes de conceder a homologação.
4. HOMOLOGAÇÃO
- 4.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento cumprir o prescrito no ponto 5, a homologação é concedida.
- 4.2. A cada tipo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (00 para o regulamento na sua versão actual) indicam a série de alterações que incorpora as principais alterações técnicas mais recentes do regulamento à data da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
- 4.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação ou a cessação da produção de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento devem ser notificadas às partes no acordo que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário conforme ao modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.
- 4.4. Nos veículos conformes a modelos de veículos 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 envolvendo a letra «E» seguida do número distintivo 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;
- 4.4.3. O seguinte símbolo adicional: um rectângulo no interior do qual figura um número (ou números), mencionando a velocidade regulada (ou gama de velocidades reguladas), em km/h (e milhas/h, se o requerente o pedir).
- 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 terá 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 serão 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. Os modelos B e C do anexo 4 do presente regulamento apresentam exemplos de disposições de marcas de homologação.

⁽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 e 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 emitidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos ECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália, 46 para a Ucrânia, 47 para a África do Sul e 48 para a Nova Zelândia. Os números seguintes devem ser 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 e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições; os números assim atribuídos são comunicados pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no acordo.

- 4.9. Para além das prescrições de marcação do ponto 4.4, as partes contratantes do presente regulamento poderão exigir que o veículo esteja equipado com uma chapa fixada num local bem visível e facilmente acessível no interior do compartimento de condução e que ostente, de forma clara e indelével:
- 4.9.1. A expressão «DISPOSITIVO LIMITADOR DE VELOCIDADE INSTALADO» (ou outra com um efeito semelhante),
- 4.9.2. O nome ou a marca registada do calibrador DLV (se aplicável),
- 4.9.3. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação e o número do presente regulamento, seguido da letra «R», e
- 4.9.4. A velocidade regulada em km/h (e milhas/h, se solicitado) a que o veículo está calibrado.
5. PRESCRIÇÕES
- 5.1. **Prescrições para veículos das categorias M₃, N₂ e N₃, equipados com FLV**
- 5.1.1. O dispositivo de limitação de velocidade deve ser tal que o veículo, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, cumpra as disposições da parte I do presente regulamento.
- 5.1.2. Em especial, o DLV do veículo deve ser concebido, construído e montado de tal modo que resista à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possa estar exposto e às tentativas de modificação da regulação em conformidade com o ponto 5.1.6 abaixo.
- 5.1.2.1. O limiar de limitação não deve ser susceptível, em caso algum, de ser aumentado ou removido temporariamente ou permanentemente nos veículos em utilização. A inviolabilidade deve ser demonstrada ao serviço técnico através de documentação que analise o modo de anomalia em que o sistema será globalmente examinado. A análise deve mostrar, tendo em conta os diferentes estados tomados pelo sistema, as consequências de uma modificação dos estados de entrada ou de saída sobre o funcionamento, as possibilidades de obter essas modificações por anomalias ou violações voluntárias e a possibilidade da sua ocorrência. O nível de análise será sempre o correspondente à primeira anomalia.
- 5.1.2.2. A função de limitação de velocidade e as conexões necessárias para a sua operação, excepto as essenciais para o funcionamento do veículo, devem poder ser protegidas de ajustamentos não autorizados ou da interrupção de abastecimento de energia pela utilização de dispositivos de selagem e/ou a necessidade de utilizar ferramentas especiais.
- 5.1.3. A função de limitação de velocidade não deve accionar o sistema de travagem de serviço do veículo. Pode ser incorporado um travão permanente (por exemplo, um retardador) apenas se funcionar após a função de limitação de velocidade ter restringido a alimentação de combustível para a posição correspondente ao débito de combustível mínimo.
- 5.1.4. A função de limitação de velocidade deve ser tal que não afecte a velocidade do veículo na estrada se for aplicada uma acção positiva sobre o acelerador quando o veículo estiver a circular à sua velocidade regulada.
- 5.1.5. A função de limitação de velocidade pode permitir o comando normal pelo acelerador para fins de mudança de relação da caixa de velocidades.
- 5.1.6. Nenhuma avaria ou interferência ilegal deve ter como resultado um aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.
- 5.1.7. A função de limitação de velocidade deve ser obtida independentemente do comando do acelerador utilizado se existir mais do que um desses comandos que possa ser alcançado a partir da posição sentada do condutor.

- 5.1.8. A função de limitação de velocidade deve funcionar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético sem perturbações electromagnéticas inaceitáveis para com qualquer peça nesse ambiente.
- 5.1.9. O requerente da homologação deve fornecer documentação descrevendo procedimentos de verificação e calibração. Deve ser possível verificar o funcionamento da função de limitação de velocidade enquanto o veículo se encontrar imobilizado (por exemplo, para conformidade da produção ou inspecção periódica).
- 5.1.10. Todos os componentes necessários para a operação completa da função de limitação de velocidade devem ser alimentados em energia sempre que o veículo estiver a rodar.

5.2. **Requisitos para veículos equipados com FLAV**

- 5.2.1. A FLAV deve ser tal que o veículo, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, cumpra as disposições da parte I do presente regulamento.
- 5.2.1.1. Em especial, o dispositivo e todos os componentes em que se baseia a FLAV devem ser concebidos, construídos e montados de tal modo que resistam à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possam estar expostos.
- 5.2.2. A FLAV deve funcionar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético e estar conforme com as disposições técnicas do Regulamento n.º 10 no seu último nível de alterações em vigor aquando da homologação.
- 5.2.3. Nenhuma avaria ou interferência ilegal em relação ao sistema deve resultar num aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.
- 5.2.4. O valor da V_{adj} deve ser permanentemente indicado ao condutor e ser visível do assento do condutor. Isso não impede a interrupção temporária da indicação por razões de segurança ou a pedido do condutor.
- 5.2.5. A FLAV deve obedecer às seguintes condições:
- 5.2.5.1. A FLAV não deve accionar o sistema de travagem de serviço do veículo com excepção de veículos das categorias M_1 e N_1 , em que o sistema de travagem de serviço do veículo possa ser accionado.
- 5.2.5.2. A FLAV deve ser eficaz qualquer que seja o tipo ou transmissão de motor utilizado.
- 5.2.5.3. A velocidade do veículo deve estar limitada a V_{adj} .
- 5.2.5.4. Ainda deve ser possível exceder a V_{adj} quando ensaiado em conformidade com o ponto 5.3.
- 5.2.5.4.1. Para exceder a V_{adj} deve ser exigida uma acção positiva (*).
- 5.2.5.4.2. Sempre que a velocidade do veículo exceda a V_{adj} o condutor deve ser informado por meio de um sinal de aviso adequado além do velocímetro.
- 5.2.5.4.3. O cumprimento do disposto no ponto 5.2.5.4.2 deve ser demonstrado por meio dos ensaios de acordo com o ponto 5.3.
- 5.2.6. Regulação da V_{adj} :
- 5.2.6.1. Deve ser possível regular o valor V_{adj} por etapas não superiores a 10 km/h entre os 30 km/h e a velocidade máxima de projecto do veículo.

(*) Por exemplo, *kickdown*.

- 5.2.6.2. No caso de veículos fabricados para venda em países onde sejam utilizadas unidades do sistema imperial, deve ser possível regular o valor V_{adj} por etapas não superiores a 5 mph, entre as 20 mph e a velocidade máxima de projecto do veículo.
- 5.2.6.3. Isso deve ser alcançado por um dispositivo de controlo accionado directamente pelo condutor.
- 5.2.7. Activação/desactivação:
 - 5.2.7.1. A FLAV deve ser susceptível de ser activada/desactivada a qualquer momento.
 - 5.2.7.2. A FLAV deve ser desactivada cada vez que o motor seja desligado por uma acção deliberada do condutor.
 - 5.2.7.3. Quando a FLAV for activada, a regulação inicial da V_{adj} não deve ser inferior à velocidade do veículo nesse momento.

5.3. Ensaios

- 5.3.1. Os ensaios de limitação de velocidade, a que o veículo apresentado para homologação é submetido, assim como os requisitos de limitação de velocidade, estão descritos no anexo 5 do presente regulamento. A pedido do fabricante e com o acordo da entidade homologadora, os veículos cuja velocidade de limitação teórica V não exceda a velocidade regulada (V_{set}) definida para esses veículos podem ser objecto de isenção dos ensaios referidos no anexo 5 desde que sejam satisfeitos os requisitos do presente regulamento.
- 5.3.2. Os ensaios de limitação de velocidade ajustável, a que o veículo apresentado para homologação é submetido, estão descritos no anexo 6 do presente regulamento.
 - 5.3.2.1. Devem ser escolhidas três velocidades diferentes para os ensaios, ao critério do serviço técnico.

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

- 6.1. Qualquer modificação do modelo de veículo deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou. Essa entidade pode então:
 - 6.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de produzir efeitos negativos significativos e que o veículo continua em todo o caso a obedecer aos requisitos estabelecidos, ou
 - 6.1.2. Exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.
- 6.2. A confirmação ou a recusa da homologação, com especificação da modificação efectuada, deve ser comunicada às partes signatárias do Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento por meio do procedimento indicado no ponto 4.3.
- 6.3. A autoridade competente que emite a extensão da homologação deve atribuir um número de série a cada formulário de comunicação estabelecido para tal extensão e dele informar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, através de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 1 do presente regulamento.

7. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

- 7.1. Todos os veículos homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes ao modelo homologado, cumprindo o disposto no ponto 5.
- 7.2. Para verificar se as prescrições do ponto 7.1 são cumpridas, devem ser realizados controlos adequados da produção.

- 7.3. O titular da homologação deve, em especial:
- 7.3.1. Garantir a existência de procedimentos para o controlo eficaz da qualidade do veículo;
 - 7.3.2. Ter acesso aos equipamentos de ensaio necessários para verificar a conformidade com cada modelo/tipo homologado;
 - 7.3.3. Garantir que os dados referentes aos resultados dos ensaios sejam registados e que os documentos correspondentes permaneçam disponíveis por um período a determinar em consonância com o serviço administrativo;
 - 7.3.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio, para verificar e assegurar a consistência das características do veículo, tomando em consideração variações admissíveis na produção industrial;
 - 7.3.5. Assegurar que para cada modelo de veículo são efectuadas verificações e ensaios em número suficiente de acordo com os procedimentos aprovados pela autoridade competente;
 - 7.3.6. Assegurar que, caso um conjunto de amostras ou componentes evidenciem não conformidade no tipo de ensaio em questão, se proceda a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios. Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção correspondente.
- 7.4. A autoridade competente que tenha concedido a homologação pode, em qualquer altura, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção.
- 7.4.1. Em cada inspecção, os registos dos ensaios e da produção devem ser apresentados ao inspector responsável.
 - 7.4.2. O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras para serem ensaiadas no laboratório do fabricante. O número mínimo de amostras pode ser determinado de acordo com os resultados das próprias verificações do fabricante.
 - 7.4.3. Se o nível da qualidade se revelar insatisfatório ou se parecer ser necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do ponto 7.4.2, o inspector deve seleccionar amostras para enviar ao serviço técnico que realizou os ensaios de homologação.
 - 7.4.4. A autoridade competente pode efectuar qualquer ensaio prescrito no presente regulamento. A frequência normal das inspecções autorizadas pela autoridade competente é bienal. No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a autoridade competente deve assegurar que sejam dados todos os passos necessários no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.
8. SANÇÕES POR 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 5 não forem cumpridos.
 - 8.2. Se uma parte contratante no Acordo de 1958 que aplique o presente regulamento revogar uma homologação por si previamente concedida, deve imediatamente notificar desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o regulamento, por meio de um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo 1.
9. CESSAÇÃO DA PRODUÇÃO
- 9.1. 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 homologadora. Após receber a comunicação em causa, essa autoridade deve notificar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 1 do presente regulamento.

10. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS
- 10.1. As partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento devem comunicar ao Secretariado da Organização das Nações Unidas os nomes e moradas dos serviços técnicos responsáveis pela realização de ensaios de homologação e dos serviços administrativos que concedem essas homologações e aos quais devem ser enviados os formulários de homologação, extensão, recusa ou revogação da homologação ou de cessação da produção emitidos por outros países.

PARTE II

HOMOLOGAÇÃO DE VEÍCULOS NO QUE RESPEITA À INSTALAÇÃO DE UM DISPOSITIVO LIMITADOR DE VELOCIDADE (DLV) DE TIPO HOMOLOGADO

11. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO
- 11.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à instalação de um tipo homologado de DLV deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário devidamente acreditado.
- 11.2. Deve ser acompanhado pelos documentos adiante mencionados, em triplicado, e das indicações seguintes:
- 11.2.1. Uma descrição pormenorizada do modelo de veículo e das suas peças relacionadas com a limitação de velocidade, incluindo os pormenores e a documentação referida no anexo 2 do presente regulamento;
- 11.2.2. A pedido da autoridade competente, também deve ser fornecido o formulário de comunicação de homologação de cada tipo de DLV (em conformidade com o anexo 3 do presente regulamento);
- 11.2.3. Um veículo representativo do modelo a homologar equipado com um tipo de DLV homologado que deve ser apresentado ao serviço técnico;
- 11.2.3.1. Poderá ser aceite para o ensaio um veículo que não inclua todos os componentes específicos do modelo desde que o requerente possa demonstrar, de modo a satisfazer a autoridade competente, que a ausência dos componentes não produz qualquer efeito nos resultados dos controlos, no que diz respeito aos requisitos do presente regulamento.
- 11.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para garantir o controlo eficaz da conformidade da produção, antes de conceder a homologação.
12. HOMOLOGAÇÃO
- 12.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento estiver equipado com um tipo homologado de DLV e cumprir o prescrito no ponto 13, a homologação é concedida a esse modelo de veículo.
- 12.2. A cada tipo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (00 para o regulamento na sua versão actual) indicam a série de alterações que incorpora as principais alterações técnicas mais recentes do regulamento à data da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
- 12.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação ou a cessação da produção de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento devem ser notificadas às partes no acordo que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme com o modelo constante do anexo 2 do presente regulamento.

- 12.4. Nos veículos conformes a modelos de veículos 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:
- 12.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ⁽¹⁾;
- 12.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo previsto no ponto 12.4.1;
- 12.4.3. O seguinte símbolo adicional: um retângulo no interior do qual figura um número correspondente à gama de velocidades do veículo para a qual o DLV pode ser regulado, expresso em km/h (e milhas/h, a pedido do requerente).
- 12.5. 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 12.4.1 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 serão dispostos em colunas verticais à direita do símbolo prescrito no ponto 12.4.1.
- 12.6. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.
- 12.7. A marca de homologação deve ser colocada sobre a chapa de identificação do veículo afixada pelo fabricante, ou na sua proximidade.
- 12.8. Os modelos B e C do anexo 4 do presente regulamento apresentam exemplos de disposições de marcas de homologação.
- 12.9. Para além das prescrições de marcação do ponto 12.4., as partes contratantes do presente regulamento poderão exigir que o veículo esteja equipado com uma chapa fixada num local bem visível e facilmente acessível no interior do compartimento de condução e que ostente, de forma clara e indelével:
- 12.9.1. A expressão «DISPOSITIVO LIMITADOR DE VELOCIDADE INSTALADO» (ou outra com um efeito semelhante),
- 12.9.2. O nome ou a marca registada do calibrador DLV (se aplicável),
- 12.9.3. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação e o número do presente regulamento, seguido da letra «R», e
- 12.9.4. A velocidade regulada em km/h (e milhas/h, se solicitado) a que o veículo está calibrado.

⁽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 e 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 emitidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos ECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália, 46 para a Ucrânia, 47 para a África do Sul e 48 para a Nova Zelândia. Os números seguintes devem ser 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 e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições; os números assim atribuídos são comunicados pelo secretário-geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no acordo.

13. PRESCRIÇÕES
- 13.1. **Prescrições relativas à instalação de um DLV homologado**
- 13.1.1. O DLV deve ser instalado de um modo que o veículo, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, cumpra as disposições da parte II do presente regulamento.
- 13.1.2. A ficha de informações deve indicar como é garantida a inviolabilidade do DLV. O nível de análise será sempre o correspondente à primeira anomalia.
- 13.1.3. A função de limitação de velocidade deve ser obtida independentemente do comando do acelerador utilizado, se existir mais de um desses comandos que possa ser alcançado a partir da posição sentada do condutor.
- 13.1.4. O requerente da homologação deve fornecer documentação descrevendo procedimentos de verificação e calibração. Deve ser possível verificar o funcionamento da função de limitação de velocidade enquanto o veículo se encontrar imobilizado (por exemplo, para conformidade da produção ou inspeção periódica).
- 13.1.5. Todos os componentes necessários para a operação completa do DLV devem ser alimentados em energia sempre que o veículo estiver a rodar.
- 13.1.6. A função de limitação de velocidade não deve accionar o sistema de travagem de serviço do veículo. Pode ser incorporado um travão permanente (por exemplo, um retardador) apenas se funcionar após a função de limitação de velocidade ter restringido a alimentação de combustível para a posição correspondente ao débito de combustível mínimo.
- 13.2. **Prescrições relativas à instalação de um DALV homologado**
- 13.2.1. O veículo no qual o DALV homologado foi instalado deve cumprir todos os requisitos dos pontos 5.2.2, 5.2.4, 5.2.5.4, 5.2.6 e 5.2.7.
14. MODIFICAÇÕES DE UM MODELO DE VEÍCULO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
- 14.1. Qualquer modificação do modelo de veículo deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou. Essa entidade pode então:
- 14.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de produzir efeitos negativos significativos e que, em todo o caso, o veículo continua a obedecer aos requisitos estabelecidos, ou
- 14.1.2. Exigir um novo relatório do serviço técnico.
- 14.2. A confirmação ou a recusa da homologação, com especificação da modificação efectuada, deve ser comunicada às partes signatárias do Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento por meio do procedimento indicado no ponto 12.3.
- 14.3. A autoridade competente que emite a extensão da homologação deve atribuir um número de série a cada formulário de comunicação estabelecido para tal extensão e notificar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 2 do presente regulamento.
15. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 15.1. Os veículos homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes ao modelo homologado, cumprindo as prescrições estabelecidas no ponto 13.
- 15.2. Para verificar se as prescrições do ponto 15.1 são cumpridas, devem ser realizados controlos adequados da produção.

- 15.3. O titular da homologação deve, em especial:
- 15.3.1. Garantir a existência de procedimentos para um controlo de qualidade eficaz dos veículos no que respeita todos os aspectos relevantes para o cumprimento dos requisitos estabelecidos no ponto 13;
- 15.3.2. Garantir que, para cada veículo homologado, sejam efectuados controlos suficientes no que respeita à instalação de um modelo homologado de DLV, de forma a que todos os veículos em produção cumpram as especificações dos veículos apresentados para homologação;
- 15.3.3. Garantir que, caso os controlos efectuados ao abrigo do ponto 15.3.2 revelem o não cumprimento, num ou mais veículos, dos requisitos estabelecidos no ponto 13, sejam tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção correspondente.
- 15.4. A entidade competente que concedeu a homologação pode, em qualquer altura, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção. Essa autoridade pode igualmente proceder a controlos aleatórios a veículos fabricados em série para verificação do cumprimento das prescrições do ponto 13.
- 15.5. No caso de os resultados das verificações e controlos efectuados em aplicação do ponto 15.4 não serem satisfatórios, a autoridade competente deve assegurar que sejam tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.
- 15.6. A frequência normal das inspecções autorizadas pela autoridade competente é bienal. No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a autoridade competente deve assegurar que sejam dados todos os passos necessários no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.
16. SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 16.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se os requisitos enunciados no ponto 13 não forem cumpridos.
- 16.2. Se uma parte contratante no Acordo de 1958 que aplique o presente regulamento revogar uma homologação por si previamente concedida, deve imediatamente notificar desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o regulamento, por meio de um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo 2.
17. CESSAÇÃO DA PRODUÇÃO
- 17.1. 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 homologadora. Após receber a comunicação em causa, essa autoridade deve notificar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 2 do presente regulamento.
18. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS
- 18.1. As partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento devem comunicar ao Secretariado da Organização das Nações Unidas os nomes e moradas dos serviços técnicos responsáveis pela realização de ensaios de homologação e dos serviços administrativos que concedem essas homologações e aos quais devem ser enviados os formulários de homologação, extensão, recusa ou revogação da homologação ou de cessação da produção emitidos por outros países.

PARTE III

HOMOLOGAÇÃO DE DISPOSITIVOS LIMITADORES DE VELOCIDADE (DLV)

19. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO DE UM DLV
 - 19.1. O pedido de homologação de um DLV deve ser apresentado pelo fabricante do DLV ou pelo seu mandatário devidamente acreditado.
 - 19.2. Para cada tipo de DLV, o pedido deve ser acompanhado de:
 - 19.2.1. Documentação em triplicado fornecendo uma descrição das características técnicas do DLV e do método da sua instalação em cada marca e modelo de veículo a que o DLV se destina a ser instalado;
 - 19.2.2. Cinco amostras do modelo de DLV: estas amostras devem estar clara e indelevelmente marcadas com a firma ou marca do requerente e a designação do tipo;
 - 19.2.3. Um veículo ou um motor (no caso de ensaio em banco) equipado com o DLV a ser homologado, escolhido pelo requerente de acordo com o serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação.
 - 19.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para garantir o controlo eficaz da conformidade da produção antes de conceder a homologação.
20. HOMOLOGAÇÃO
 - 20.1. Se o DLV apresentado para homologação nos termos do presente regulamento cumprir o prescrito no ponto 21, a homologação desse tipo de DLV é concedida.
 - 20.2. A cada tipo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (00 para o regulamento na sua versão actual) indicam a série de alterações que incorpora as principais alterações técnicas mais recentes do regulamento à data da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro tipo de DLV.
 - 20.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação ou a cessação da produção de um tipo de DLV, nos termos do presente regulamento, devem ser notificadas às partes no acordo que aplicam o presente regulamento, mediante um formulário conforme ao modelo indicado no anexo 3 do presente regulamento.
 - 20.4. Nos DLV conformes ao tipo de DLV homologado 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:

- 20.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ⁽¹⁾;
- 20.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo previsto no ponto 20.4.1.
- 20.5. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.
- 20.6. O modelo A do anexo 4 do presente regulamento apresenta exemplos de disposições de marcas de homologação.

21. PRESCRIÇÕES

21.1. Generalidades

- 21.1.1. O DLV deve ser concebido, construído e montado de tal forma que, em condições normais de utilização, permita que um veículo equipado com o DLV cumpra as prescrições da parte III do presente regulamento.
- 21.1.2. Em especial, o DLV deve ser concebido, construído e montado de tal modo que resista à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possa estar exposto e às tentativas de modificação da regulação, em conformidade com o ponto 21.1.6.
- 21.1.2.1. A velocidade regulada (V_{set}) não deve ser susceptível, em caso algum, de ser aumentada ou removida temporariamente ou permanentemente nos veículos em utilização. A inviolabilidade deve ser demonstrada ao serviço técnico através de documentação que analise o modo de anomalia em que o sistema será globalmente examinado. A análise deve mostrar, tendo em conta os diferentes estados tomados pelo sistema, as consequências de uma modificação dos estados de entrada ou de saída sobre o funcionamento, as possibilidades de obter essas modificações por anomalias ou violações voluntárias e a possibilidade da sua ocorrência. O nível de análise será sempre o correspondente à primeira anomalia.
- 21.1.2.2. O DLV e as conexões necessárias para o seu funcionamento, excepto as que são essenciais para o funcionamento do veículo, devem poder ser protegidas contra regulações não autorizadas ou a interrupção de abastecimento de energia pela utilização de dispositivos de selagem e/ou a necessidade de utilizar ferramentas especiais.
- 21.1.3. O DLV não deve accionar o sistema de travagem de serviço do veículo. Só pode ser incorporado um travão permanente (por exemplo, um retardador) se este funcionar após o dispositivo limitador de velocidade ter restringido a alimentação de combustível à posição correspondente ao débito de combustível mínimo.
- 21.1.4. O DLV deve ser tal que não afecte a velocidade do veículo na estrada se for aplicada uma acção positiva sobre o acelerador quando o veículo estiver a circular à sua velocidade regulada.
- 21.1.5. O DLV pode permitir o comando normal pelo acelerador para mudança de relação da caixa de velocidades.

⁽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 e 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 emitidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos ECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália, 46 para a Ucrânia, 47 para a África do Sul e 48 para a Nova Zelândia. Os números seguintes devem ser 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 e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições; os números assim atribuídos são comunicados pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no acordo.

- 21.1.6. Nenhuma avaria ou interferência ilegal deve ter como resultado um aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.
- 21.1.7. O DLV deve funcionar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético sem perturbações electromagnéticas inaceitáveis para com qualquer peça nesse ambiente.
- 21.2. **Prescrições aplicáveis ao DALV**
- 21.2.1. O dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DALV) deve ser tal que o veículo, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, cumpra as disposições da parte III do presente regulamento.
- 21.2.1.1. Em especial, a FLAV deve ser concebida, construída e montada de tal modo que resista à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possa estar exposta.
- 21.2.2. A função de limitação de velocidade deve funcionar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético e estar conforme às disposições técnicas do Regulamento n.º 10 com a série mais recente de alterações em vigor aquando da homologação.
- 21.2.3. Nenhuma avaria ou interferência ilegal deve ter como resultado um aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.
- 21.2.4. O valor V_{adj} deve ser permanentemente indicado ao condutor por uma indicação visual. Isso não impede a interrupção temporária da sua visualização por razões de segurança.
- 21.2.5. O DALV deve cumprir os seguintes requisitos:
- 21.2.5.1. O dispositivo ajustável de limitação da velocidade não deve accionar o sistema de travagem de serviço do veículo, com excepção de veículos das categorias M_1 e N_1 , em que o sistema de travagem de serviço do veículo pode ser accionado.
- 21.2.5.2. O método utilizado para limitar a velocidade, ao alcançar V_{adj} , deve ser possível em qualquer tipo de transmissão (automática ou manual) do veículo.
- 21.2.5.3. A velocidade do veículo deve estar limitada a V_{adj} .
- 21.2.5.4. Ainda deve ser possível exceder a velocidade V_{adj} .
- 21.2.5.4.1. Para exceder V_{adj} deve ser exigida uma acção positiva (*).
- 21.2.5.4.2. Sempre que a velocidade do veículo exceda V_{adj} o condutor deve ser informado por meio de um sinal de aviso adequado além do velocímetro.
- 21.2.5.4.3. O cumprimento do disposto no ponto 21.2.5.4.2 deve ser demonstrado com o ponto 21.3.
- 21.2.5.5. A função de limitação de velocidade deve permitir o comando normal do acelerador para selecção de velocidades.
- 21.2.6. Regulação da V_{adj} :
- 21.2.6.1. Deve ser possível regular o valor V_{adj} por etapas não superiores a 10 km/h (5 mph), entre os 30 km/h (20 mph) e a velocidade máxima de projecto do veículo.
- 21.2.6.2. No caso de veículos fabricados para venda em países onde sejam utilizadas unidades do sistema imperial, deve ser possível regular o valor V_{adj} por etapas não superiores a 5 mph, entre as 20 mph e a velocidade máxima de projecto do veículo.

(*) Por exemplo, *kickdown*.

- 21.2.6.3. Isso deve ser alcançado por um dispositivo de controlo accionado pelo condutor.
- 21.2.7. Activação/desactivação
- 21.2.7.1. Quando a V_{adj} é ajustada pelo condutor, esta não deve ser susceptível de ser alterada por quaisquer meios diferentes do dispositivo de controlo designado.
- 21.2.7.2. O DALV deve poder ser activado/desactivado a qualquer momento.
- 21.2.7.3. O DALV deve ser desactivado em cada paragem do motor e sempre que seja retirada a chave.
- 21.3. **Ensaios**
- 21.3.1. Os ensaios de limitação de velocidade, a que o DLV apresentado para homologação é submetido, assim como os comportamentos funcionais requeridos, estão descritos no anexo 5 do presente regulamento.
- 21.3.2. Os ensaios de limitação de velocidade ajustável, a que o DALV apresentado para homologação é submetido, estão descritos no anexo 6 do presente regulamento.
- 21.3.2.1. Devem ser escolhidas três velocidades diferentes para os ensaios, ao critério do serviço técnico.
22. MODIFICAÇÃO DO TIPO DE DLV E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
- 22.1. Qualquer modificação do tipo de DLV deve ser notificada ao departamento administrativo que o homologou. Essa entidade pode então:
- 22.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de terem um efeito adverso apreciável e que, em qualquer caso, o DLV cumpre ainda as prescrições;
- 22.1.2. Exigir um novo relatório de alguns ou de todos os ensaios previstos no anexo 5 do presente regulamento ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.
- 22.2. A confirmação ou a recusa da homologação, com especificação da modificação efectuada, deve ser comunicada às partes signatárias do Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento por meio do procedimento indicado no ponto 20.3.
- 22.3. A autoridade competente que emite a extensão da homologação deve atribuir um número de série a cada formulário de comunicação estabelecido para tal extensão e notificar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, através de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 3 do presente regulamento.
23. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 23.1. Todos os DLV homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes ao tipo homologado, cumprindo o disposto no ponto 21.
- 23.2. Para verificar se as prescrições do ponto 23.1 são cumpridas, devem ser realizados controlos adequados da produção.
- 23.3. O titular da homologação deve, em especial:
- 23.3.1. Garantir a existência de procedimentos para o controlo eficaz da qualidade do DLV;

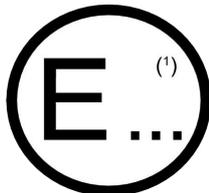
- 23.3.2. Ter acesso aos equipamentos de ensaio necessários para verificar a conformidade com cada tipo homologado;
- 23.3.3. Garantir que os dados referentes aos resultados dos ensaios sejam registados e que os documentos correspondentes permaneçam disponíveis por um período a determinar em consonância com o serviço administrativo;
- 23.3.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio, para verificar e assegurar a consistência das características do DLV, tomando em consideração variações admissíveis na produção industrial;
- 23.3.5. Garantir que para cada tipo de DLV, pelo menos, as dimensões, os materiais constituintes e o método de montagem correspondem ao DLV homologado. Se necessário, deverão ser efectuados os ensaios descritos no ponto 1 do anexo 5 do presente regulamento;
- 23.3.6. Assegurar que, caso um conjunto de amostras ou componentes evidenciem não conformidade no tipo de ensaio em questão, se proceda a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios. Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção correspondente.
- 23.4. A autoridade competente que tenha concedido a homologação pode, em qualquer altura, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção.
- 23.4.1. Em cada inspecção, os registos dos ensaios e da produção devem ser apresentados ao inspector responsável.
- 23.4.2. O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras para serem ensaiadas no laboratório do fabricante. O número mínimo de amostras pode ser determinado de acordo com os resultados das próprias verificações do fabricante.
- 23.4.3. Se o nível da qualidade se revelar insatisfatório ou se parecer ser necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do ponto 23.4.2, o inspector deve seleccionar amostras para enviar ao serviço técnico que realizou os ensaios de homologação.
- 23.4.4. A autoridade competente pode efectuar qualquer ensaio prescrito no presente regulamento. A frequência normal das inspecções autorizadas pela autoridade competente é bienal. No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a autoridade competente deve assegurar que sejam dados todos os passos necessários no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.
24. SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO
- 24.1. A homologação concedida a um tipo de DLV nos termos do presente regulamento pode ser revogada se não for cumprido o disposto no ponto 21.
- 24.2. Se uma parte contratante no Acordo de 1958 que aplique o presente regulamento revogar uma homologação por si previamente concedida, deve imediatamente notificar desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o regulamento, utilizando um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo 3.
25. CESSAÇÃO DA PRODUÇÃO
- 25.1. Se o titular da homologação deixar completamente de fabricar um tipo de DLV homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a autoridade que concedeu a homologação. Após receber a comunicação em causa, essa autoridade deve notificar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, através de um formulário de comunicação conforme ao modelo que consta do anexo 3 do presente regulamento.

26. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS
- 26.1. As partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento devem comunicar ao Secretariado da Organização das Nações Unidas os nomes e moradas dos serviços técnicos responsáveis pela realização de ensaios de homologação e dos serviços administrativos que concedem essas homologações e aos quais devem ser enviados os formulários de homologação, extensão, recusa ou revogação da homologação ou de cessação da produção emitidos por outros países.
-

ANEXO 1

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (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 DA PRODUÇÃO

de um modelo de veículo no que diz respeito à limitação da velocidade máxima pela função de limitação da velocidade/
 função de limitação ajustável da velocidade nos termos da parte I do Regulamento n.º 89.

Homologação n.º: Extensão n.º:

1. Designação comercial ou marca do veículo a motor:
2. Modelo do veículo:
3. Nome e endereço do fabricante:
4. Se aplicável, nome e endereço do mandatário do fabricante:
5. Breve descrição da função de limitação da velocidade/função de limitação ajustável da velocidade do veículo:
6. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação da velocidade pode ser regulada:
 V = km/h
7. Relação potência máxima do motor/massa sem carga do modelo de veículo:
8. Relação mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do modelo de veículo:
9. Veículo apresentado para homologação em:
10. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
11. Data do relatório emitido por este serviço:
12. Número do relatório emitido por este serviço:
13. A homologação foi objecto de concessão/extensão/recusa/revogação ⁽²⁾

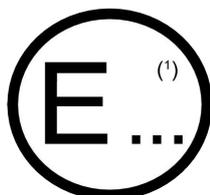
14. Posição da marca de homologação no veículo:
15. Local:
16. Data:
17. Assinatura:
18. A lista dos documentos entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação, e que podem ser obtidos a pedido, é anexada à presente comunicação.

-
- (¹) Número distintivo do país que procedeu à concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no regulamento).
- (²) Riscar o que não interessa.

ANEXO 2

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (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 DA PRODUÇÃO

de um modelo de veículo no que respeita à instalação de um dispositivo limitador de velocidade/de um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DLV/DALV) de tipo homologado nos termos da parte II do Regulamento n.º 89.

Homologação n.º: Extensão n.º:

1. Designação comercial ou marca do veículo a motor:
2. Veículo:
3. Nome e endereço do fabricante:
4. Se aplicável, nome e endereço do mandatário do fabricante:
5. Breve descrição do modelo de veículo no que diz respeito ao seu dispositivo limitador de velocidade/dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DLV/DALV):
6. Designação comercial ou marca do DLV/DALV e respectivo(s) número(s) de homologação:
7. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação de velocidade pode ser regulada:
8. Relação potência máxima do motor/massa sem carga do modelo de veículo:
9. Relação mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do modelo de veículo:
10. Data em que o veículo foi apresentado para os ensaios de homologação:
11. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
12. Data do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico:
13. Número do relatório emitido por este serviço:

14. A homologação foi objecto de concessão/recusa/extensão/revogação ^(?):
15. Posição da marca de homologação no veículo:
16. Local:
17. Data:
18. Assinatura:
19. A lista dos documentos entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação, e que podem ser obtidos a pedido, é anexada à presente comunicação.

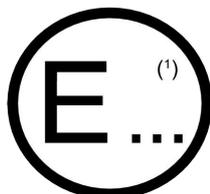
(1) Número distintivo do país que procedeu à concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no regulamento).

(2) Riscar o que não interessa.

ANEXO 3

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (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 DA PRODUÇÃO

no que diz respeito a um tipo de dispositivo limitador de velocidade/de um dispositivo ajustável de limitação de velocidade (DLV/DALV) nos termos da parte III do Regulamento n.º 89.

Homologação n.º: Extensão n.º:

1. Designação comercial ou marca do DLV/DALV:
2. Tipo de dispositivo:
3. Nome e morada do fabricante:
4. Se aplicável, nome e endereço do mandatário do fabricante:
5. Breve descrição do DLV/DALV:
6. Modelo de veículo em que o DLV/DALV foi ensaiado:
7. Velocidade ou gama de velocidades à qual o DLV/DALV pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o veículo em ensaio:
8. Relação potência máxima do motor/massa sem carga do veículo em ensaio:
9. Relação mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do veículo em ensaio:
10. Modelo(s) do(s) veículo(s) no(s) qual(ais) o dispositivo pode ser instalado:
11. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o(s) veículo(s) no(s) qual(ais) o dispositivo pode ser instalado:
12. Relação potência máxima do motor/massa sem carga do(s) modelo(s) de veículo no(s) qual(ais) o dispositivo pode ser instalado:
13. Relação mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do(s) veículo(s) no(s) qual(ais) o dispositivo pode ser instalado:

14. Dispositivo apresentado para homologação em:
15. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação:
16. Data do relatório emitido por este serviço:
17. Número do relatório emitido por este serviço:
18. A homologação foi objecto de concessão/recusa/extensão/revogação no que respeita ao DLV/DALV (?):
19. Posição da marca de homologação no dispositivo:
20. Local:
21. Data:
22. Assinatura:
23. A lista dos documentos entregues ao serviço administrativo que concedeu a homologação, e que podem ser obtidos a pedido, é anexada à presente comunicação.

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

(²) Riscar o que não interessa.

ANEXO 4

EXEMPLOS DE DISPOSIÇÕES DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

MODELO A



a = 8 mm min.

A marca de homologação acima apresentada, afixada num DLV/DALV, indica que o mesmo foi homologado nos Países Baixos (E4), nos termos do Regulamento n.º 89 com o número de homologação 002439. 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 89.

MODELO B

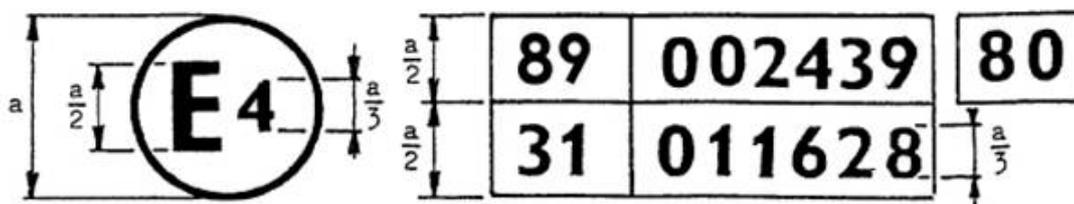


a = 8 mm min.

A marca de homologação acima apresentada, afixada num veículo, indica que o veículo foi homologado nos Países Baixos (E4), nos termos do Regulamento n.º 89, com o número de homologação 002439. 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 89. O número e a gama de números, expressos em km/h, inscritos num rectângulo, indicam a velocidade máxima regulada a que o veículo está limitado ⁽¹⁾, e a gama de velocidades reguladas às quais o veículo pode ser limitado.

⁽¹⁾ Este número pode ser inserido após a aplicação do resto da marca, quando se souber onde o veículo individual será registado. As variações desta parte da marcação não são consideradas modificações no modelo de veículo.

MODELO C



a = 8 mm min.

A marca de homologação acima apresentada, afixada num veículo, indica que o veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E4), nos termos dos Regulamentos n.ºs 89 e 31 ⁽¹⁾. Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que, nas datas em que as respectivas homologações foram concedidas, o Regulamento n.º 31 já incluía a série 01 de alterações e o Regulamento n.º 89 estava na sua forma original. O número e a gama de números, expressos em km/h, inscritos num rectângulo, indicam a velocidade máxima regulada a que o veículo está limitado e a gama de velocidades reguladas às quais o veículo pode ser limitado.

⁽¹⁾ Este último número é exclusivamente apresentado a título de exemplo.

ANEXO 5

ENSAIOS E REQUISITOS RELATIVOS AO COMPORTAMENTO FUNCIONAL

1. ENSAIOS DE LIMITAÇÃO DA VELOCIDADE

Os ensaios de homologação devem ser efectuados a pedido do requerente, em conformidade com o disposto nos n.ºs 1.1, 1.2 ou 1.3 seguintes.

1.1. MEDIÇÃO EM PISTA DE ENSAIO

1.1.1. **Preparação do veículo**

1.1.1.1. Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo de veículo a homologar ou um DLV/DALV representativo do tipo de DLV/DALV, conforme adequado.

1.1.1.2. As regulações do motor do veículo de ensaio, especialmente a alimentação de combustível (carburador ou sistema de injeção), devem estar conformes às especificações do fabricante do veículo.

1.1.1.3. Os pneumáticos devem estar devidamente rodados e a pressão deve ser a especificada pelo fabricante do veículo.

1.1.1.4. A massa do veículo deve ser a massa sem carga declarada pelo fabricante.

1.1.2. **Características da pista de ensaios**

1.1.2.1. A superfície de ensaio deve ser adequada à manutenção da velocidade estabilizada e deve ser isenta de irregularidades. Os declives não devem exceder 2 % e não devem variar mais do que 1 %, excluindo efeitos de abaulamento.

1.1.2.2. A superfície de ensaio não deve apresentar poças de água, neve ou gelo.

1.1.3. **Condições atmosféricas ambientais**

1.1.3.1. A velocidade média do vento medida a uma altura de, pelo menos, 1 m acima do solo deve ser inferior a 6 m/s com rajadas não superiores a 10 m/s.

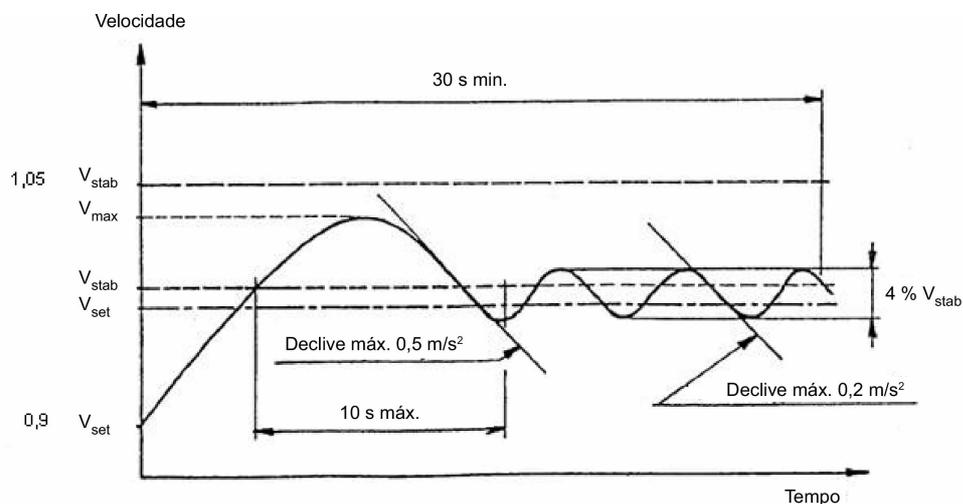
1.1.4. **Método do ensaio de aceleração (ver a figura na página seguinte)**

1.1.4.1. Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h mais baixa do que a velocidade regulada, deve ser acelerado tanto quanto possível empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador. Esta acção deve ser mantida, pelo menos, durante 30 segundos após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio, para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo, e durante a entrada em serviço da função de limitação de velocidade ou da função de limitação ajustável da velocidade ou do DLV/DALV, consoante o caso. A precisão da medição da velocidade deve ser de $\pm 1\%$. A medição do tempo deve ser efectuada com uma precisão inferior a 0,1 s.

1.1.4.2. O ensaio é considerado satisfatório se forem cumpridas as seguintes condições:

1.1.4.2.1. A velocidade estabilizada atingida pelo veículo não deve exceder a velocidade regulada ($V_{\text{stab}} \leq V_{\text{set}}$). Todavia, é aceitável uma tolerância de 5 % em relação ao valor de V_{set} ou de 5 km/h, conforme o valor que for maior;

- 1.1.4.2.2. Depois de atingida a velocidade estabilizada pela primeira vez:
- 1.1.4.2.2.1. A V_{\max} não deve exceder a V_{stab} em mais de 5 %;
- 1.1.4.2.2.2. A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,5 \text{ m/s}^2$, quando medida durante um período maior que $0,1 \text{ s}$;
- 1.1.4.2.2.3. As condições de velocidade estabilizada especificadas no ponto 1.1.4.2.3 devem ser atingidas no intervalo de 10 s , a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a V_{stab} .
- 1.1.4.2.3. Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:
- 1.1.4.2.3.1. A velocidade não deve variar mais do que 4 % da V_{stab} ou 2 km/h , conforme o valor que for maior;
- 1.1.4.2.3.2. A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2 \text{ m/s}^2$, quando medida durante um período maior que $0,1 \text{ s}$;
- 1.1.4.2.3.3. A V_{stab} é a velocidade média calculada para um intervalo mínimo de 20 segundos que comece a contar 10 segundos depois do momento em que se atingiu pela primeira vez a V_{stab} ;
- 1.1.4.2.4. Devem ser efectuados ensaios em aceleração e os critérios de aceitação devem ser verificados para cada relação da caixa de velocidades que permita, teoricamente, exceder a velocidade regulada.



A V_{\max} é a velocidade máxima atingida pelo veículo no primeiro meio período da curva de resposta.

1.1.5. Método de ensaio a velocidade constante

- 1.1.5.1. O veículo deve ser conduzido a plena aceleração até se atingir a velocidade constante, devendo então ser mantido a essa velocidade sem qualquer modificação da pista de ensaio durante pelo menos 400 m . A velocidade média do veículo deve ser medida nesta pista de ensaio. A medição da velocidade média deve então ser repetida na mesma pista de ensaio, mas no sentido oposto, e seguindo os mesmos procedimentos. A velocidade estabilizada relativa a todo o ensaio é a média das duas velocidades médias medidas para ambos os ensaios. O ensaio completo, incluindo o cálculo da velocidade estabilizada, deve ser efectuado cinco vezes. As medições de velocidade devem ser efectuadas com uma precisão de $\pm 1\%$ e as medições de tempo com uma precisão de $0,1 \text{ s}$.

- 1.1.5.2. Os ensaios são considerados satisfatórios se forem cumpridas as seguintes condições:
- 1.1.5.2.1. Em cada um dos ensaios, V_{stab} não deve exceder V_{set} . Todavia, é aceitável uma tolerância de 5 % em relação ao valor de V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior;
- 1.1.5.2.2. A diferença entre as velocidades estabilizadas obtidas durante cada ensaio deve ser igual ou inferior a 3 km/h.
- 1.1.5.2.3. Devem ser efectuados os ensaios a uma velocidade estabilizada e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita teoricamente exceder a velocidade regulada.

1.2. ENSAIOS NO BANCOS DE ROLOS

1.2.1. Características do banco de rolos

A inércia equivalente da massa do veículo deve ser reproduzida no banco de rolos com uma precisão de $\pm 10\%$. A velocidade do veículo deve ser medida com uma precisão de $\pm 1\%$. O tempo deve ser medido com uma precisão de 0,1 s.

1.2.2. Método do ensaio de aceleração

- 1.2.2.1. A potência absorvida pelo freio durante o ensaio deve ser regulada de modo a corresponder à resistência ao avanço do veículo à(s) velocidade(s) ensaiada(s). Essa potência pode ser estabelecida por cálculo e deve ser regulada com uma precisão de $\pm 10\%$. A pedido do requerente e com o acordo da autoridade competente, a potência absorvida pode, em alternativa, ser regulada a $0,4 P_{max}$ (P_{max} é a potência máxima do motor). Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h mais baixa do que a velocidade regulada, deve ser acelerado até à possibilidade máxima do motor, empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador. Esta acção deve ser mantida, pelo menos, durante 20 segundos após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio, para traçar a curva da velocidade em relação ao tempo, e durante a entrada em serviço da função de limitação de velocidade ou da função de limitação ajustável da velocidade ou do DLV/DALV, consoante o caso.

- 1.2.2.2. O ensaio deve ser considerado satisfatório se for cumprido o disposto no ponto 1.1.4.2 e nas suas subdivisões.

1.2.3. Método de ensaio para o ensaio a velocidade estabilizada

- 1.2.3.1. O veículo deve ser instalado no banco de rolos. Os seguintes critérios de aceitação devem ser cumpridos para uma potência absorvida pelo banco de rolos variando progressivamente da potência máxima P_{max} até um valor igual a $0,2 P_{max}$. A velocidade do veículo deve ser registada na gama completa de potência acima definida. A velocidade máxima do veículo deve ser determinada nessa gama. Os ensaios e os registos acima definidos devem ser efectuados cinco vezes.

- 1.2.3.2. Os ensaios devem ser considerados satisfatórios se for cumprido o disposto no n.º 1.1.5.2 anterior e nas suas subdivisões.

1.3. ENSAIO NO BANCO DE ENSAIOS DE MOTORES

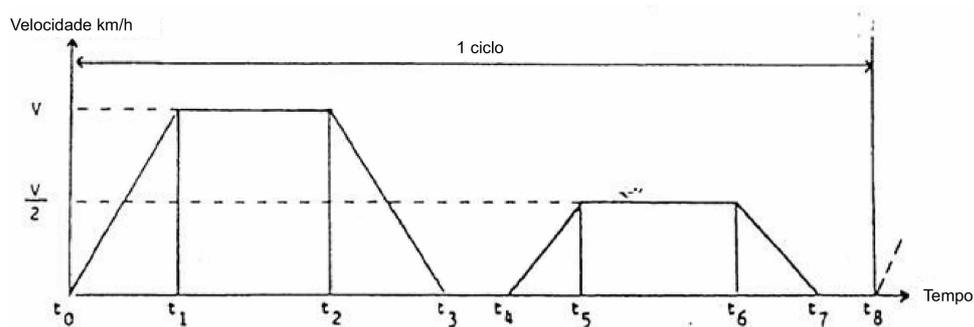
Este procedimento de ensaio apenas pode ser utilizado quando o requerente puder demonstrar, a contento dos serviços técnicos, que este método é equivalente à medição numa pista de ensaios.

2. ENSAIO DE RESISTÊNCIA

A função de limitação da velocidade/a função de limitação ajustável da velocidade ou o DLV/DALV, consoante o caso, deve ser submetida ao ensaio de durabilidade descrito a seguir. Todavia, este ensaio pode ser omitido se o requerente demonstrar resistência a estes efeitos.

- 2.1. O dispositivo deve funcionar durante um ciclo num banco que simule a atitude e o movimento que o DLV/DALV teria no veículo.

- 2.2. Mantém-se um ciclo de funcionamento por meio de um sistema de controlo fornecido pelo fabricante. O diagrama do ciclo é dado a seguir:



$t_0 - t_1, t_2 - t_3, t_4 - t_5, t_6 - t_7$: tempo necessário para esta operação

$t_1 - t_2 = 2$ segundos

$t_3 - t_4 = 1$ segundo

$t_5 - t_6 = 2$ segundos

$t_7 - t_8 = 1$ segundo

A seguir estão definidos cinco condicionamentos. As amostras do tipo de DLV/DALV apresentado para homologação devem ser submetidas aos diferentes condicionamentos, de acordo com o seguinte quadro:

	Primeiro DLV/DALV	Segundo DLV/DALV	Terceiro DLV/DALV	Quarto DLV/DALV
Condicionamento 1	X			
Condicionamento 2		X		
Condicionamento 3		X		
Condicionamento 4			X	
Condicionamento 5				X

- 2.2.1. Condicionamento 1: ensaios à temperatura ambiente ($20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).

Número de ciclos: 50 000

- 2.2.2. Condicionamento 2: ensaios a elevadas temperaturas.

- 2.2.2.1. Componentes electrónicos

Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante todo o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $65\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

Número de ciclos: 12 500.

- 2.2.2.2. Componentes mecânicos

Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante todo o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $100\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

Número de ciclos: 12 500.

- 2.2.3. Condicionamento 3: ensaios a baixas temperaturas.

Na câmara climática utilizada para o condicionamento 2, deve ser mantida uma temperatura de $-20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ durante todo o funcionamento.

Número de ciclos: 12 500.

- 2.2.4. Condicionamento 4: ensaios em atmosfera salina. (Apenas para componentes expostos ao meio rodoviário.)

O dispositivo deve funcionar durante um ciclo numa câmara com atmosfera salina. A concentração de cloreto de sódio deve ser de 5 %, e a temperatura interna da câmara climática de $35\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

Número de ciclos: 12 500.

- 2.2.5. Condicionamento 5: ensaio de vibração
 - 2.2.5.1. O DLV/DALV é instalado de modo semelhante ao utilizado no veículo.
 - 2.2.5.2. Aplicam-se vibrações sinusoidais nos três planos. O varrimento logarítmico deve ser de uma oitava por minuto.
 - 2.2.5.2.1. Primeiro ensaio: gama de frequências 10-24 Hz, amplitude ± 2 mm.
 - 2.2.5.2.2. Segundo ensaio: gama de frequências 24-1 000 Hz, para os componentes instalados num quadro-cabina, a entrada é de 2,5 g; para os componentes instalados no motor, a entrada é de 5 g.
 - 2.3. CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO DOS ENSAIOS DE RESISTÊNCIA
 - 2.3.1. No final dos ensaios de resistência, não devem ser observadas modificações dos comportamentos funcionais do dispositivo em relação à velocidade regulada.
 - 2.3.2. Todavia, se ocorrer alguma avaria do dispositivo durante um dos ensaios de resistência, um segundo dispositivo pode ser submetido aos testes de resistência, a pedido do fabricante.
-

ANEXO 6

ENSAIOS E REQUISITOS DE COMPORTAMENTO FUNCIONAL PARA DALV

1. **ENSAIOS DO SISTEMA AJUSTÁVEL DE LIMITAÇÃO DA VELOCIDADE**
 - 1.1. **Preparação do veículo**
 - 1.1.1. Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo do veículo a homologar ou um DALV representativo do tipo de DALV, conforme adequado.
 - 1.1.1.1. Para o DALV ser homologado, deve ser montado pelo fabricante num veículo que seja representativo do modelo a que o dispositivo se destina.
 - 1.1.2. As regulações do motor do veículo de ensaio, especialmente a alimentação de combustível (carburador ou sistema de injeção), devem estar conformes às especificações do fabricante do veículo.
 - 1.1.3. Os pneus devem estar devidamente rodados e a pressão deve ser a especificada pelo fabricante do veículo.
 - 1.1.4. A massa do veículo deve ser a massa mínima sem carga declarada pelo fabricante.
 - 1.2. **Características da pista de ensaios**
 - 1.2.1. O pavimento de ensaio deve ser adequado à manutenção da velocidade estabilizada e não deve apresentar irregularidades. Os gradientes não devem exceder 2 por cento.
 - 1.2.2. O pavimento de ensaio não deve apresentar poças de água, neve ou gelo.
 - 1.3. **Condições atmosféricas**
 - 1.3.1. A velocidade média do vento medida a uma altura de, pelo menos, 1 m acima do solo deve ser inferior a 6 m/s, com rajadas não superiores a 10 m/s.
 - 1.4. **Ensaio relativo à informação do condutor de que a V_{adj} está a ser excedida**
 - 1.4.1. A acção positiva (tal como referido nos n.ºs 5.2.5.4.1 e 21.2.5.4.1) exigida para permitir que a V_{adj} seja excedida deve ser aplicada quando o veículo circular a uma velocidade 10 km/h inferior à V_{adj} .
 - 1.4.2. O veículo deve ser acelerado até uma velocidade de, pelo menos, 10 km/h superior à V_{adj} .
 - 1.4.3. Esta velocidade deve ser mantida, pelo menos, durante 30 segundos.
 - 1.4.4. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio e ser medida com uma precisão de ± 1 por cento.
 - 1.4.5. O ensaio é considerado satisfatório se forem cumpridas as seguintes condições:
 - 1.4.5.1. O condutor é informado, por um sinal de aviso, quando a velocidade real do veículo estiver a exceder a V_{adj} em mais de 3 km/h.
 - 1.4.5.2. O condutor continua a ser informado durante o período em que a V_{adj} for excedida em mais de 3 km/h.

1.5. Ensaio da função/do dispositivo de limitação ajustável da velocidade

- 1.5.1. Com a FLAV/D desactivada, para cada relação da caixa de velocidades seleccionada para a velocidade V_{adj} de ensaio escolhida, o serviço técnico deve medir as forças exigidas sobre o comando do acelerador para manter a V_{adj} e uma velocidade (V_{adj*}) que seja 20 por cento ou 20 km/h (conforme o valor que for maior) mais rápida do que a V_{adj} .
- 1.5.2. Com a FLAV/D activada e regulada à V_{adj} , o veículo deve rodar a uma velocidade 10 km/h inferior à V_{adj} . O veículo deve então ser acelerado, através do aumento da força sobre o comando do acelerador, durante um período de $1\text{ s} \pm 0,2\text{ s}$ até atingir a velocidade necessária para alcançar a V_{adj*} . Esta força deve então ser mantida por um período de, pelo menos, 30 segundos, após a velocidade do veículo ter estabilizado.
- 1.5.3. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio, para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo, e durante a entrada em serviço da FLAV/D, conforme apropriado. A precisão da medição da velocidade deve ser de ± 1 por cento. A medição do tempo deve ser efectuada com uma precisão inferior a 0,1 s.
- 1.5.4. O ensaio é considerado satisfatório se forem cumpridas as seguintes condições:
- 1.5.4.1. A velocidade estabilizada (V_{stab}) atingida pelo veículo não deve exceder a V_{adj} em mais do que 3 km/h.
- 1.5.4.1.1. Depois de atingida a V_{stab} pela primeira vez:
- 1.5.4.1.1.1. A V_{max} não deve exceder a V_{stab} em mais do que 5 por cento;
- 1.5.4.1.1.2. A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,5\text{ m/s}^2$, quando medida durante um período maior do que 0,1 s;
- 1.5.4.1.1.3. As condições de velocidade estabilizada especificadas no n.º 1.5.4.1.1 devem ser atingidas no intervalo de 10 s, a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a V_{stab} .
- 1.5.4.1.2. Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:
- 1.5.4.1.2.1. A velocidade não deve variar mais do que 3 km/h em relação à V_{adj} ;
- 1.5.4.1.2.2. A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2\text{ m/s}^2$, quando medida durante um período maior do que 0,1 s;
- 1.5.4.1.2.3. A V_{stab} é a velocidade média calculada para um intervalo mínimo de 20 segundos, que começa a contar 10 segundos depois do momento em que se atingiu pela primeira vez a V_{stab} ;
- 1.5.4.1.3. Devem ser efectuados os ensaios em aceleração e os critérios de aceitação devem ser verificados para cada relação da caixa de velocidades que permita, teoricamente, alcançar a V_{adj*} .
-

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/wp29fdocsts.html>.

Regulamento n.º 101 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de passageiros movidos exclusivamente por um motor de combustão interna, ou movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico no que diz respeito à medição das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia eléctrica e autonomia eléctrica, e de veículos das categorias M₁ e N₁ movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico no que diz respeito à medição do consumo de energia eléctrica e da autonomia

Adenda 100: Regulamento n.º 101

Revisão 2

Contém todo o texto válido até:

Suplemento 6 à versão original do regulamento – Data de entrada em vigor: 4 de Abril de 2005

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento aplica-se às medições das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia eléctrica e da autonomia de veículos da categoria M₁ movidos exclusivamente por um motor de combustão interna ou por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico, e à medição do consumo de energia eléctrica e da autonomia de veículos das categorias M₁ e N₁ movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico ⁽¹⁾.

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 se refere à medição do consumo de energia (combustível ou energia eléctrica).
- 2.2. «Modelo de veículo», um conjunto de veículos a motor que não diferem entre si em características essenciais como carroçaria, unidade de tracção, transmissão, bateria de tracção (se aplicável), pneumáticos e massa sem carga.
- 2.3. «Massa sem carga», a massa do veículo em ordem de marcha, sem tripulantes, passageiros nem carga, mas com o depósito de combustível (se aplicável) cheio, líquido de arrefecimento, baterias de serviço e de tracção, óleos, carregador de bordo, carregador portátil, ferramentas e roda sobressalente e tudo o que for adequado para o veículo em causa, se fornecido pelo fabricante do veículo.
- 2.4. «Massa de referência», a massa sem carga do veículo, acrescida de uma massa fixa de 100 kg.
- 2.5. «Massa máxima», a massa máxima tecnicamente admissível declarada pelo fabricante (e que pode ser superior à massa máxima autorizada pelas autoridades nacionais).
- 2.6. «Massa de ensaio», para os veículos exclusivamente eléctricos, a «massa de referência» para os veículos da categoria M₁ e a massa sem carga mais metade da carga plena para os veículos da categoria N₁.
- 2.7. «Dispositivo de arranque a frio», um dispositivo que enriquece temporariamente a mistura ar/combustível dos motores, contribuindo assim para o arranque do motor.

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

- 2.8. «Dispositivo auxiliar de arranque», um dispositivo que facilita o arranque do motor sem que haja enriquecimento da mistura ar/combustível, nomeadamente velas de pré-aquecimento, modificação da regulação da injeção, etc.
- 2.9. «Grupo motopropulsor», o sistema de dispositivo(s) de armazenamento, conversor(es) e transmissor(es) de energia que converte(m) a energia armazenada em energia mecânica enviada às rodas para a propulsão do veículo.
- 2.10. «Veículo equipado com motor de combustão interna», um veículo movido unicamente por um motor de combustão interna.
- 2.11. «Grupo de tracção eléctrica», um sistema que consiste em um ou mais dispositivos de armazenamento de energia (por exemplo, bateria, volante electromecânico ou supercondensador), um ou mais dispositivos de acondicionamento de energia e uma ou mais máquinas que convertem energia eléctrica armazenada em energia mecânica enviada às rodas para a propulsão do veículo.
- 2.12. «Veículo puramente eléctrico», um veículo equipado exclusivamente com um dispositivo de tracção eléctrica.
- 2.13. «Motopropulsor híbrido», um dispositivo de tracção eléctrica equipado com pelo menos dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenagem de energia (a bordo do veículo) para a propulsão do veículo.
- 2.13.1. «Motopropulsor híbrido-eléctrico», um dispositivo de tracção cuja energia, para efeitos de propulsão mecânica, provém de ambas as fontes de energia seguintes (a bordo do veículo):
- um combustível;
 - um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica (por exemplo, bateria, condensador, volante/gerador, etc.).
- 2.14. «Veículo híbrido (VH)», um veículo movido por um grupo motopropulsor híbrido.
- 2.14.1. «Veículo híbrido-eléctrico (VHE)», um veículo movido por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico.
- 2.15. «Autonomia eléctrica», para veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico ou por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico com carregamento do exterior, a distância que pode ser percorrida em modo eléctrico com uma bateria completamente carregada (ou outro dispositivo de armazenagem de energia eléctrica) medida de acordo com o procedimento descrito no anexo 9.
- 2.16. «Sistema de regeneração periódica», um dispositivo antipoluição (por exemplo, catalisador, colector de partículas) que requer um processo de regeneração periódica em menos de 4 000 km de funcionamento normal do veículo. Se a regeneração de um dispositivo antipoluição ocorrer pelo menos uma vez por ensaio do tipo I e já tiver ocorrido pelo menos uma regeneração durante o ciclo de preparação do veículo, será considerado como um sistema de regeneração contínua, o qual não necessita de um procedimento de ensaio especial. O anexo 10 não é aplicável a sistemas de regeneração contínua.

A pedido do fabricante, o procedimento de ensaio específico para os sistemas de regeneração periódica não é aplicado a um dispositivo de regeneração se o fabricante apresentar dados à entidade homologadora do modelo que demonstrem que, durante os ciclos em que ocorre a regeneração, as emissões de CO₂ não excedem o valor declarado em mais de 4 % após acordo do serviço técnico.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

- 3.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à medição das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível e/ou no que diz respeito à medição do consumo de energia eléctrica e à autonomia eléctrica deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário devidamente acreditado.
- 3.2. Deve ser acompanhado dos documentos adiante mencionados, em triplicado, e das indicações seguintes:

- 3.2.1. Uma descrição das características essenciais do veículo, incluindo todas as especificações mencionadas no anexo 1, no anexo 2 e no anexo 3, em função do tipo de grupo motopropulsor. A pedido do serviço técnico encarregado dos ensaios ou do fabricante, podem-se admitir informações técnicas complementares para veículos bem determinados que sejam especialmente económicos em termos de consumo de combustível.
- 3.2.2. Descrição das características fundamentais do veículo, incluindo as características usadas na redacção do anexo 4.
- 3.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar. Durante o ensaio, o serviço técnico deve verificar que o veículo, caso seja movido exclusivamente por um motor de combustão interna ou por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico, satisfaz os valores-limite aplicáveis ao modelo em questão, conforme descrito no Regulamento n.º 83.
- 3.4. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para assegurar um controlo eficaz da conformidade da produção antes de homologar o modelo de veículo.

4. HOMOLOGAÇÃO

- 4.1. Se as emissões de CO₂ e o consumo de combustível e/ou o consumo de energia eléctrica e a autonomia eléctrica do modelo de veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento tiverem sido medidos de acordo com as especificações do ponto 5, é concedida a homologação a esse modelo de veículo.
- 4.2. A cada tipo homologado deve ser atribuído um número de homologação. Os 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 do regulamento à data da emissão da homologação. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.
- 4.3. A comunicação da concessão, extensão ou da recusa da homologação de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento deve ser feita às partes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento por meio de um formulário conforme com o modelo apresentado no anexo 4 do presente regulamento.
- 4.4. Nos veículos conformes com modelos homologados nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:
- 4.4.1. Uma circunferência envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo 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.

⁽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 e 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 emitidas 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 e/ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições, e os números assim atribuídos serão comunicados pelo secretário-geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no acordo.

- 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 e os símbolos adicionais de todos os regulamentos ao abrigo dos quais tiver sido concedida a homologação no país em causa são dispostos em colunas verticais à direita do símbolo previsto no ponto 4.4.1.
- 4.6. A marca de homologação deve ser indelével e claramente legível.
- 4.7. A marca de homologação deve ser aposta na chapa do veículo ou na sua proximidade.
- 4.8. O anexo 5 do presente regulamento dá exemplos de disposições de marcas de homologação.

5. ESPECIFICAÇÕES E ENSAIOS

5.1. **Generalidades**

Os componentes susceptíveis de afectar as emissões de CO₂ e o consumo de combustível ou de energia eléctrica devem ser concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo, em utilização normal, e apesar das vibrações a que possa estar sujeito, cumpra o disposto no presente regulamento.

5.2. **Descrição dos ensaios para veículos movidos exclusivamente por um motor de combustão interna**

- 5.2.1. As emissões de CO₂ e o consumo de combustível são medidos de acordo com o procedimento de ensaio descrito no anexo 6.
- 5.2.2. Para as emissões de CO₂, os resultados do ensaio devem ser expressos em gramas por quilómetro (g/km), arredondados ao número inteiro mais próximo.
- 5.2.3. Os valores de consumo de combustível devem ser expressos em litros por 100 km (no caso de gasolina, GPL ou diesel) ou em m³ por 100 km (no caso do GN), e são calculados em conformidade com o ponto 1.4.3 do anexo 6 pelo método do balanço do carbono utilizando os valores medidos para as emissões de CO₂ e para as demais emissões relacionadas com o carbono (CO e HC). Os resultados devem ser arredondados à primeira casa decimal.
- 5.2.4. Para efeitos do cálculo mencionado no ponto 5.2.3, o consumo de combustível é expresso nas unidades pertinentes, devendo ser utilizadas as seguintes características dos combustíveis:
1. Densidade: medida no combustível de ensaio de acordo com a norma ISO 3675 ou com um método equivalente. Para a gasolina e para o combustível para motores diesel, será utilizada a densidade medida a 15 °C; para o GPL e para o GN, será utilizada uma densidade de referência, a saber:

0,538 kg/litro para o GPL;
0,654 kg/m³ para o GN ⁽¹⁾.
 2. Relação hidrogénio-carbono: serão utilizados valores fixos, a saber:

1,85 para a gasolina;
1,86 para o combustível para motores diesel;
2,525 para o GPL;
4,00 para o GN.

5.3. **Descrição de ensaios para veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico**

- 5.3.1. O serviço técnico encarregado dos ensaios realiza a medição do consumo de energia eléctrica de acordo com o método e o ciclo de ensaio descritos no anexo 7 do presente regulamento.

(1) Valor médio dos combustíveis de referência G20 e G23 a 15 °C.

- 5.3.2. O serviço técnico encarregado dos ensaios realiza a medição da autonomia eléctrica do veículo de acordo com o método descrito no anexo 9.

A autonomia eléctrica medida por este método é a única que pode ser incluída em material promocional de vendas.

- 5.3.3. Os resultados do consumo de energia eléctrica devem ser expressos em watt-hora por quilómetro (Wh/km) e a autonomia em quilómetros, ambos arredondados ao número inteiro mais próximo.

5.4. **Descrição de ensaios para veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico**

- 5.4.1. O serviço técnico encarregado dos ensaios realiza a medição das emissões de CO₂ e de consumo de energia eléctrica de acordo com o método descrito no anexo 8.

- 5.4.2. Os resultados do ensaio para as emissões de CO₂ devem ser expressos em gramas por quilómetro (g/km), arredondados ao número inteiro mais próximo.

- 5.4.3. Os valores de consumo de combustível devem ser expressos em litros por 100 km (no caso de gasolina, GPL ou diesel) ou em m³ por 100 km (no caso do GN), e são calculados em conformidade com o ponto 1.4.3 do anexo 6 pelo método do balanço do carbono utilizando os valores medidos para as emissões de CO₂ e para as demais emissões relacionadas com o carbono (CO e HC). Os resultados devem ser arredondados à primeira casa decimal.

- 5.4.4. Para efeitos do cálculo mencionado no ponto 5.4.3, aplicam-se as prescrições e os valores do ponto 5.2.4.

- 5.4.5. Se aplicável, o resultado do consumo de energia eléctrica deve ser expresso em watt-hora por quilómetro (Wh/km), arredondado ao número inteiro mais próximo.

- 5.4.6. O serviço técnico encarregado dos ensaios realiza a medição da autonomia do veículo de acordo com o método descrito no anexo 9 do presente regulamento. O resultado será expresso em km, arredondado ao número inteiro mais próximo.

A autonomia eléctrica medida por este método é a única que pode ser incluída em material promocional de vendas e que pode ser usada para os cálculos do anexo 8.

5.5. **Interpretação dos resultados**

- 5.5.1. O valor para o CO₂ ou o valor para o consumo de energia eléctrica adoptado como valor de homologação é o valor declarado pelo fabricante se o valor medido pelo serviço técnico não exceder o valor declarado em mais de 4 %. O valor medido pode ser inferior sem quaisquer limites.

No caso de veículos movidos exclusivamente por motor de combustão interna que estão equipados com sistemas de regeneração periódica, tal como definidos no ponto 2.16, os resultados são multiplicados pelo factor K_p , obtido com base no disposto no anexo 10, antes de ser comparado ao valor declarado.

- 5.5.2. Se o valor medido de CO₂ ou de consumo de energia eléctrica exceder o valor de CO₂ ou de consumo de energia eléctrica declarado pelo fabricante em mais de 4 %, é realizado outro ensaio no mesmo veículo.

Se a média dos dois resultados dos ensaios não exceder o valor declarado pelo fabricante em mais de 4 %, este é tomado como o valor de homologação.

- 5.5.3. Se a média ainda exceder o valor declarado em mais de 4 % efectua-se um ensaio final com o mesmo veículo. A média dos resultados dos três ensaios é tomada como o valor de homologação.

6. **MODIFICAÇÕES DE UM MODELO HOMOLOGADO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO**

- 6.1. Qualquer modificação do modelo homologado deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou. Essa entidade pode:

- 6.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter efeitos adversos apreciáveis sobre os valores de CO₂ e de consumo de combustível ou de consumo de energia eléctrica e que, neste caso, a homologação inicial é válida para o modelo de veículo modificado; ou
- 6.1.2. Exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de acordo com as condições previstas no ponto 7 do presente regulamento.
- 6.2. A confirmação ou extensão da homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada, através do procedimento previsto no ponto 4.3, às partes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento.
- 6.3. A autoridade responsável pela extensão da homologação atribui um número de série a essa extensão e informa do facto as restantes partes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo apresentado no anexo 4 do presente regulamento.

7. CONDIÇÕES DE EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO DE UM MODELO DE VEÍCULO

7.1. **Veículos movidos exclusivamente por um motor de combustão interna, com excepção dos veículos equipados com um sistema de controlo de emissões de regeneração periódica**

A homologação pode ser objecto de extensão a veículos do mesmo modelo ou de modelo diferente que divirjam no que diz respeito às características do anexo 4 a seguir indicadas, se as emissões de CO₂ medidas pelo serviço técnico não excederem em mais de 4 % o valor de homologação:

- 7.1.1. Massa;
- 7.1.2. Massa máxima autorizada;
- 7.1.3. Tipo de carroçaria: berlina/carrinha/coupé;
- 7.1.4. Relações finais de transmissão;
- 7.1.5. Equipamentos e acessórios do motor.

7.2. **Veículos movidos exclusivamente por um motor de combustão interna e equipados com um sistema de controlo de emissões de regeneração periódica**

A homologação pode ser objecto de extensão a veículos do mesmo modelo ou de modelo diferente que divirjam no que diz respeito às características do anexo 4, indicadas nos pontos 7.1.1 a 7.1.5, mas que não excedam as características de família do anexo 10, se as emissões de CO₂ medidas pelo serviço técnico não excederem em mais de 4 % o valor de homologação e se o mesmo factor K_i for aplicável.

A homologação pode ser igualmente objecto de extensão a veículos do mesmo modelo, mas com um factor K_i diferente, se o valor corrigido das emissões de CO₂ medidas pelo serviço técnico não exceder em mais de 4 % o valor do modelo homologado.

7.3. **Veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico**

Podem ser concedidas extensões após acordo com o serviço técnico encarregado da realização dos ensaios.

7.4. **Veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico**

A homologação pode ser objecto de extensão a veículos do mesmo modelo ou de modelo diferente que divirjam no que diz respeito às características do anexo 4 a seguir indicadas, se as emissões de CO₂ e o consumo de energia eléctrica medidos pelo serviço técnico não excederem em mais de 4 % o valor de homologação:

- 7.4.1. Massa;
- 7.4.2. Massa máxima autorizada;

- 7.4.3. Tipo de carroçaria: berlina/carrinha/coupé;
- 7.4.4. No que respeita a alterações em quaisquer outras características, podem ser autorizadas extensões mediante acordo com o serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.

8. DISPOSIÇÕES ESPECIAIS

No futuro, poderão ser oferecidos veículos que incorporem tecnologias especiais destinadas a obter baixos consumos de energia, que poderão ser submetidos a programas de ensaio complementares. Tais programas podem ser especificados numa fase posterior, que pode ser solicitada pelo fabricante para demonstrar as vantagens da solução.

9. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

- 9.1. Os veículos homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes com o modelo homologado.

- 9.2. Serão efectuados controlos adequados da produção, a fim de fiscalizar o cumprimento do disposto no ponto 9.1.

9.3. **Veículos movidos exclusivamente por um motor de combustão interna**

- 9.3.1. Regra geral, as medidas para garantir a conformidade da produção no que diz respeito às emissões de CO₂ dos veículos são controladas com base na descrição constante do certificado de homologação conforme ao modelo previsto no anexo 4 do presente regulamento.

O controlo da conformidade da produção tem por base uma avaliação efectuada pela autoridade competente do procedimento de controlo do fabricante destinado a assegurar a conformidade do modelo de veículo no que respeita à emissão de CO₂.

Se a autoridade não estiver satisfeita com o nível do procedimento de controlo do fabricante, pode exigir que sejam efectuados ensaios de verificação em veículos de produção.

- 9.3.1.1. Se se tiver de efectuar uma medição das emissões de CO₂ num modelo de veículo que tenha sido sujeito a uma ou várias extensões, os ensaios serão efectuados com o(s) veículo(s) disponível(eis) no momento do ensaio [veículo(s) descrito(s) no primeiro documento ou em extensões subsequentes].

- 9.3.1.1.1. Conformidade do veículo no que diz respeito ao ensaio de CO₂.

- 9.3.1.1.1.1. Três veículos são retirados aleatoriamente da série e são ensaiados conforme descrito no anexo 6.

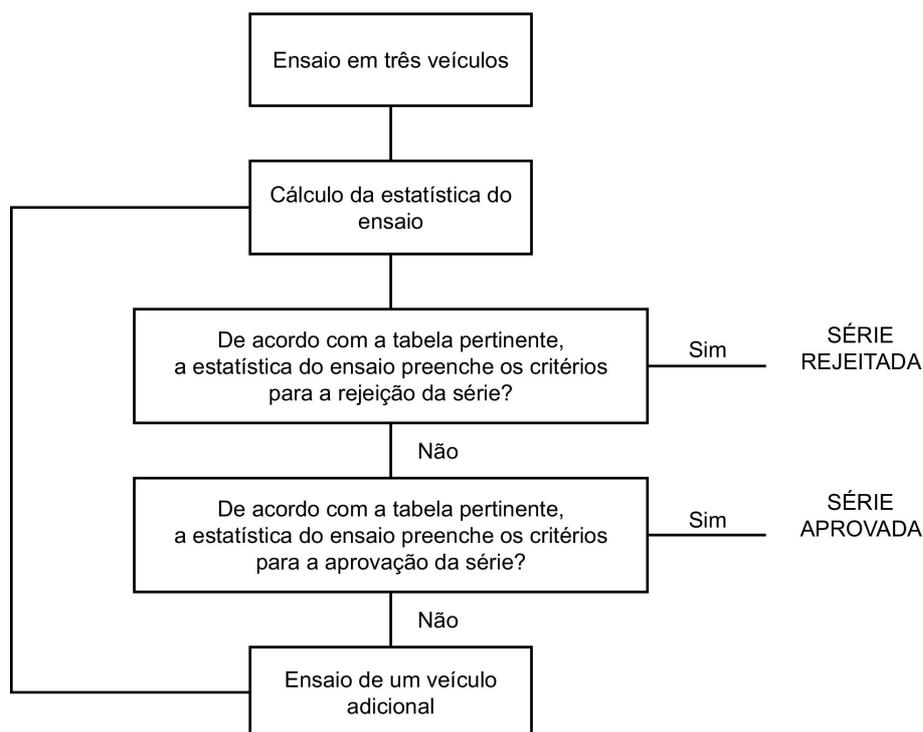
- 9.3.1.1.1.2. Se a autoridade aceitar o desvio-padrão da produção dado pelo fabricante, os ensaios são efectuados de acordo com o ponto 9.3.2.

Se a autoridade não aceitar o desvio-padrão da produção dado pelo fabricante, os ensaios são efectuados de acordo com o ponto 9.3.3.

- 9.3.1.1.1.3. A produção de uma série é considerada como estando ou não em conformidade, com base em ensaios com os três veículos da amostra, se se chegar a uma decisão positiva ou negativa no que diz respeito às emissões de CO₂, de acordo com os critérios de ensaio aplicados no quadro adequado.

Se não se chegar a nenhuma decisão positiva ou negativa no que diz respeito às emissões de CO₂, é efectuado um ensaio com outro veículo (ver figura 1).

Figura 1



9.3.1.1.1.4. Nos sistemas de regeneração periódica, tal como definidos no ponto 2.16, os resultados são multiplicados pelo factor K_i obtido pelo processo definido no anexo 10 no momento em que a homologação do modelo foi concedida.

A pedido do fabricante, os ensaios podem ser efectuados imediatamente após ter sido completada uma regeneração.

9.3.1.1.2. Sem prejuízo dos requisitos do anexo 6, os ensaios são efectuados com veículos que não tenham percorrido qualquer distância.

9.3.1.1.2.1. Todavia, a pedido do fabricante, os ensaios são efectuados com veículos que tenham rodado no máximo 15 000 km.

Neste caso, o procedimento de rodagem será conduzido pelo fabricante, que se deve comprometer a não fazer nenhuma regulação nos veículos.

9.3.1.1.2.2. Se o fabricante solicitar a realização do procedimento de rodagem («x» km, em que $x \leq 15\,000$ km), pode-se proceder do seguinte modo:

As emissões de CO_2 são medidas a zero e a «x» km no primeiro veículo ensaiado (que pode ser o veículo da homologação);

O coeficiente de evolução (CE) das emissões entre zero e «x» km é calculado do seguinte modo:

$$\text{CE} = \frac{\text{Emissões a x km}}{\text{Emissões a zero km}}$$

O valor de CE pode ser inferior a 1.

Os veículos seguintes não são sujeitos ao procedimento de rodagem, mas as suas emissões a zero km são modificadas pelo coeficiente de evolução CE.

Neste caso, os valores a reter são:

O valor a «x» km para o primeiro veículo;

Os valores a zero km multiplicados pelo coeficiente de evolução para os veículos seguintes.

9.3.1.1.2.3. Como alternativa a este procedimento, o fabricante pode utilizar um coeficiente de evolução CE fixo de 0,92 e multiplicar todos os valores das emissões de CO₂ medidos a zero km por esse factor.

9.3.1.1.2.4. Para este ensaio, devem ser utilizados os combustíveis de referência descritos no anexo 9 do Regulamento n.º 83.

9.3.2. Conformidade da produção quando estiverem disponíveis dados estatísticos do fabricante.

9.3.2.1. Os pontos a seguir descrevem o procedimento a utilizar para verificar a conformidade da produção no que diz respeito às emissões de CO₂ quando o desvio-padrão da produção do fabricante for satisfatório.

9.3.2.2. Sendo três o tamanho mínimo da amostra, o procedimento de amostragem é estabelecido de modo a que a probabilidade de um lote ser aprovado num ensaio com 40 % da produção defeituosa seja de 0,95 (risco do produtor = 5 %), e a probabilidade de um lote ser aceite com 65 % da produção defeituosa seja de 0,1 (risco do consumidor = 10 %).

9.3.2.3. Aplica-se o seguinte procedimento (ver figura 1):

seja L o logaritmo natural do valor de CO₂ da homologação,

x_i = o logaritmo natural do valor da medição correspondente ao i.º veículo da amostra,

s = uma estimativa do desvio-padrão da produção (após ter tomado o logaritmo natural dos valores das medições),

n = o número da amostra em questão.

9.3.2.4. Calcular para a amostra o valor estatístico do ensaio quantificando a soma dos desvios reduzidos ao valor-limite e definido como:

$$\frac{1}{s} \sum_{i=1}^n (L - x_i)$$

9.3.2.5. Nestas circunstâncias:

9.3.2.5.1. Se o valor estatístico do ensaio for superior ao número correspondente à decisão positiva para o tamanho da amostra dado no quadro 1, a decisão é positiva;

9.3.2.5.2. Se o valor estatístico do ensaio for inferior ao número correspondente à decisão negativa para o tamanho da amostra dado no quadro 1, a decisão é negativa;

9.3.2.5.3. Caso contrário, é ensaiado um veículo adicional de acordo com o anexo 6, sendo o cálculo aplicado à amostra com mais uma unidade.

Quadro 1

Dimensão da amostra (número acumulado de veículos ensaiados)	Número correspondente à decisão positiva	Número correspondente à decisão negativa
(a)	(b)	(c)
3	3,327	- 4,724
4	3,261	- 4,790
5	3,195	- 4,856
6	3,129	- 4,922
7	3,063	- 4,988
8	2,997	- 5,054
9	2,931	- 5,120
10	2,865	- 5,185
11	2,799	- 5,251
12	2,733	- 5,317
13	2,667	- 5,383
14	2,601	- 5,449
15	2,535	- 5,515
16	2,469	- 5,581
17	2,403	- 5,647
18	2,337	- 5,713
19	2,271	- 5,779
20	2,205	- 5,845
21	2,139	- 5,911
22	2,073	- 5,977
23	2,007	- 6,043
24	1,941	- 6,109
25	1,875	- 6,175
26	1,809	- 6,241
27	1,743	- 6,307
28	1,677	- 6,373
29	1,611	- 6,439
30	1,545	- 6,505
31	1,479	- 6,571
32	- 2,112	- 2,112

9.3.3. Conformidade da produção quando não estiverem disponíveis dados estatísticos do fabricante ou estes não forem satisfatórios.

9.3.3.1. Os pontos a seguir descrevem o procedimento a utilizar para verificar a conformidade da produção no que diz respeito às emissões de CO₂ quando o desvio-padrão da produção do fabricante não for satisfatório ou não existir.

9.3.3.2. Sendo três o tamanho mínimo da amostra, o procedimento de amostragem é estabelecido de modo a que a probabilidade de um lote ser aprovado num ensaio com 40 % da produção defeituosa seja de 0,95 (risco do produtor = 5 %), e a probabilidade de um lote ser aceite com 65 % da produção defeituosa seja de 0,1 (risco do consumidor = 10 %).

9.3.3.3. Considera-se que os valores medidos de CO₂ têm uma distribuição logarítmica normal e devem ser transformados em primeiro lugar através do cálculo dos respectivos logaritmos naturais. Sejam m₀ e m (m₀ = 3 e m = 32) os tamanhos mínimo e máximo da amostra, respectivamente, e seja n o tamanho da amostra.

9.3.3.4. Se os logaritmos naturais dos valores medidos da série forem x₁, x₂, ..., x_j e L for o logaritmo natural do valor de CO₂ da homologação, calcula-se então:

$$d_j = x_j - L$$

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n d_j$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (d_j - \bar{d}_n)^2$$

9.3.3.5. O quadro 2 mostra os valores de aprovação (A_n) e rejeição (B_n) em relação ao tamanho da amostra. O valor estatístico do ensaio é a relação \bar{d}_n/v_n , que deve ser utilizado para determinar se a série foi aprovada ou rejeitada do seguinte modo:

para m₀ ≤ n ≤ m:

9.3.3.5.1. a série é aprovada se $\bar{d}_n/v_n \leq A_n$;

9.3.3.5.2. a série é rejeitada se $\bar{d}_n/v_n \geq B_n$;

9.3.3.5.3. efectua-se uma nova medição se $A_n < \bar{d}_n/v_n < B_n$.

Quadro 2

Dimensão da amostra (número acumulado de veículos ensaiados) n	Número correspondente à decisão positiva A _n	Número correspondente à decisão negativa B _n
(a)	(b)	(c)
3	-0,80380	16,64743
4	-0,76339	7,68627
5	-0,72982	4,67136
6	-0,69962	3,25573
7	-0,67129	2,45431
8	-0,64406	1,94369
9	-0,61750	1,59105
10	-0,59135	1,33295
11	-0,56542	1,13566
12	-0,53960	0,97970
13	-0,51379	0,85307
14	-0,48791	0,74801
15	-0,46191	0,65928
16	-0,43573	0,58321
17	-0,40933	0,51718
18	-0,38266	0,45922
19	-0,35570	0,40788

(a)	(b)	(c)
20	- 0,32840	0,36203
21	- 0,30072	0,32078
22	- 0,27263	0,28343
23	- 0,24410	0,24943
24	- 0,21509	0,21831
25	- 0,18557	0,18970
26	- 0,15550	0,16328
27	- 0,12483	0,13880
28	- 0,09354	0,11603
29	- 0,06159	0,09480
30	- 0,02892	0,07493
31	0,00449	0,05629
32	0,03876	0,03876

9.3.3.6. Observações

As fórmulas recorrentes a seguir indicadas são úteis para calcular os valores sucessivos da estatística do ensaio:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right)\bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n}d_n$$

$$v_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right)v_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

$$(n = 2, 3, \dots; \bar{d}_1 = d_1; v_1 = 0)$$

9.4. Veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico

Regra geral, as medidas para garantir a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia eléctrica são controladas com base na descrição constante do certificado de homologação previsto no anexo 4 do presente regulamento.

9.4.1. O titular da homologação deve, em especial:

9.4.1.1. Garantir a existência de procedimentos para o controlo eficaz da qualidade da produção;

9.4.1.2. Ter acesso ao equipamento necessário para o controlo da conformidade de cada modelo homologado;

9.4.1.3. Garantir que os dados referentes ao resultado do ensaio sejam registados e que os documentos anexados permaneçam disponíveis por um período a determinar de acordo com o serviço administrativo;

9.4.1.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio para controlar e assegurar a constância das características do produto tendo em conta as variações admissíveis no fabrico industrial;

9.4.1.5. Assegurar a realização, para cada modelo de veículo, dos ensaios prescritos no anexo 7 do presente regulamento; sem prejuízo das prescrições do ponto 2.3.1.6 do anexo 7 e a pedido do fabricante, os ensaios serão efectuados com veículos que não tenham percorrido qualquer distância;

- 9.4.1.6. Assegurar que qualquer recolha de amostras ou de provetes que ponham em evidência a não conformidade com o ensaio de modelo considerado seja seguida de uma nova colheita e um novo ensaio. Serão tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção.
- 9.4.2. A autoridade competente que concede a homologação pode, a qualquer momento, verificar os métodos aplicados em cada unidade de produção.
- 9.4.2.1. Em cada inspecção, os registos dos ensaios e do controlo da produção devem ser comunicados ao inspector.
- 9.4.2.2. O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras a serem ensaiadas no laboratório do fabricante. A quantidade mínima de amostras pode ser determinada em função dos resultados dos próprios controlos do fabricante.
- 9.4.2.3. Se o nível da qualidade não se revelar satisfatório ou se se revelar necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do ponto 9.4.2.2, o inspector pode seleccionar amostras a serem enviadas ao serviço técnico que realizou os ensaios de homologação.
- 9.4.2.4. As autoridades competentes podem efectuar todos os ensaios prescritos no presente regulamento.

9.5. **Veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico**

Regra geral, as medidas para garantir a conformidade da produção no que diz respeito às emissões de CO₂ e ao consumo de energia eléctrica dos veículos híbrido-eléctricos são controladas com base na descrição constante do certificado de homologação conforme ao modelo previsto no anexo 4 do presente regulamento.

O controlo da conformidade da produção baseia-se numa avaliação efectuada pela autoridade competente do procedimento de controlo do fabricante destinado a assegurar a conformidade do modelo de veículo no que respeita à emissão de CO₂ e ao consumo de energia eléctrica.

Se a autoridade não estiver satisfeita com o nível do procedimento de controlo do fabricante, pode exigir que sejam efectuados ensaios de verificação em veículos de produção.

A conformidade no que respeita às emissões de CO₂ é controlada por meio dos procedimentos estatísticos descritos nos pontos 9.3.1. a 9.3.3. Os veículos são ensaiados de acordo com o procedimento descrito no anexo 8 do presente regulamento.

9.6. **Acções a emprender em caso de não conformidade da produção**

Se, no decurso das inspecções, se observar a não conformidade, a autoridade competente deve garantir que sejam tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.

10. **SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO**

- 10.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se o disposto no ponto 9.1 não for cumprido.
- 10.2. Se uma parte contratante no Acordo de 1958 que aplica o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que aplicam o presente regulamento, utilizando um formulário de comunicação conforme com o modelo apresentado no anexo 4 do presente regulamento.

11. 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 correspondente comunicação, essa autoridade deve do facto informar as outras partes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme com o modelo que consta do anexo 4.

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

As partes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento comunicam 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 os formulários que certificam a concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

ANEXO 1

CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS DO VEÍCULO EQUIPADO EXCLUSIVAMENTE POR MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA E INFORMAÇÃO RELATIVA À REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS

As seguintes informações devem, se for caso disso, ser fornecidas em triplicado e incluir um resumo.

Se houver desenhos, estes serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente. Devem ser apresentados em formato A4, ou dobrados para ter esse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, deve ser fornecida informação pertinente sobre o funcionamento.

1. GENERALIDADES
 - 1.1. Marca (designação comercial do fabricante):
 - 1.2. Modelo e descrição comercial (mencionar eventuais variantes):
 - 1.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo:
 - 1.3.1. Localização dessa marcação:
 - 1.4. Categoria do veículo:
 - 1.5. Nome e morada do fabricante:
 - 1.6. Nome e morada do representante autorizado do fabricante se for caso disso:

2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO
 - 2.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
 - 2.2. Eixos motores (número, posição, interligação):

3. MASSAS (em kg) (ver desenho, quando aplicável)
 - 3.1. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha, ou massa do chassi com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda sobresselente e condutor):
 - 3.2. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante:

4. DESCRIÇÃO DO GRUPO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA E SEUS COMPONENTES
 - 4.1. **Motor de combustão interna**
 - 4.1.1. Fabricante do motor:
 - 4.1.2. Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
 - 4.1.2.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos ⁽¹⁾
 - 4.1.2.2. Número, disposição e ordem de ignição dos cilindros:
 - 4.1.2.2.1. Diâmetro ⁽²⁾: mm
 - 4.1.2.2.2. Curso ⁽²⁾: mm
 - 4.1.2.3. Cilindrada ⁽³⁾: cm³
 - 4.1.2.4. Taxa de compressão volumétrica ⁽⁴⁾:
 - 4.1.2.5. Desenhos da câmara de combustão e da face superior do êmbolo:
 - 4.1.2.6. Velocidade em marcha lenta sem carga ⁽⁴⁾:
 - 4.1.2.7. Teor de monóxido de carbono em volume nos gases de escape com o motor em marcha lenta sem carga: % (de acordo com as especificações do fabricante) ⁽⁴⁾
 - 4.1.2.8. Potência útil máxima: kW a min⁻¹
 - 4.1.3. Combustível: gasolina com chumbo/gasolina sem chumbo/gasóleo/GPL/GN ⁽¹⁾
 - 4.1.3.1. Índice de octano teórico (RON):
 - 4.1.4. Alimentação de combustível
 - 4.1.4.1. Por carburador(es): sim/não ⁽¹⁾
 - 4.1.4.1.1. Marca(s):
 - 4.1.4.1.2. Tipo(s):
 - 4.1.4.1.3. Quantidade:
 - 4.1.4.1.4. Correções ⁽⁴⁾:
 - 4.1.4.1.4.1. Pulverizadores do carburador:
 - 4.1.4.1.4.2. Venturis:
 - 4.1.4.1.4.3. Nível da cuba:
 - 4.1.4.1.4.4. Massa da bóia:
 - 4.1.4.1.4.5. Agulha da bóia:

4.1.4.1.5.	Sistema de arranque a frio: manual/automático ⁽¹⁾	
4.1.4.1.5.1.	Princípio de funcionamento:	
4.1.4.1.5.2.	Limites/regulações de funcionamento ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ :	
4.1.4.2.	Por injeção de combustível (ignição por compressão apenas): sim/não ⁽¹⁾	
4.1.4.2.1.	Descrição do sistema:	
4.1.4.2.2.	Princípio de funcionamento: injeção directa/pré-câmara/câmara de turbulência ⁽¹⁾	
4.1.4.2.3.	Bomba de injeção	
4.1.4.2.3.1.	Marca(s):	
4.1.4.2.3.2.	Tipo(s):	
4.1.4.2.3.3.	Débito máximo de combustível ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ : mm ³ /curso ou ciclo à velocidade da bomba de ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ : min ⁻¹ ou um diagrama característico:	
4.1.4.2.3.4.	Regulação da injeção ⁽⁴⁾ :	
4.1.4.2.3.5.	Curva do avanço da injeção ⁽⁴⁾ :	
4.1.4.2.3.6.	Procedimento de calibração: banco de ensaio/motor ⁽¹⁾	
4.1.4.2.4.	Regulador	
4.1.4.2.4.1.	Tipo:	
4.1.4.2.4.2.	Ponto de corte:	
4.1.4.2.4.2.1.	Ponto de corte em carga:	min ⁻¹
4.1.4.2.4.2.2.	Ponto de corte sem carga:	min ⁻¹
4.1.4.2.4.3.	Velocidade em marcha lenta sem carga:	min ⁻¹
4.1.4.2.5.	Injector(es):	
4.1.4.2.5.1.	Marca(s):	
4.1.4.2.5.2.	Tipo(s):	
4.1.4.2.5.3.	Pressão de abertura ⁽⁴⁾ : kPa ou diagrama característico:	
4.1.4.2.6.	Sistema de arranque a frio	
4.1.4.2.6.1.	Marca(s):	
4.1.4.2.6.2.	Tipo(s):	
4.1.4.2.6.3.	Descrição:	
4.1.4.2.7.	Sistema auxiliar de arranque	
4.1.4.2.7.1.	Marca(s):	
4.1.4.2.7.2.	Tipo(s):	
4.1.4.2.7.3.	Descrição:	
4.1.4.3.	Por injeção de combustível (ignição comandada apenas): sim/não ⁽¹⁾	
4.1.4.3.1.	Descrição do sistema:	
4.1.4.3.2.	Princípio de funcionamento ⁽¹⁾ : colector de admissão [(ponto único/multiponto)/injeção directa/outro (especificar)]	
	Unidade de comando - tipo (ou n.º):	} informação a disponibilizar no caso de injeção contínua; no caso de outros sistemas, dados equivalentes
	Regulador de combustível - tipo:	
	Sensor do fluxo de ar - tipo:	
	Distribuidor de combustível - tipo:	
	Regulador de pressão - tipo:	
	Interruptor da temperatura do ar - tipo:	
	Parafuso de ajustamento do ralenti - tipo:	
	Alojamento do sistema de comando dos gases - tipo:	
	Sensor da temperatura da água - tipo:	
	Sensor da temperatura do ar - tipo:	
	Interruptor da temperatura do ar - tipo:	
	Protecção contra as interferências electromagnéticas:	
	Descrição e/ou desenho:	
4.1.4.3.3.	Marca(s):	
4.1.4.3.4.	Tipo(s):	
4.1.4.3.5.	Injectores: Pressão de abertura ⁽⁴⁾ : kPa ou diagrama característico ⁽⁴⁾ :	
4.1.4.3.6.	Regulação da injeção:	
4.1.4.3.7.	Sistema de arranque a frio:	
4.1.4.3.7.1.	Princípio(s) de funcionamento:	
4.1.4.3.7.2.	Limites/regulações de funcionamento ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾ :	

- 4.1.4.4. Bomba de alimentação
- 4.1.4.4.1. Pressão ⁽⁴⁾: kPa ou diagrama característico:
- 4.1.4.5. Sistema de alimentação a GPL: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.4.5.1. Número de homologação de acordo com o Regulamento n.º 67 e documentação:
- 4.1.4.5.2. Unidade de controlo electrónico de gestão do motor para a alimentação a GPL:
- 4.1.4.5.2.1. Marca(s):
- 4.1.4.5.2.2. Tipo:
- 4.1.4.5.2.3. Possibilidades de regulação relacionadas com as emissões:
- 4.1.4.5.3. Outra documentação:
- 4.1.4.5.3.1. Descrição do sistema de salvaguarda do catalisador na comutação da gasolina para GPL e vice-versa: ...
- 4.1.4.5.3.2. Configuração do sistema (conexões eléctricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.):
- 4.1.4.5.3.3. Desenho do símbolo:
- 4.1.4.6. Sistema de alimentação a GN: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.4.6.1. Número de homologação de acordo com o Regulamento n.º 67:
- 4.1.4.6.2. Unidade de controlo electrónico de gestão do motor para a alimentação a GN:
- 4.1.4.6.2.1. Marca(s):
- 4.1.4.6.2.2. Tipo:
- 4.1.4.6.2.3. Possibilidades de regulação relacionadas com as emissões:
- 4.1.4.6.3. Outra documentação:
- 4.1.4.6.3.1. Descrição do sistema de salvaguarda do catalisador na comutação da gasolina para GN e vice-versa:
- 4.1.4.6.3.2. Disposição do sistema (conexões eléctricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.):
- 4.1.4.6.3.3. Desenho do símbolo:
- 4.1.5. Ignição
- 4.1.5.1. Marca(s):
- 4.1.5.2. Tipo(s):
- 4.1.5.3. Princípio de funcionamento:
- 4.1.5.4. Curva de avanço da ignição ⁽⁴⁾:
- 4.1.5.5. Regulação da ignição estática ⁽⁴⁾: graus antes do PMS
- 4.1.5.6. Folga dos platinados ⁽⁴⁾:
- 4.1.5.7. Ângulo da came ⁽⁴⁾:
- 4.1.5.8. Velas de ignição
- 4.1.5.8.1. Marca:
- 4.1.5.8.2. Tipo:
- 4.1.5.8.3. Folga dos eléctrodos das velas de ignição: mm
- 4.1.5.9. Bobina da ignição
- 4.1.5.9.1. Marca:
- 4.1.5.9.2. Tipo:
- 4.1.5.10. Condensador de ignição
- 4.1.5.10.1. Marca:
- 4.1.5.10.2. Tipo:
- 4.1.6. Arrefecimento: líquido/ar ⁽¹⁾
- 4.1.7. Sistema de admissão:
- 4.1.7.1. Sobrealimentador: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.7.1.1. Marca(s):
- 4.1.7.1.2. Tipo(s):
- 4.1.7.1.3. Descrição do sistema (pressão máxima de sobrealimentação: kPa, válvula de descarga)
- 4.1.7.2. Permutador intermédio de calor: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.7.3. Descrição e desenhos das tubagens de admissão e respectivos acessórios (câmara de admissão, dispositivo de aquecimento, entradas de ar adicionais, etc.):
- 4.1.7.3.1. Descrição do colector de admissão (incluindo desenhos e/ou fotografias):
- 4.1.7.3.2. Filtro de ar, desenhos:, ou
- 4.1.7.3.2.1. Marca(s):
- 4.1.7.3.2.2. Tipo(s):
- 4.1.7.3.3. Silencioso de admissão, desenhos:, ou
- 4.1.7.3.3.1. Marca(s):
- 4.1.7.3.3.2. Tipo(s):
- 4.1.8. Sistema de escape
- 4.1.8.1. Descrição e/ou desenhos do sistema de escape:
- 4.1.9. Regulação das válvulas ou dados equivalentes:
- 4.1.9.1. Elevação máxima das válvulas, ângulos de abertura e de fecho ou pormenores de regulação de sistemas alternativos de distribuição, em relação aos pontos mortos superiores:

- 4.1.9.2. Gamas de referência e/ou de regulação ⁽¹⁾:
- 4.1.10. Lubrificante utilizado:
- 4.1.10.1. Marca:
- 4.1.10.2. Tipo:
- 4.1.11. Medidas tomadas contra a poluição do ar:
- 4.1.11.1. Dispositivo para reciclar os gases do cárter (descrição e desenhos):
- 4.1.11.2. Dispositivos de controlo da poluição adicionais (se existirem e se não forem abrangidos por outra rubrica):
- 4.1.11.2.1. Catalisador: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.11.2.1.1. Quantidade de catalisadores e elementos:
- 4.1.11.2.1.2. Dimensões e forma do(s) catalisador(es) (volume, etc.):
- 4.1.11.2.1.3. Tipo de acção catalítica:
- 4.1.11.2.1.4. Carga total de metal precioso:
- 4.1.11.2.1.5. Concentração relativa:
- 4.1.11.2.1.6. Substrato (estrutura e material):
- 4.1.11.2.1.7. Densidade das células:
- 4.1.11.2.1.8. Tipo de alojamento do(s) catalisador(es):
- 4.1.11.2.1.9. Localização do(s) catalisador(es) (lugar e distâncias de referência no sistema de escape):
- 4.1.11.2.1.10. Sistemas/método de regeneração de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape, descrição:
- 4.1.11.2.1.10.1. Número de ciclos de funcionamento do tipo I, ou ciclos equivalentes no banco de ensaios de motores, entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração nas condições equivalentes ao teste do tipo I (distância «D» na figura 1 do anexo 10):
- 4.1.11.2.1.10.2. Descrição do método empregado para determinar o número de ciclos entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração:
- 4.1.11.2.1.10.3. Parâmetros para determinar o nível de carga necessário para que ocorra a regeneração (temperatura, pressão, etc.):
- 4.1.11.2.1.10.4. Descrição do método utilizado para carregar o sistema no procedimento de ensaio descrito no ponto 3.1 do anexo 10:
- 4.1.11.2.1.11. Sensor de oxigénio: tipo
- 4.1.11.2.1.11.1. Localização do sensor de oxigénio:
- 4.1.11.2.1.11.2. Gama de controlo do sensor de oxigénio:
- 4.1.11.2.2. Injecção de ar: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.11.2.2.1. Tipo (ar pulsado, bomba de ar, etc.):
- 4.1.11.2.3. Recirculação dos gases de escape (EGR): sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.11.2.3.1. Características (caudal, etc.):
- 4.1.11.2.4. Sistema de controlo das emissões por evaporação.
- Descrição pormenorizada dos dispositivos e respectivo estado de afinação:
- Desenho do sistema de controlo da evaporação:
- Desenho da caixa de carbono:
- Desenho do reservatório de combustível com indicação da capacidade e do material:
- 4.1.11.2.5. Colector de partículas: sim/não ⁽¹⁾
- 4.1.11.2.5.1. Dimensões e forma do colector de partículas (capacidade):
- 4.1.11.2.5.2. Tipo e concepção do colector de partículas:
- 4.1.11.2.5.3. Localização do colector de partículas (distâncias de referência no sistema de escape):
- 4.1.11.2.5.4. Sistema/Método de regeneração. Descrição e desenhos:
- 4.1.11.2.5.4.1. Número de ciclos de funcionamento do tipo I, ou ciclo de ensaio equivalente no banco de ensaios de motores, entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração nas condições equivalentes ao ensaio do tipo I (distância «D» na figura 1 do anexo 10):
- 4.1.11.2.5.4.2. Descrição do método empregado para determinar o número de ciclos entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração:
- 4.1.11.2.5.4.3. Parâmetros para determinar o nível de carga necessário para que ocorra a regeneração (temperatura, pressão, etc.):
- 4.1.11.2.5.4.4. Descrição do método utilizado para carregar o sistema no procedimento de ensaio descrito no ponto 3.1 do anexo 10:
- 4.1.11.2.6. Outros sistemas (descrição e princípios de funcionamento):
- 4.2. **Unidade de controlo do grupo motopropulsor**
- 4.2.1. Marca:
- 4.2.2. Tipo:
- 4.2.3. Número de identificação:

- 4.3. **Transmissão**
 4.3.1. Embraiagem (tipo):
 4.3.1.1. Conversão máxima de binário:
 4.3.2. Caixa de velocidades:
 4.3.2.1. Tipo:
 4.3.2.2. Localização relativamente ao motor:
 4.3.2.3. Método de controlo:
 4.3.3. Relações de transmissão:

	Relações de caixa de velocidades	Relações no diferencial	Relações totais
Máxima para CVT (*)			
1			
2			
3			
4, 5, outras			
Mínima para CVT (*)			
Marcha-atrás			

(*) CVT — Continuously Variable Transmission (transmissão contínua variável).

5. **SUSPENSÃO**
 5.1. **Pneumáticos e rodas**
 5.1.1. Combinação(ões) pneumático/roda [para os pneumáticos, indicar a designação da dimensão, o índice de capacidade de carga mínimo, o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e saliência(s)]:
 5.1.1.1. Eixos
 5.1.1.1.1. Eixo 1:
 5.1.1.1.2. Eixo 2:
 5.1.1.1.3. Eixo 3:
 5.1.1.1.4. Eixo 4: etc.
 5.1.2. Limites superior e inferior do perímetro de rolamento:
 5.1.2.1. Eixos
 5.1.2.1.1. Eixo 1:
 5.1.2.1.2. Eixo 2:
 5.1.2.1.3. Eixo 3:
 5.1.2.1.4. Eixo 4: etc.
 5.1.3. Pressão dos pneumáticos recomendada pelo fabricante: kPa
6. **CARROÇARIA**
 6.1. Bancos:
 6.1.1. Número de bancos:

(1) Riscar o que não se aplica.

(2) Este valor deve ser arredondado para o décimo de milímetro mais próximo.

(3) Este valor deve ser calculado com $\pi = 3,1416$ e arredondado para o cm^3 mais próximo.

(4) Especificar a tolerância.

ANEXO 2

CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS DO VEÍCULO EQUIPADO EXCLUSIVAMENTE COM UM GRUPO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA E INFORMAÇÃO RELATIVA À REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS ⁽¹⁾

As seguintes informações devem, se for caso disso, ser fornecidas em triplicado e incluir um resumo.

Se houver desenhos, estes serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente. Devem ser apresentados em formato A4, ou dobrados para ter esse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, deve ser fornecida informação pertinente sobre o funcionamento.

1. GENERALIDADES
 - 1.1. Marca (designação comercial do fabricante):
 - 1.2. Modelo e descrição comercial (mencionar eventuais variantes):
 - 1.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo:
 - 1.3.1. Localização dessa marcação:
 - 1.4. Categoria do veículo:
 - 1.5. Nome e morada do fabricante:
 - 1.6. Nome e morada do representante autorizado do fabricante se for caso disso:

2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO
 - 2.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
 - 2.2. Eixos motores (número, posição, interligação):

3. MASSAS (em kg) (ver desenho, quando aplicável)
 - 3.1. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha, ou massa do chássis com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda sobresselente e condutor):
 - 3.2. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante:

4. DESCRIÇÃO DO GRUPO DE TRACÇÃO E SEUS COMPONENTES
 - 4.1. **Descrição geral do grupo motopropulsor eléctrico**
 - 4.1.1. Marca:
 - 4.1.2. Tipo:
 - 4.1.3. Uso ⁽²⁾: Monomotor/multimotor (número):
 - 4.1.4. Transmissão: paralela/transversal/outra, a precisar:
 - 4.1.5. Tensão de ensaio: V
 - 4.1.6. Regime nominal do motor: min⁻¹
 - 4.1.7. Regime máximo do motor: min⁻¹
ou por defeito:
veio redutor de saída/veio secundário (indicar velocidade engatada): min⁻¹
 - 4.1.8. Regime de potência máxima ⁽³⁾: min⁻¹
 - 4.1.9. Potência máxima: kW
 - 4.1.10. Potência máxima durante 30 minutos: kW
 - 4.1.11. Gama flexível (em que P ≥ 90 % da potência máxima):
regime no início da gama: min⁻¹
regime no fim da gama: min⁻¹
 - 4.2. **Bateria de tracção**
 - 4.2.1. Marca de fábrica ou denominação comercial da bateria:
 - 4.2.2. Tipo de par electroquímico:
 - 4.2.3. Tensão nominal: V
 - 4.2.4. Potência máxima da bateria durante 30 minutos (descarga constante): kW

4.9. **Descrição da transmissão**

4.9.1. Rodas motrizes: dianteiras/traseiras/4 × 4 (2)

4.9.2. Tipo de transmissão: manual/automática (2)

4.9.3. Número de relações de transmissão:

4.9.3.1.

Velocidade	Velocidade das rodas	Relação de transmissão	Regime do motor
1			
2			
3			
4			
5			
Marcha-atrás			

Mínima para CVT (Transmissão de Variação Contínua):

Máxima para CVT:

4.9.4. *Recomendações para as mudanças de velocidade*

1 → 2: 2 → 1:

2 → 3: 3 → 2:

3 → 4: 4 → 3:

4 → 5: 5 → 4:

engatar sobremultiplicação: desengatar sobremultiplicação:

5. **CARREGADOR**

5.1. Carregador: de bordo/externo (2)

No caso de uma unidade externa, definir o carregador (marca de fábrica, modelo):

.....

5.2. Descrição do perfil normal de carga:

5.3. Especificação da alimentação:

5.3.1. Tipo de alimentação: monofásica/trifásica (2)

5.3.2. Tensão:

5.4. Período de repouso recomendado entre o fim da descarga e o início da carga:

5.5. Duração teórica de uma carga completa:

6. **SUSPENSÃO**6.1. **Pneumáticos e rodas**

6.1.1. Combinação(ões) pneumático/roda [para os pneumáticos, indicar a designação da dimensão, o índice de capacidade de carga mínimo, o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e saliência(s)]:

6.1.1.1. Eixos

6.1.1.1.1. Eixo 1:

6.1.1.1.2. Eixo 2:

6.1.1.1.3. Eixo 3:

6.1.1.1.4. Eixo 4: etc.

6.1.2. Limites superior e inferior do perímetro de rolamento:

6.1.2.1. Eixos

6.1.2.1.1. Eixo 1:

6.1.2.1.2. Eixo 2:

6.1.2.1.3. Eixo 3:

6.1.2.1.4. Eixo 4: etc.

6.1.3. Pressão dos pneumáticos recomendada pelo fabricante: kPa

7. CARROÇARIA
7.1. Bancos:
7.1.1. Número de bancos:

8. MASSA DE INÉRCIA
8.1. Massa de inércia equivalente do eixo da frente completo:
8.2. Massa de inércia equivalente do eixo da retaguarda completo:

-
- (¹) Para os motores ou sistemas não convencionais, o fabricante fornecerá dados equivalentes aos mencionados na presente ficha.
(²) Riscar o que não se aplica.
(³) Especificar as tolerâncias.
(⁴) Se aplicável.
-

ANEXO 3

CARACTERÍSTICAS ESSENCIAIS DO VEÍCULO EQUIPADO COM UM GRUPO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA E INFORMAÇÃO RELATIVA À REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS

As seguintes informações devem, se for caso disso, ser fornecidas em triplicado e incluir um resumo.

Se houver desenhos, estes serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente. Devem ser apresentados em formato A4, ou dobrados para ter esse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, deve ser fornecida informação pertinente sobre o funcionamento.

1. GENERALIDADES
 - 1.1. Marca (designação comercial do fabricante):
 - 1.2. Modelo e descrição comercial (mencionar eventuais variantes):
 - 1.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo:
 - 1.3.1. Localização dessa marcação:
 - 1.4. Categoria do veículo:
 - 1.5. Nome e morada do fabricante:
 - 1.6. Nome e morada do representante autorizado do fabricante se for caso disso:

2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO
 - 2.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
 - 2.2. Eixos motores (número, posição, interligação):

3. MASSAS (em kg) (ver desenho, quando aplicável)
 - 3.1. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha, ou massa do chássis com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda sobresselente e condutor):
 - 3.2. Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante:

4. DESCRIÇÃO DO GRUPO DE TRACÇÃO ELÉCTRICA E SEUS COMPONENTES
 - 4.1. **Descrição do veículo híbrido-eléctrico**
 - 4.1.1. Categoria de veículo híbrido-eléctrico: OVC (carregável do exterior)/NOVC (não carregável do exterior) ⁽¹⁾
 - 4.1.2. Comutador do modo de funcionamento com/sem ⁽¹⁾
 - 4.1.2.1. Modos seleccionáveis:
 - 4.1.2.1.1. Modo exclusivamente eléctrico: sim/não ⁽¹⁾
 - 4.1.2.1.2. Modo exclusivamente a combustível sim/não ⁽¹⁾
 - 4.1.2.1.3. Funcionamento híbrido sim/não ⁽¹⁾ (em caso afirmativo, descrição sucinta)
 - 4.1.3. Descrição geral do grupo motopropulsor híbrido-eléctrico
 - 4.1.3.1. Desenho da disposição do sistema de tracção híbrido (conjunto motor/transmissão) ⁽¹⁾
 - 4.1.3.2. Descrição do princípio geral de funcionamento do grupo motopropulsor híbrido:
 - 4.1.4. Autonomia eléctrica do veículo (nos termos do anexo 9): km
 - 4.1.5. Recomendação do fabricante para o pré-condicionamento:
 - 4.2. **Motor de combustão interna**
 - 4.2.1. Fabricante do motor:
 - 4.2.2. Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
 - 4.2.2.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos ⁽¹⁾
 - 4.2.2.2. Número, disposição e ordem de ignição dos cilindros:
 - 4.2.2.2.1. Diâmetro ⁽²⁾:mm
 - 4.2.2.2.2. Curso ⁽²⁾:mm
 - 4.2.2.3. Cilindrada ⁽³⁾:cm³
 - 4.2.2.4. Taxa de compressão volumétrica ⁽⁴⁾:

4.2.2.5.	Desenhos da câmara de combustão e da face superior do êmbolo:
4.2.2.6.	Velocidade em marcha lenta sem carga (*):
4.2.2.7.	Teor de monóxido de carbono em volume nos gases de escape com o motor em marcha lenta sem carga: % (de acordo com as especificações do fabricante) (*)
4.2.2.8.	Potência útil máxima: kW a min ⁻¹
4.2.3.	Combustível: gasolina com chumbo/gasolina sem chumbo/gasóleo/GPL/GN (1)
4.2.3.1.	Índice de octano teórico (RON):
4.2.4.	Alimentação de combustível
4.2.4.1.	Por carburador(es): sim/não (1)
4.2.4.1.1.	Marca(s):
4.2.4.1.2.	Tipo(s):
4.2.4.1.3.	Quantidade:
4.2.4.1.4.	Correcções (*):
4.2.4.1.4.1.	Pulverizadores do carburador:
4.2.4.1.4.2.	Venturis:
4.2.4.1.4.3.	Nível da cuba:
4.2.4.1.4.4.	Massa da bóia:
4.2.4.1.4.5.	Agulha da bóia:
4.2.4.1.5.	Sistema de arranque a frio: manual/automático (1)
4.2.4.1.5.1.	Princípio de funcionamento:
4.2.4.1.5.2.	Limites/regulações de funcionamento (1) (*):
4.2.4.2.	Por injeção de combustível (ignição por compressão apenas): sim/não (1)
4.2.4.2.1.	Descrição do sistema:
4.2.4.2.2.	Princípio de funcionamento: injeção directa/pré-câmara/câmara de turbulência (1)
4.2.4.2.3.	Bomba de injeção
4.2.4.2.3.1.	Marca(s):
4.2.4.2.3.2.	Tipo(s):
4.2.4.2.3.3.	Débito máximo de combustível (1) (*): mm ³ /curso ou ciclo à velocidade da bomba de (1) (*) min ⁻¹ ou diagrama característico:
4.2.4.2.3.4.	Regulação da injeção (*):
4.2.4.2.3.5.	Curva do avanço da injeção (*):
4.2.4.2.3.6.	Procedimento de calibração: banco de ensaio/motor (1)
4.2.4.2.4.	Regulador
4.2.4.2.4.1.	Tipo:
4.2.4.2.4.2.	Ponto de corte:
4.2.4.2.4.2.1.	Ponto de corte em carga: min ⁻¹
4.2.4.2.4.2.2.	Ponto de corte sem carga: min ⁻¹
4.2.4.2.4.3.	Velocidade em marcha lenta sem carga: min ⁻¹
4.2.4.2.5.	Injector(es):
4.2.4.2.5.1.	Marca(s):
4.2.4.2.5.2.	Tipo(s):
4.2.4.2.5.3.	Pressão de abertura (*): kPa ou diagrama característico:
4.2.4.2.6.	Sistema de arranque a frio
4.2.4.2.6.1.	Marca(s):
4.2.4.2.6.2.	Tipo(s):
4.2.4.2.6.3.	Descrição:
4.2.4.2.7.	Sistema auxiliar de arranque
4.2.4.2.7.1.	Marca(s):
4.2.4.2.7.2.	Tipo(s):
4.2.4.2.7.3.	Descrição:
4.2.4.3.	Por injeção de combustível (ignição comandada apenas): sim/não (1)
4.2.4.3.1.	Descrição do sistema:

- 4.2.4.3.2. Princípio de funcionamento ⁽¹⁾: colector de admissão (ponto único/multiponto) / injeção directa/outro (especificar)
- Unidade de comando - tipo (ou n.º):
- Regulador de combustível - tipo:
- Sensor do fluxo de ar - tipo:
- Distribuidor de combustível - tipo:
- Regulador de pressão - tipo:
- Micro-interruptor - tipo:
- Parafuso de ajustamento do ralenti - tipo:
- Alojamento do sistema de comando dos gases - tipo:
- Sensor da temperatura da água - tipo:
- Sensor da temperatura do ar - tipo:
- Interruptor da temperatura do ar - tipo:
- informação a disponibilizar no caso de injeção contínua; no caso de outros sistemas, dados equivalentes
- Protecção contra as interferências electromagnéticas:
- Descrição e/ou desenho:
- 4.2.4.3.3. Marca(s):
- 4.2.4.3.4. Tipo(s):
- 4.2.4.3.5. Injectores: Pressão de abertura ⁽⁴⁾: kPa ou diagrama característico ⁽⁴⁾:
- 4.2.4.3.6. Regulação da injeção:
- 4.2.4.3.7. Sistema de arranque a frio:
- 4.2.4.3.7.1. Princípio(s) de funcionamento:
- 4.2.4.3.7.2. Limites/regulações de funcionamento ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾:
- 4.2.4.4. Bomba de alimentação:
- 4.2.4.4.1. Pressão ⁽⁴⁾: kPa ou diagrama característico:
- 4.2.5. Ignição
- 4.2.5.1. Marca(s):
- 4.2.5.2. Tipo(s):
- 4.2.5.3. Princípio de funcionamento:
- 4.2.5.4. Curva de avanço da ignição ⁽⁴⁾:
- 4.2.5.5. Regulação da ignição estática ⁽⁴⁾: graus antes do PMS
- 4.2.5.6. Folga dos platinados ⁽⁴⁾:
- 4.2.5.7. Ângulo da came ⁽⁴⁾:
- 4.2.5.8. Velas de ignição
- 4.2.5.8.1. Marca:
- 4.2.5.8.2. Tipo:
- 4.2.5.8.3. Folga dos eléctrodos das velas de ignição: mm
- 4.2.5.9. Bobina da ignição
- 4.2.5.9.1. Marca:
- 4.2.5.9.2. Tipo:
- 4.2.5.10. Condensador de ignição
- 4.2.5.10.1. Marca:
- 4.2.5.10.2. Tipo:
- 4.2.6. Arrefecimento: líquido/ar ⁽¹⁾
- 4.2.7. Sistema de admissão:
- 4.2.7.1. Sobrealimentador: sim/não ⁽¹⁾
- 4.2.7.1.1. Marca(s):
- 4.2.7.1.2. Tipo(s):
- 4.2.7.1.3. Descrição do sistema (pressão máxima de sobrealimentação: kPa, válvula de descarga)
- 4.2.7.2. Permutador intermédio de calor: sim/não ⁽¹⁾
- 4.2.7.3. Descrição e desenhos das tubagens de admissão e respectivos acessórios (câmara de admissão, dispositivo de aquecimento, entradas de ar adicionais, etc.):
- 4.2.7.3.1. Descrição do colector de admissão (incluir desenhos e/ou fotografias):
- 4.2.7.3.2. Filtro de ar, desenhos:, ou
- 4.2.7.3.2.1. Marca(s):
- 4.2.7.3.2.2. Tipo(s):
- 4.2.7.3.3. Silencioso de admissão, desenhos:, ou
- 4.2.7.3.3.1. Marca(s):
- 4.2.7.3.3.2. Tipo(s):

- 4.2.8. Sistema de escape
- 4.2.8.1. Descrição e/ou desenhos do sistema de escape:
- 4.2.9. Regulação das válvulas ou dados equivalentes:
- 4.2.9.1. Elevação máxima das válvulas, ângulos de abertura e de fecho ou pormenores de regulação de sistemas alternativos de distribuição, em relação aos pontos mortos superiores:
- 4.2.9.2. Gamas de referência e/ou de regulação (1):
- 4.2.10. Lubrificante utilizado:
- 4.2.10.1. Marca:
- 4.2.10.2. Tipo:
- 4.2.11. Medidas tomadas contra a poluição do ar:
- 4.2.11.1. Dispositivo para reciclar os gases do cárter (descrição e desenhos):
- 4.2.11.2. Dispositivos de controlo da poluição adicionais (se existirem e se não forem abrangidos por outra rubrica): .
- 4.2.11.2.1. Catalisador: sim/não (1)
- 4.2.11.2.1.1. Quantidade de catalisadores e elementos:
- 4.2.11.2.1.2. Dimensões e forma do(s) catalisador(es) (volume, etc.):
- 4.2.11.2.1.3. Tipo de acção catalítica:
- 4.2.11.2.1.4. Carga total de metal precioso:
- 4.2.11.2.1.5. Concentração relativa:
- 4.2.11.2.1.6. Substrato (estrutura e material):
- 4.2.11.2.1.7. Densidade das células:
- 4.2.11.2.1.8. Tipo de alojamento do(s) catalisador(es):
- 4.2.11.2.1.9. Localização do(s) catalisador(es) (lugar e distâncias de referência no sistema de escape):
- 4.2.11.2.1.10. Sensor de oxigénio: tipo
- 4.2.11.2.1.10.1. Localização do sensor de oxigénio:
- 4.2.11.2.1.10.2. Gama de controlo do sensor de oxigénio:
- 4.2.11.2.2. Injecção de ar: sim/não (1)
- 4.2.11.2.2.1. Tipo (ar pulsado, bomba de ar, etc.):
- 4.2.11.2.3. Recirculação dos gases de escape (EGR): sim/não (1)
- 4.2.11.2.3.1. Características (caudal, etc.):
- 4.2.11.2.4. Sistema de controlo das emissões por evaporação
- 4.2.11.2.4.1. Descrição pormenorizada dos dispositivos e respectivo estado de afinação:
- 4.2.11.2.4.2. Desenho do sistema de controlo da evaporação:
- 4.2.11.2.4.3. Desenho da caixa de carbono:
- 4.2.11.2.4.4. Desenho do reservatório de combustível com indicação da capacidade e do material:
- 4.2.11.2.5. Colector de partículas: sim/não (1)
- 4.2.11.2.5.1. Dimensões e forma do colector de partículas (capacidade):
- 4.2.11.2.5.2. Tipo e concepção do colector de partículas:
- 4.2.11.2.5.3. Localização do colector de partículas (distâncias de referência no sistema de escape):
- 4.2.11.2.6. Outros sistemas (descrição e princípios de funcionamento):
- 4.3. **Bateria de tracção/dispositivo de armazenagem de energia**
- 4.3.1. Descrição do dispositivo de armazenagem de energia: (bateria, condensador, volante/gerador, etc.):
- 4.3.1.1. Marca:
- 4.3.1.2. Tipo:
- 4.3.1.3. Número de identificação:
- 4.3.1.4. Tipo de par electroquímico:
- 4.3.1.5. Energia: (para bateria: tensão e capacidade Ah em 2 h; para condensador: J,)
- 4.3.1.6. Carregador: de bordo/externo/sem carregador (1)
- 4.4. **Máquinas eléctricas (descrição de cada tipo de máquina eléctrica separadamente)**
- 4.4.1. Marca:
- 4.4.2. Tipo:
- 4.4.3. Principal função: motor de tracção/gerador (1)
- 4.4.3.1. Quando utilizado como motor de tracção: monomotor/multimotor (1) (número):
- 4.4.4. Potência máxima: kW
- 4.4.5. Princípio de funcionamento:
- 4.4.5.1. Corrente contínua/corrente alterna/número de fases (1):

- 4.4.5.2. Excitação separada/série/composta (*)
 4.4.5.3. Síncrono/assíncrono (*)

4.5. **Unidade de controlo do grupo motopulsor**

- 4.5.1. Marca:
 4.5.2. Tipo:
 4.5.3. Número de identificação:

4.6. **Controlador de potência**

- 4.6.1. Marca:
 4.6.2. Tipo:
 4.6.3. Número de identificação:

4.7. **Transmissão**

- 4.7.1. Embraiagem (tipo):
 4.7.1.1. Conversão máxima de binário:
 4.7.2. Caixa de velocidades:
 4.7.2.1. Tipo:
 4.7.2.2. Localização relativamente ao motor:
 4.7.2.3. Método de controlo:
 4.7.3. Relações de transmissão:

	Relações de caixa de velocidades	Relações no diferencial	Relações totais
Máxima para CVT (*)			
1			
2			
3			
4, 5, outras			
Mínima para CVT (*)			
Marcha-atrás			

(*) CVT — Continuously Variable Transmission (transmissão contínua variável).

5. **SUSPENSÃO**

5.1. **Pneumáticos e rodas**

- 5.1.1. Combinação(ões) pneumático/roda [para os pneumáticos, indicar a designação da dimensão, o índice de capacidade de carga mínimo, o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e saliência(s)]:
 5.1.1.1. Eixos
 5.1.1.1.1. Eixo 1:
 5.1.1.1.2. Eixo 2:
 5.1.1.1.3. Eixo 3:
 5.1.1.1.4. Eixo 4: etc.
 5.1.2. Limites superior e inferior do perímetro de rolamento:
 5.1.2.1. Eixos
 5.1.2.1.1. Eixo 1:
 5.1.2.1.2. Eixo 2:
 5.1.2.1.3. Eixo 3:
 5.1.2.1.4. Eixo 4: etc.
 5.1.3. Pressão dos pneumáticos recomendada pelo fabricante: kPa

6. **CARROÇARIA**

- 6.1. Bancos:
 6.1.1. Número de bancos:

7. MASSA DE INÉRCIA
- 7.1. Massa de inércia equivalente do eixo da frente completo:
- 7.2. Massa de inércia equivalente do eixo da retaguarda completo:

(¹) Riscar o que não se aplica.

(²) Este valor deve ser arredondado para o décimo de milímetro mais próximo.

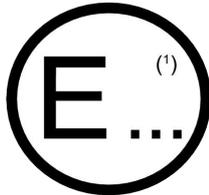
(³) Este valor deve ser calculado com $\pi = 3,1416$ e arredondado para o cm^3 mais próximo.

(⁴) Especificar a tolerância.

ANEXO 4

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (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, nos termos do Regulamento n.º 101.

Homologação n.º: Extensão n.º:

1. Designação comercial ou marca do veículo:
2. Tipo de veículo:
3. Categoria de veículo:
4. Nome e morada do fabricante:
5. Nome e morada do eventual representante do fabricante:
6. Descrição do veículo:
- 6.1. Massa do veículo em ordem de marcha:
- 6.2. Massa máxima admissível:
- 6.3. Tipo de carroçaria: berlina/carrinha/coupé ⁽²⁾
- 6.4. Transmissão: Tracção: rodas dianteiras/rodas traseiras/quatro rodas ⁽²⁾
- 6.5. Exclusivamente eléctrico: sim/não ⁽²⁾
- 6.6. Veículo eléctrico híbrido: sim/não ⁽²⁾
- 6.6.1. Categoria de veículo híbrido-eléctrico: OVC (carregável do exterior)/NOVC (não carregável do exterior) ⁽²⁾
- 6.6.2. Comutador do modo de funcionamento: com/sem ⁽²⁾
- 6.7. **Motor de combustão interna**
- 6.7.1. Cilindrada:
- 6.7.2. Alimentação de combustível: carburador/injecção ⁽²⁾

- 6.7.3. Combustível recomendado pelo fabricante:
- 6.7.4. No caso de GPL/GN ⁽²⁾, o combustível de referência usado para o ensaio (por exemplo, G20, G25):
- 6.7.5. Potência máxima do motor: kW a min^{-1}
- 6.7.6. Sobrealimentador: sim/não ⁽²⁾
- 6.7.7. Ignição: por compressão/ignição comandada (mecânica ou electrónica) ⁽²⁾
- 6.8. **Unidade de tracção** (para veículo exclusivamente eléctrico ou veículo híbrido-eléctrico) ⁽²⁾
- 6.8.1. Potência útil máxima: kW entre e min^{-1}
- 6.8.2. Potência máxima durante 30 minutos: kW
- 6.8.3. Princípio de funcionamento:
- 6.9. **Bateria de tracção** (para veículo exclusivamente eléctrico ou veículo híbrido-eléctrico)
- 6.9.1. Tensão nominal: V
- 6.9.2. Capacidade (valor para 2 horas): Ah
- 6.9.3. Potência máxima da bateria durante 30 minutos: kW
- 6.9.4. Carregador: de bordo/externo ⁽²⁾
- 6.10. **Transmissão**
- 6.10.1. Tipo de caixa de velocidades: manual/automática/variável ⁽²⁾
- 6.10.2. Número de velocidades:
- 6.10.3. Relações finais de transmissão (incluindo os perímetros de rolamento dos pneumáticos em carga): velocidades em estrada (km/h) por 1 000 (min^{-1}):
- 1.^a velocidade:
- 2.^a velocidade:
- 3.^a velocidade:
- 4.^a velocidade:
- 5.^a velocidade:
- Sobremultiplicação:
- 6.10.4. Relação no diferencial:
- 6.11. **Pneumáticos**
- Tipo:
- Dimensões:
- Perímetro de rolamento em carga:

7. RESULTADOS DOS ENSAIOS
- 7.1. **Veículo equipado com motor de combustão interna e veículo híbrido-eléctrico não carregável do exterior (NOVC) ⁽²⁾**
- 7.1.1. Emissões mássicas de CO₂
- 7.1.1.1. Condições urbanas: g/km
- 7.1.1.2. Condições extra-urbanas: g/km
- 7.1.1.3. Combinado: g/km
- 7.1.2. Consumo de combustível ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
- 7.1.2.1. Consumo de combustível (condições urbanas): 1/100 km
- 7.1.2.2. Consumo de combustível (condições extra-urbanas): 1/100 km
- 7.1.2.3. Consumo de combustível (combinado): 1/100 km
- 7.1.3. Nos veículos movidos exclusivamente por motor de combustão interna que estão equipados com sistemas de regeneração periódica, tal como definidos no ponto 2.16 do presente regulamento, os resultados dos ensaios são multiplicados pelo factor K_r, obtido com base no disposto no anexo 10
- 7.2. **Veículos exclusivamente eléctricos ⁽²⁾**
- 7.2.1. Medição do consumo de energia eléctrica
- 7.2.1.1. Consumo de energia eléctrica: Wh/km
- 7.2.1.2. Tempo total em que não foram respeitadas as tolerâncias para a realização do ciclo: s
- 7.2.2. Medição da autonomia:
- 7.2.2.1. Autonomia: km
- 7.2.2.2. Tempo total em que não foram respeitadas as tolerâncias para a realização do ciclo: s
- 7.3. **Veículo híbrido-eléctrico carregável do exterior (OVC)**
- 7.3.1. Emissão mássica de CO₂ (Condição A, ciclo combinado ⁽⁵⁾): g/km
- 7.3.2. Emissão mássica de CO₂ (Condição B, ciclo combinado ⁽⁵⁾): g/km
- 7.3.3. Emissão mássica de CO₂ (ponderada, ciclo combinado ⁽⁵⁾): g/km
- 7.3.4. Consumo de combustível (Condição A, ciclo combinado ⁽⁵⁾): 1/100 km
- 7.3.5. Consumo de combustível (Condição B, ciclo combinado ⁽⁵⁾): 1/100 km
- 7.3.6. Consumo de combustível (ponderado, ciclo combinado ⁽⁵⁾): 1/100 km
- 7.3.7. Consumo de energia eléctrica (Condição A, ciclo combinado ⁽⁵⁾): Wh/km
- 7.3.8. Consumo de energia eléctrica (Condição B, ciclo combinado ⁽⁵⁾): Wh/km
- 7.3.9. Consumo de energia eléctrica (ponderado e ciclo combinado ⁽⁵⁾): Wh/km
- 7.3.10. Autonomia eléctrica: km

8. Veículo apresentado para homologação em:
9. Serviço técnico responsável pela execução dos ensaios de homologação:
10. Número do relatório emitido pelo serviço técnico:
11. Data do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico:
12. Homologação concedida/estendida/recusada/revogada ⁽²⁾
13. Razões da extensão (se aplicável):
14. Observações:
15. Posição da marca de homologação no veículo:
16. Local:
17. Data:
18. Assinatura:

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

⁽²⁾ Riscar o que não se aplica.

⁽³⁾ Repetir para a gasolina e o combustível gasoso, no caso de um veículo que utiliza ambos os tipos de combustível.

⁽⁴⁾ Para os veículos alimentados a GN, a unidade l/100 km é substituída por m³/km.

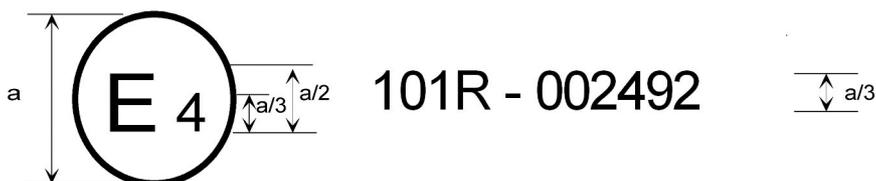
⁽⁵⁾ Medido ao longo do ciclo combinado, ou seja, em condições urbanas na parte um e em condições extra-urbanas na parte dois.

ANEXO 5

EXEMPLOS DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

MODELO A

(ver ponto 4.4 do presente regulamento)

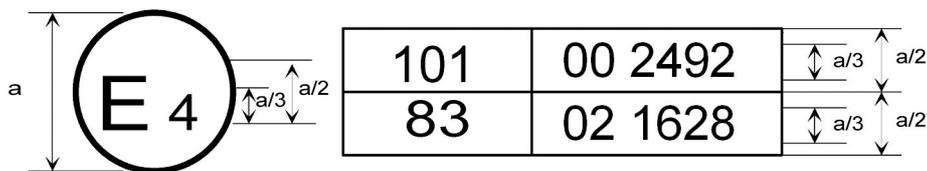


a = 8 mm min.

A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, mostra que o modelo de veículo em causa foi homologado, no que se refere à medição das emissões de CO₂ e do consumo de combustível ou à medição do consumo de energia eléctrica e da autonomia, nos Países Baixos (E4) nos termos do Regulamento n.º 101 com o número de homologação 002492. 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 101.

MODELO B

(ver ponto 4.5 do presente regulamento)



a = 8 mm min.

A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E4) nos termos dos Regulamentos n.ºs 101 e 83 (*). Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que, nas datas de emissão das respectivas homologações, o Regulamento n.º 101 não tinha sido alterado e que o Regulamento n.º 83 já incluía a série 02 de alterações.

(*) O segundo número é indicado apenas a título de exemplo.

ANEXO 6

MÉTODO DE MEDIÇÃO DAS EMISSÕES DE DIÓXIDO DE CARBONO E DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL DE VEÍCULOS MOVIDOS EXCLUSIVAMENTE POR UM MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA

1. ESPECIFICAÇÃO DO ENSAIO
 - 1.1. As emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de consumo de combustível de veículos movidos exclusivamente por um motor de combustão interna são determinadas de acordo com o procedimento para o ensaio de tipo I definido no anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.
 - 1.2. As emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de consumo de combustível são determinadas separadamente para a parte um (condução urbana) e para a parte dois (condução extra-urbana) do ciclo de condução especificado.
 - 1.3. Para além das condições especificadas no anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo, aplicam-se as seguintes condições:
 - 1.3.1. Apenas devem estar em operação os equipamentos necessários para o funcionamento do veículo durante o ensaio. Se existir um dispositivo de controlo manual da temperatura de admissão de ar do motor, esse dispositivo deve encontrar-se na posição prescrita pelo fabricante para a temperatura ambiente a que o ensaio é realizado. Em geral, devem estar em funcionamento os dispositivos auxiliares necessários para o funcionamento normal do veículo.
 - 1.3.2. Se a ventoinha do radiador funcionar com termóstato, deve estar nas condições normais de funcionamento no veículo. O sistema de aquecimento do habitáculo deve estar desligado, o mesmo acontecendo ao sistema de condicionamento de ar, embora os compressores destes sistemas devam estar a funcionar normalmente.
 - 1.3.3. Se estiver equipado com um dispositivo de sobrealimentação, este deve estar nas condições normais de funcionamento para as condições do ensaio.
 - 1.3.4. Todos os lubrificantes devem ser os recomendados pelo fabricante do veículo e devem ser indicados no relatório do ensaio.
 - 1.3.5. Os pneumáticos devem ser de um dos tipos especificados como equipamento de origem pelo fabricante do veículo, cheios à pressão recomendada para a carga e velocidades do ensaio. As pressões utilizadas devem ser indicadas no relatório do ensaio.
 - 1.4. **Cálculo dos valores de CO₂ e de consumo de combustível**
 - 1.4.1. A emissão mássica de CO₂, expressa em g/km, é calculada a partir dos resultados das medições realizadas de acordo com as disposições do apêndice 8 do anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.
 - 1.4.1.1. Para este cálculo, a densidade do CO₂ deve ser de Q_{CO₂} = 1,964 g/litro.
 - 1.4.2. Os valores do consumo de combustível são calculados a partir das emissões de hidrocarbonetos, de monóxido de carbono e de dióxido de carbono determinadas a partir dos resultados das medições realizadas de acordo com o apêndice 8 do anexo 4 Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.
 - 1.4.3. O consumo de combustível, expresso em litros por 100 km (no caso da gasolina, do GPL ou do combustível para motores diesel) ou em m³ por 100 km (no caso do GN), são calculados utilizando as seguintes fórmulas:
 - a) Para os veículos com motores de ignição comandada, alimentados a gasolina:
$$FC = (0,1154/D) \cdot [(0,866 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$
 - b) Para os veículos com motores de ignição comandada, alimentados a GPL:
$$FC_{norm} = (0,1212/0,538) \cdot [(0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

Se a composição do combustível utilizado para o ensaio diferir da composição assumida para o cálculo do consumo normalizado, pode ser aplicado, a pedido do fabricante, um factor de correcção cf do seguinte modo:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot [(0,825 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

O factor de correcção cf, que pode ser aplicado, é determinado do seguinte modo:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}}$$

em que:

n_{actual} = razão efectiva H/C do combustível utilizado

- c) Para os veículos com motores de ignição comandada alimentados a GN:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1336/0,654) \cdot [(0,749 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

- d) Para os veículos com motores de ignição por compressão:

$$FC = (0,1155/D) \cdot [(0,866 \cdot \text{HC}) + (0,429 \cdot \text{CO}) + (0,273 \cdot \text{CO}_2)]$$

Nestas fórmulas:

FC = o consumo de combustível em litros por 100 km (no caso da gasolina, do GPL ou do combustível para motores diesel) ou em m³ por 100 km (no caso do GN);

HC = a emissão medida de hidrocarbonetos em g/km;

CO = a emissão medida de monóxido de carbono em g/km;

CO₂ = a emissão medida de dióxido de carbono em g/km;

D = a densidade do combustível de ensaio.

No caso dos combustíveis gasosos, trata-se da densidade a 15 °C.

ANEXO 7

MÉTODO DE MEDIÇÃO DO CONSUMO DE ENERGIA ELÉCTRICA DE VEÍCULOS MOVIDOS EXCLUSIVAMENTE POR UM GRUPO MOTOPROPULSOR ELÉCTRICO

1. SEQUÊNCIA DE ENSAIO

1.1. **Composição**

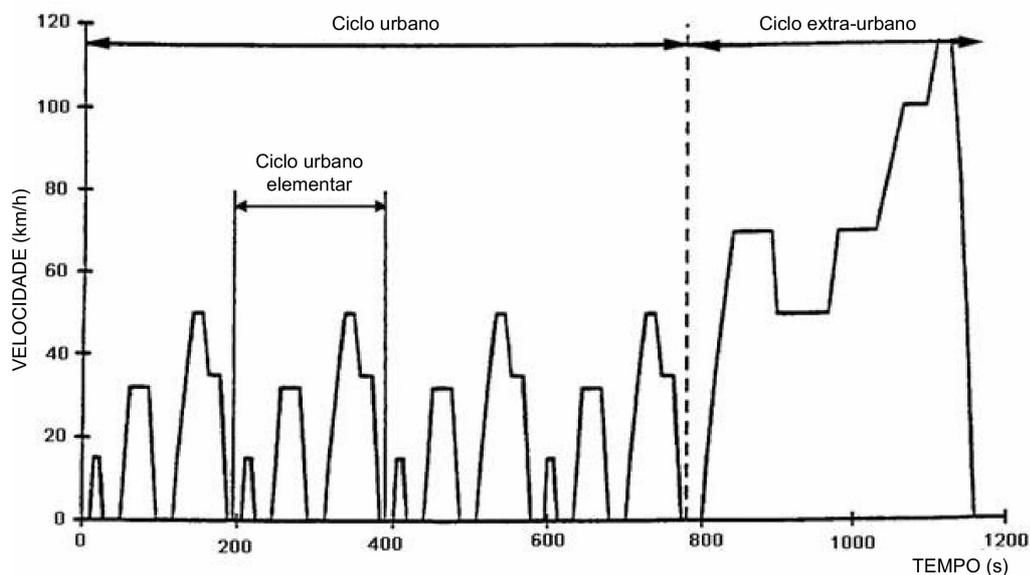
A sequência de ensaio é composta por duas partes (ver figura 1):

- a) um ciclo urbano composto por quatro ciclos urbanos elementares;
- b) um ciclo extra-urbano.

No caso de uma caixa de velocidades manual com várias velocidades, o operador muda de velocidade de acordo com as especificações do fabricante.

Se o veículo possuir vários modos de condução, que possam ser seleccionados pelo condutor, o operador selecciona aquele que melhor corresponder à curva-alvo.

Figura 1

Sequência de ensaio — veículos das categorias M₁ e N₁

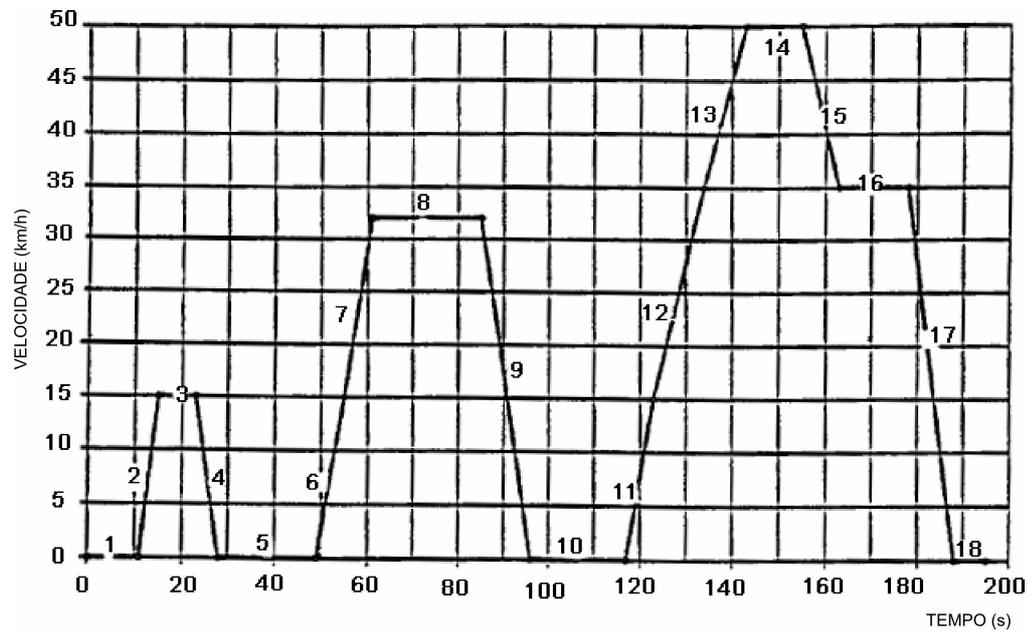
Distância teórica = 11 022 m
Velocidade média = 33,6 km/h

1.2. **Ciclo urbano**

O ciclo urbano é composto por quatro ciclos urbanos elementares de 195 segundos cada e tem uma duração total de 780 segundos.

A descrição do ciclo urbano elementar é dada na figura 2 e no quadro 1.

Figura 2
Ciclo urbano elementar (195 segundos)



Quadro 1

Ciclo urbano elementar

Operação N.º	Tipo de operação	Modo N.º	Aceleração (m/s ²)	Velocidade (km/h)	Duração da operação (s)	Duração do modo (s)	Tempo total (s)
1	Paragem	1	0,00	0	11	11	11
2	Aceleração	2	1,04	0-15	4	4	15
3	Velocidade constante	3	0,00	15	8	8	23
4	Desaceleração	4	-0,83	15-0	5	5	28
5	Paragem	5	0,00	0	21	21	49
6	Aceleração	6	0,69	0-15	6	12	55
7	Aceleração		0,79	15-32	6		61
8	Velocidade constante	7	0,00	32	24	24	85
9	Desaceleração	8	-0,81	32-0	11	11	96
10	Paragem	9	0,00	0	21	21	117
11	Aceleração	10	0,69	0-15	6	26	123
12	Aceleração		0,51	15-35	11		134
13	Aceleração		0,46	35-50	9		143
14	Velocidade constante	11	0,00	50	12	12	155
15	Desaceleração	12	-0,52	50-35	8	8	163
16	Velocidade constante	13	0,00	35	15	15	178
17	Desaceleração	14	-0,97	35-0	10	10	188
18	Paragem	15	0,00	0	7	7	195

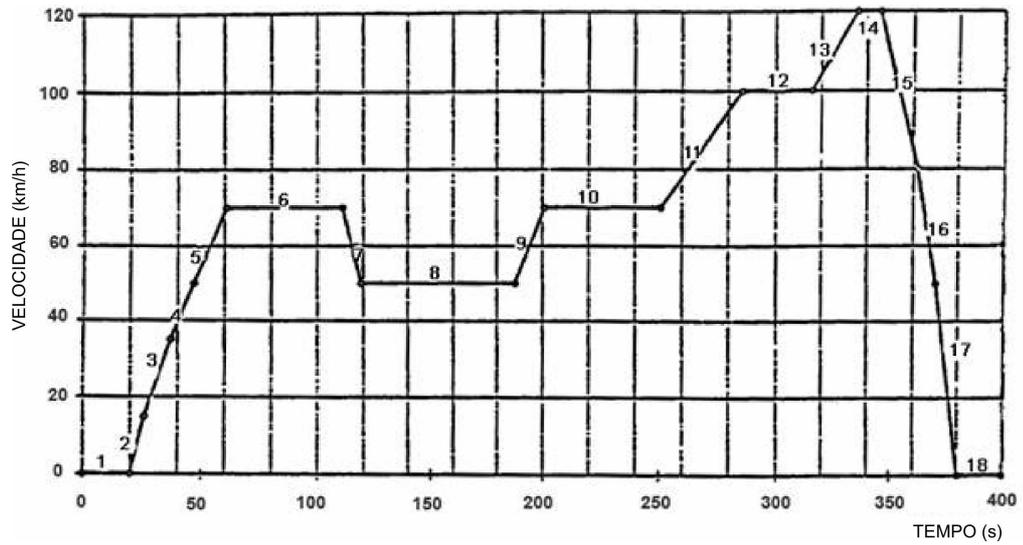
Generalidades	Em tempo (s)	Em percentagem
Paragem	60	30,77
Aceleração	42	21,54
Velocidade constante	59	30,26
Desaceleração	34	17,44
Total	195	100,00

Velocidade média (km/h)	18,77
Tempo de funcionamento (s)	195
Distância teórica por ciclo urbano elementar (m)	1 017
Distância teórica para os quatro ciclos urbanos elementares (m)	4 067

1.3. **Ciclo extra-urbano**

A descrição do ciclo extra-urbano é dada na figura 3 e no quadro 2.

Figura 3
Ciclo extra-urbano (400 segundos)



Nota: O procedimento a adoptar quando o veículo não cumprir as prescrições de velocidade desta curva é descrito em pormenor no ponto 1.4.

Quadro 2
Ciclo extra-urbano

Operação N.º	Tipo de operação	Modo N.º	Aceleração (m/s ²)	Velocidade (km/h)	Duração da operação (s)	Duração do modo (s)	Tempo total (s)
1	Paragem	1	0,00	0	20	20	20
2	Aceleração	2	0,69	0-15	6	41	26
3	Aceleração		0,51	15-35	11		37
4	Aceleração		0,42	35-50	10		47
5	Aceleração		0,40	50-70	14		61
6	Velocidade constante	3	0,00	70	50	50	111
7	Desaceleração	4	-0,69	70-50	8	8	119
8	Velocidade constante	5	0,00	50	69	69	188
9	Aceleração	6	0,43	50-70	13	13	201
10	Velocidade constante	7	0,00	70	50	50	251
11	Aceleração	8	0,24	70-100	35	35	286
12	Velocidade constante	9	0,00	100	30	30	316
13	Aceleração	10	0,28	100-120	20	20	336
14	Velocidade constante	11	0,00	120	10	10	346
15	Desaceleração	12	-0,69	120-80	16	34	362
16	Desaceleração		-1,04	80-50	8		370
17	Desaceleração		-1,39	50-0	10		380
18	Paragem	13	0,00	0	20	20	400

Generalidades	Em tempo (s)	Em percentagem
Paragem	40	10,00
Aceleração	109	27,25
Velocidade constante	209	52,25
Desaceleração	42	10,50
Total	400	100,00

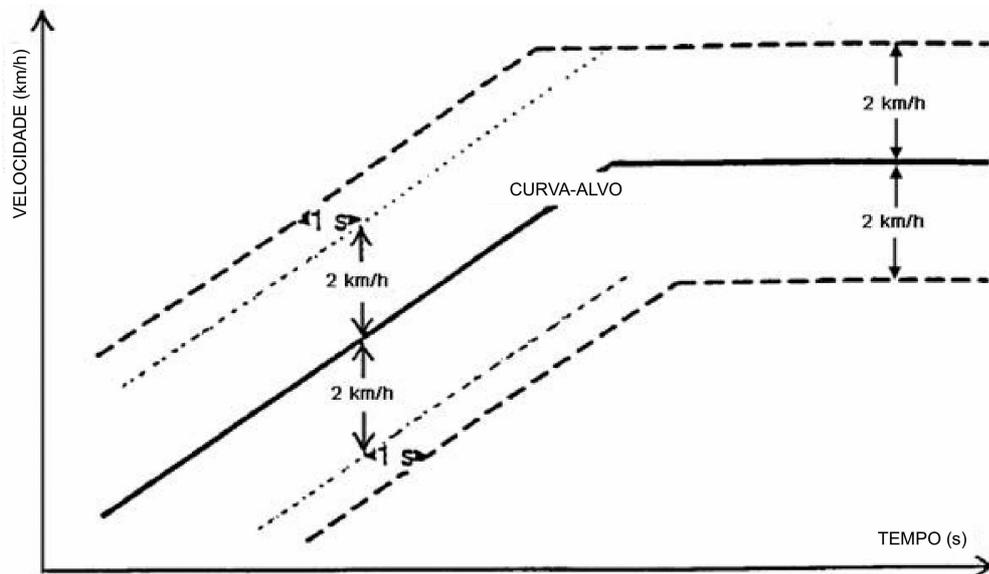
Velocidade média (km/h)	62,60
Tempo de funcionamento (s)	400
Distância teórica (m)	6 956

1.4. Tolerâncias

As tolerâncias são indicadas na figura 4.

Figura 4

Tolerância de velocidade



As tolerâncias de velocidade (± 2 km/h) e de tempo (± 1 s) são geometricamente combinadas em cada ponto, tal como representado na figura 4.

Abaixo de 50 km, são autorizados os seguintes desvios para além desta tolerância:

- Nas mudanças de velocidade durante menos de 5 segundos;
- E até cinco vezes por hora noutras situações, durante menos de 5 segundos de cada vez.

A duração total da tolerância deve ser mencionada no relatório de ensaio.

A mais de 50 km/h, é aceitável ultrapassar as tolerâncias desde que o pedal do acelerador esteja premido a fundo.

2. MÉTODO DE ENSAIO

2.1. Princípio

O método de ensaio descrito a seguir permite medir o consumo de energia eléctrica expresso em Wh/km.

2.2. Parâmetros, unidades e precisão das medições

Parâmetros	Unidade	Precisão	Resolução
Tempo	s	$\pm 0,1$ s	0,1 s
Distância	m	$\pm 0,1$ %	1 m
Temperatura	$^{\circ}\text{C}$	± 1 $^{\circ}\text{C}$	1 $^{\circ}\text{C}$
Velocidade	km/h	± 1 %	0,2 km/h
Massa	kg	$\pm 0,5$ %	1 kg
Energia	Wh	$\pm 0,2$ %	Classe 0,2 s de acordo com CEI 687

CEI = Comissão Electrotécnica Internacional.

2.3. Veículo2.3.1. *Estado do veículo*

- 2.3.1.1. Os pneumáticos do veículo devem ser cheios à pressão prescrita pelo fabricante do veículo para quando se encontrarem à temperatura ambiente.
- 2.3.1.2. A viscosidade dos óleos para os elementos mecânicos móveis deve ser conforme às especificações do fabricante do veículo.
- 2.3.1.3. Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e auxiliares devem estar desligados, com excepção dos que sejam necessários para a realização do ensaio e o funcionamento normal do veículo durante o dia.
- 2.3.1.4. Todos os sistemas de acumulação de energia existentes para outros efeitos que não os de tracção (eléctrico, hidráulico, pneumático, etc.) devem estar carregados no nível máximo prescrito pelo fabricante.
- 2.3.1.5. Se as baterias forem utilizadas acima da temperatura ambiente, o operador seguirá o procedimento recomendado pelo fabricante do veículo para manter a temperatura da bateria dentro da gama de funcionamento normal.
- O representante do fabricante deverá poder atestar que o sistema de gestão térmica da bateria não está desligado nem reduzido.
- 2.3.1.6. O veículo de ensaio deverá ter percorrido pelo menos 300 km durante os sete dias anteriores ao ensaio com as baterias instaladas para o ensaio.

2.4. Modo de funcionamento

Todos os ensaios são realizados a uma temperatura compreendida entre os 20 °C e os 30 °C.

O método de ensaio compreende as quatro fases seguintes:

- a) Carga inicial da bateria;
- b) Duas aplicações do ciclo composto por quatro ciclos urbanos elementares e um ciclo extra-urbano;
- c) Carga da bateria;
- d) Cálculo do consumo de energia eléctrica.

Entre as diferentes fases, se for necessário deslocar o veículo, este será rebocado para a área de ensaio seguinte (sem recarga regenerativa).

2.4.1. *Carga inicial da bateria*

A carga da bateria consiste nos seguintes procedimentos:

2.4.1.1. *Descarga da bateria*

O procedimento inicia-se com a descarga da bateria do veículo em movimento (pista de ensaio, banco de rolos, etc.) a uma velocidade constante de 70 % ± 5 % da velocidade máxima do veículo durante 30 minutos.

A descarga é interrompida:

- a) Quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima durante 30 minutos;
 - b) Ou quando a instrumentação de série de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo;
- ou
- c) Após ter percorrido a distância de 100 km.

2.4.1.2. Aplicação de uma carga nocturna normal

A bateria é carregada de acordo com o procedimento seguinte:

2.4.1.2.1. Procedimento de carga nocturna normal

A carga é efectuada:

- a) Com o carregador de bordo, se o possuir;
- b) Com um carregador externo recomendado pelo fabricante, segundo o padrão de carga prescrito para a carga normal;
- c) Uma temperatura ambiente compreendida entre 20 °C e 30 °C.

O procedimento exclui todos os tipos de cargas especiais que poderiam ser iniciadas de forma automática ou manual, nomeadamente a igualização ou a carga de serviço.

O fabricante de veículos deve declarar que não ocorreu um procedimento de carga especial durante o ensaio.

2.4.1.2.2. Critério de fim de carga

O critério de fim de carga corresponde a um tempo de carga de 12 horas, excepto se a instrumentação de série der uma clara indicação ao condutor de que a bateria ainda não está totalmente carregada.

Neste caso,

$$\text{tempo máximo} = \frac{3 \cdot \text{capacidade nominal da bateria (Wh)}}{\text{potência da alimentação em corrente (W)}}$$

2.4.1.2.3. Bateria totalmente carregada

A bateria que foi carregada de acordo com o procedimento de carga nocturna até preencher o critério de fim de carga.

2.4.2. Realização do ciclo e medição da distância

O fim do tempo de carga t_0 (ficha desligada) é registado.

O banco de rolos é regulado de acordo com o método descrito no apêndice do presente anexo.

No prazo de 4 horas a contar de t_0 realiza-se duas vezes num banco de rolos o ciclo urbano composto por quatro ciclos urbanos elementares e um ciclo extra-urbano (distância do ensaio: 22 km; duração do ensaio: 40 minutos).

No final, regista-se a medida D_{test} da distância percorrida em km.

2.4.3. Carga da bateria

O veículo deve estar ligado à rede de alimentação nos 30 minutos que se seguem à conclusão da dupla execução do ciclo composto por quatro ciclos urbanos elementares e um ciclo extra-urbano.

O veículo é submetido ao procedimento de carga nocturna normal (ver ponto 2.4.1.2 do presente anexo).

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga E fornecida pela rede e a duração da carga.

A carga é interrompida 24 horas após o fim do tempo de carga anterior (t_0).

Nota:

Em caso de interrupção do fornecimento de energia, o período de 24 horas será prolongado em conformidade com a duração da interrupção. A validade da carga será determinada em concertação pelos serviços técnicos do laboratório de homologação e o fabricante do veículo.

2.4.4. *Cálculo do consumo de energia eléctrica*

As medições da energia E em Wh e do tempo de carga são registadas no relatório de ensaio.

O consumo de energia eléctrica c é definido pela fórmula:

$$c = \frac{E}{D_{\text{test}}} \text{ (expresso em Wh/km e arredondado para o número inteiro mais próximo)}$$

D_{test} = distância percorrida durante o ensaio (km).

*Apêndice ao anexo 7***Determinação da resistência total ao avanço de um veículo movido exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico e calibragem do banco de rolos**

1. INTRODUÇÃO

O presente apêndice tem por objecto definir o método de medição da resistência total ao avanço de um veículo a velocidade constante com uma precisão estatística de $\pm 4\%$ e reproduzir esta resistência medida num banco de rolos com uma precisão de $\pm 5\%$.

2. CARACTERÍSTICAS DA PISTA

O traçado da pista deve ser plano, recto e livre de obstáculos ou de barreiras de vento que possam afectar negativamente a variabilidade da medição da resistência ao avanço.

O declive longitudinal da pista de ensaio não deve exceder $\pm 2\%$. Este declive é definido como a relação entre a diferença de elevação entre os extremos da pista e o seu comprimento total. Além disso, a inclinação local entre quaisquer dois pontos situados a 3 metros de distância entre si não deve desviar-se mais de $\pm 0,5\%$ deste declive longitudinal.

O declive transversal máximo da pista de ensaio não deve ultrapassar 1,5 %.

3. CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS

3.1. Vento

Os ensaios serão realizados a velocidades de vento que se situem em média a menos de 3 m/s com picos de velocidade não superiores a 5 m/s. Para além disso, a componente do vento perpendicular à pista deve ser inferior a 2 m/s. A velocidade do vento deve ser medida a 0,7 m acima do piso da estrada.

3.2. Humidade

A pista deve estar seca.

3.3. Condições de referência

Pressão barométrica	$H_0 = 100 \text{ kPa}$
Temperatura	$T_0 = 293 \text{ K (20 °C)}$
Densidade do ar	$d_0 = 1,189 \text{ kg/m}^3$

3.3.1. Densidade do ar

3.3.1.1. A densidade do ar durante o ensaio, calculada nos termos do ponto 3.3.1.2, não deve desviar-se mais de 7,5 % da densidade do ar às condições de referência.

3.3.1.2. A densidade do ar é calculada pela fórmula:

$$d_T = d_0 \cdot \frac{H_T}{H_0} \cdot \frac{T_0}{T_T}$$

em que:

d_T é a densidade do ar durante o ensaio (kg/m^3);

d_0 é a densidade do ar às condições de referência (kg/m^3);

H_T é a pressão barométrica total durante o ensaio (kPa);

T_T é a temperatura absoluta durante o ensaio (K).

3.3.2. *Condições ambientais*

- 3.3.2.1. A temperatura ambiente deve estar compreendida entre 5 °C (278 K) e 35 °C (308 K) e a pressão barométrica entre 91 kPa e 104 kPa. A humidade relativa deve ser inferior a 95 %.
- 3.3.2.2. Porém, com o acordo do fabricante, os ensaios podem ser realizados a uma temperatura ambiente inferior a 1 °C. Neste caso, deve ser aplicado o factor de correcção calculado para 5 °C.

4. PREPARAÇÃO DO VEÍCULO

4.1. **Rodagem**

O veículo deve estar no estado normal de marcha e de regulação e ter sido rodado pelo menos durante 300 km. Os pneumáticos devem ter sido rodados ao mesmo tempo que o veículo ou ter 90 % a 50 % da profundidade do relevo inicial do piso.

4.2. **Controlos**

Verifica-se se o veículo está em conformidade com as especificações do fabricante para a utilização considerada em relação ao seguinte: rodas, jantes, pneumáticos (marca, tipo, pressão), geometria do eixo dianteiro; regulação dos travões (supressão dos atritos parasitas), lubrificação dos eixos dianteiro e traseiro, regulação da suspensão e da distância do veículo ao solo, etc. Deve-se verificar se não existe travagem eléctrica quando o veículo se encontra em ponto morto.

4.3. **Preparação para o ensaio**

- 4.3.1. O veículo deve estar carregado com a massa de ensaio, incluindo o condutor e o equipamento de medição, distribuída uniformemente pelas áreas de carga.
- 4.3.2. As janelas do veículo devem estar fechadas. As eventuais aberturas de condicionamento de ar, de luzes, etc., devem estar fechadas.
- 4.3.3. O veículo deve estar limpo.
- 4.3.4. Imediatamente antes do ensaio, o veículo deve ser levado à sua temperatura normal de funcionamento de maneira apropriada.

5. VELOCIDADE ESPECIFICADA V

A velocidade especificada é necessária para determinar a resistência ao avanço à velocidade de referência a partir da curva de resistência ao avanço. Para determinar a resistência ao avanço como uma função da velocidade do veículo próxima da velocidade de referência V_o , as resistências ao avanço são medidas à velocidade especificada V. É conveniente medir pelo menos quatro a cinco pontos, indicando as velocidades especificadas juntamente com as velocidades de referência.

O quadro 1 indica as velocidades especificadas de acordo com a categoria do veículo. O asterisco (*) indica a velocidade de referência no quadro.

Quadro 1

Categoria $V_{máx}$	Velocidades especificadas (km/h)					
	> 130	120 (**)	100	80 (*)	60	40
130 – 100	90	80 (*)	60	40	20	—
100 – 70	60	50 (*)	40	30	20	—
< 70	50 (**)	40 (*)	30	20	—	—

(*) Velocidade de referência.

(**) Se o veículo puder atingir esta velocidade.

6. VARIAÇÃO DA ENERGIA DURANTE A DESACELERAÇÃO EM RODA LIVRE

6.1. **Determinação da resistência total ao avanço**6.1.1. *Aparelhagem de medição e precisão*

A margem de erro da medição deve ser inferior a 0,1 segundo para o tempo e $\pm 0,5$ km/h para a velocidade.

6.1.2. *Procedimento de ensaio*

6.1.2.1. Acelerar o veículo até uma velocidade superior em 5 km/h à velocidade a que a medição começa.

6.1.2.2. Pôr a caixa de velocidades em ponto morto ou desligar a alimentação de energia.

6.1.2.3. Medir o tempo t_1 de desaceleração do veículo da velocidade:

$$V_2 = V + \Delta V \text{ km/h a } V_1 = V - \Delta V \text{ km/h}$$

em que:

$$\Delta V \leq 5 \text{ km/h para uma velocidade nominal } \leq 50 \text{ km/h}$$

$$\Delta V \leq 10 \text{ km/h para uma velocidade nominal } > 50 \text{ km/h}$$

6.1.2.4. Efectuar o mesmo ensaio no sentido oposto, e determinar t_2 .

6.1.2.5. Fazer a média dos dois tempos t_1 e t_2 , designando-a por T_1 .

6.1.2.6. Repetir estes ensaios até que a precisão estatística (p) da média

$$T = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n T_i$$

seja igual ou inferior a 4 % ($p \leq 4$ %).

A precisão estatística (p) é definida pela fórmula:

$$p = \frac{t \cdot s}{\sqrt{n}} \cdot \frac{100}{T}$$

em que:

t é o coeficiente dado pelo quadro a seguir;

s é o desvio-padrão $s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (T_i - T)^2}{n - 1}}$;

n representa o número de ensaios.

n	4	5	6	7	8	9	10
t	3,2	2,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,3
t/\sqrt{n}	1,6	1,25	1,06	0,94	0,85	0,77	0,73

6.1.2.7. Cálculo da força da resistência ao avanço

A força da resistência ao avanço F à velocidade especificada V é calculada do seguinte modo:

$$F = (M_{HP} + M_r) \cdot \frac{2\Delta V}{\Delta T} \cdot \frac{1}{3,6} \text{ [N]}$$

sendo:

M_{HP} a massa de ensaio;

M_r a massa de inércia equivalente de todas as rodas e partes do veículo que rodam com as rodas durante a desaceleração em roda livre em estrada. M_r deve ser medida ou calculada de forma adequada.

6.1.2.8. A resistência ao avanço determinada na pista deve ser reduzida às condições ambientais como segue:

$$F_{\text{corrigida}} = k \cdot F_{\text{medida}}$$

$$k = \frac{R_R}{R_T} [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{AERO} d_0}{R_T d_t}$$

sendo:

R_R a resistência ao rolamento à velocidade V ;

R_{AERO} a resistência aerodinâmica ao avanço à velocidade V ;

R_T a resistência total ao avanço = $R_R + R_{AERO}$;

K_R o factor de correcção da temperatura da resistência ao rolamento, tomado como $3,6 \times 10^{-3} \text{ } ^\circ\text{C}$;

t a temperatura ambiente do ensaio em pista em $^\circ\text{C}$;

t_0 a temperatura ambiente de referência = $20 \text{ } ^\circ\text{C}$;

d_t a densidade do ar às condições de ensaio;

d_0 a densidade do ar às condições de referência ($20 \text{ } ^\circ\text{C}$, 100 kPa) = $1,189 \text{ kg/m}^3$.

As relações R_R/R_T e R_{AERO}/R_T devem ser especificadas pelo fabricante do veículo com base nos dados normalmente à disposição da empresa.

Se esses valores não estiverem disponíveis e dependendo do acordo do fabricante e do serviço técnico envolvido, podem-se utilizar os valores para a relação resistência ao rolamento/resistência total dados pela seguinte fórmula:

$$\frac{R_R}{R_T} = aM_{HP} + b$$

sendo:

M_{HP} a massa de ensaio;

e, para cada velocidade, os coeficientes a e b são os dados no quadro a seguir:

V (km/h)	a	b
20	$7,24 \cdot 10^{-5}$	0,82
40	$1,59 \cdot 10^{-4}$	0,54
60	$1,96 \cdot 10^{-4}$	0,33
80	$1,85 \cdot 10^{-4}$	0,23
100	$1,63 \cdot 10^{-4}$	0,18
120	$1,57 \cdot 10^{-4}$	0,14

6.2. Regulação do banco de rolos

A finalidade deste procedimento consiste em simular no banco de rolos a resistência total ao avanço a uma dada velocidade.

6.2.1. Aparelhagem de medição e precisão

A aparelhagem de medição deve ser semelhante à utilizada para o ensaio em pista.

6.2.2. Procedimento de ensaio

6.2.2.1. Instalar o veículo no banco de rolos.

6.2.2.2. Adaptar a pressão dos pneumáticos (a frio) das rodas motoras ao valor requerido pelo banco de rolos.

6.2.2.3. Regular a inércia equivalente do banco de rolos de acordo com o quadro 2.

Quadro 2

Massa de ensaio M_{HP} (kg)	Inércia equivalente I (kg)
$M_{HP} \leq 480$	455
$480 < M_{HP} \leq 540$	510
$540 < M_{HP} \leq 595$	570
$595 < M_{HP} \leq 650$	625
$650 < M_{HP} \leq 710$	680
$710 < M_{HP} \leq 765$	740
$765 < M_{HP} \leq 850$	800
$850 < M_{HP} \leq 965$	910
$965 < M_{HP} \leq 1\ 080$	1\ 020
$1\ 080 < M_{HP} \leq 1\ 190$	1\ 130
$1\ 190 < M_{HP} \leq 1\ 305$	1\ 250
$1\ 305 < M_{HP} \leq 1\ 420$	1\ 360
$1\ 420 < M_{HP} \leq 1\ 530$	1\ 470
$1\ 530 < M_{HP} \leq 1\ 640$	1\ 590
$1\ 640 < M_{HP} \leq 1\ 760$	1\ 700
$1\ 760 < M_{HP} \leq 1\ 870$	1\ 810
$1\ 870 < M_{HP} \leq 1\ 980$	1\ 930
$1\ 980 < M_{HP} \leq 2\ 100$	2\ 040
$2\ 100 < M_{HP} \leq 2\ 210$	2\ 150
$2\ 210 < M_{HP} \leq 2\ 380$	2\ 270
$2\ 380 < M_{HP} \leq 2\ 610$	2\ 270
$2\ 610 < M_{HP}$	2\ 270

6.2.2.4. Levar o veículo e o banco de rolos à temperatura de funcionamento estabilizada, com vista a reproduzir aproximativamente as condições em estrada.

6.2.2.5. Executar as operações descritas no ponto 6.1.2 do presente anexo (com excepção dos pontos 6.1.2.4 e 6.1.2.5), substituindo M_{HP} por I e M_r por M_{rm} na fórmula do ponto 6.1.2.7.6.2.2.6. Ajustar a regulação do freio de modo a reproduzir a resistência corrigida do ponto 6.1.2.8 do presente anexo (meia carga útil) e a ter em consideração a diferença entre a massa do veículo na pista e a massa de inércia equivalente (I) a utilizar no ensaio. Isto pode ser feito calculando o tempo médio corrigido para passar de V_2 a V_1 em roda livre na pista e reproduzindo o mesmo tempo no banco de rolos através da seguinte relação:

$$T_{\text{corrigida}} = (I + M_{rm}) \frac{2\Delta V}{F_{\text{corrigida}}} \cdot \frac{1}{3,6}$$

em que:

 I é a massa de inércia equivalente do volante do motor do banco de rolos; M_{rm} é a massa de inércia equivalente das rodas motoras e partes do veículo que rodam com as rodas durante a desaceleração em roda livre. M_{rm} deve ser medida ou calculada de forma adequada.6.2.2.7. A potência P_a a absorver pelo banco deve ser determinada para permitir a reprodução da mesma resistência total ao avanço para o mesmo veículo em diferentes dias ou em diferentes bancos de rolos do mesmo tipo.

ANEXO 8

MÉTODO DE MEDIÇÃO DAS EMISSÕES DE DIÓXIDO DE CARBONO, DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E DO CONSUMO DE ENERGIA ELÉCTRICA DE VEÍCULOS MOVIDOS POR UM GRUPO MOTOPROPULSOR HÍBRIDO-ELÉCTRICO

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. No presente anexo definem-se as disposições específicas relativas à homologação de um veículo híbrido-eléctrico (VHE), tal como definido no ponto 2.12.2 ⁽¹⁾ do presente regulamento.
- 1.2. Como princípio geral para os ensaios, os veículos híbrido-eléctricos são ensaiados em conformidade com os princípios que se aplicam aos veículos movidos exclusivamente por motor de combustão interna (anexo 6), a menos que o presente anexo disponha em contrário.
- 1.3. Os veículos OVC (como classificados no ponto 2 do presente anexo) são ensaiados em conformidade com a condição A e a condição B.

Os resultados dos ensaios nas condições A e B e os valores ponderados são registados no formulário de comunicação descrito no anexo 4.

1.4. Ciclos de condução e pontos de mudança de velocidades

- 1.4.1. Para veículos com transmissão manual, será utilizado o ciclo de condução descrito no apêndice 1 do anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo, incluindo os pontos de mudança de velocidades previstos.
- 1.4.2. Para os veículos com uma estratégia especial de mudança de velocidades, não se aplicam os pontos de mudança de velocidades previstos no apêndice 1 do anexo 4 do Regulamento n.º 83. Para estes veículos, utiliza-se o ciclo de condução especificado no ponto 2.3.3 do anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data de homologação do veículo. No que respeita aos pontos de mudança de velocidades, esses veículos serão conduzidos em conformidade com as instruções do fabricante constantes do livro de instruções dos veículos de série, e indicadas por um instrumento indicador das mudanças de velocidades (para informação do condutor).
- 1.4.3. Para os veículos com transmissão automática utiliza-se o ciclo de condução especificado no ponto 2.3.3 do anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data de homologação do veículo.
- 1.4.4. Para o condicionamento do veículo, aplica-se uma combinação dos ciclos da parte um e/ou parte dois do ciclo de condução aplicável, tal como previsto no presente anexo.

2. CATEGORIAS DE VEÍCULOS HÍBRIDO-ELÉCTRICOS

Carregamento do veículo	Carregamento do exterior (Off-Vehicle Charging) ^(a) (OVC)		Sem carregamento do exterior (Not Off-Vehicle Charging) ^(b) (NOVC)	
	Sem	Com	Sem	Com
Comutador do modo de funcionamento				

^(a) Também designados «carregáveis do exterior».

^(b) Também designados «não carregáveis do exterior».

3. VEÍCULOS HÍBRIDO-ELÉCTRICOS «CARREGÁVEIS DO EXTERIOR» (OVC) SEM COMUTADOR DO MODO DE FUNCIONAMENTO

- 3.1. São realizados dois ensaios, nas seguintes condições:

Condição A: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado.

Condição B: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade).

Do apêndice 1 consta o perfil do estado de carga (SOC) do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica durante as diferentes fases do ensaio de tipo I.

⁽¹⁾ Correção ao documento inicial da UNECE: referência errónea no texto original. A referência deve remeter para o ponto 2.14.1 e não para o ponto 2.12.2.

3.2. Condição A

3.2.1. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica, tal como descrito no ponto 3.2.1.1 infra:

3.2.1.1. Descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica

O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em movimento (em pista de ensaio, em banco de rolos, etc.):

— a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor alimentado a combustível do VHE;

ou

— se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível, a velocidade será reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante);

ou

— segundo recomendação do fabricante.

O motor alimentado a combustível será parado 10 segundos após o seu arranque automático.

3.2.2. Condicionamento do veículo

3.2.2.1. Para o condicionamento de veículos com motor de ignição por compressão, usa-se o ciclo da parte dois do ciclo de condução aplicável em combinação com as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo. Devem ser realizados três ciclos consecutivos.

3.2.2.2. Os veículos equipados com motores de ignição comandada são pré-condicionados com um ciclo da parte um e um ciclo da parte dois do ciclo de condução aplicável, em combinação com as prescrições de mudança de velocidades, conforme indicado no ponto 1.4 do presente anexo.

3.2.2.3. Após este pré-condicionamento, e antes do ensaio, os veículos devem ser mantidos numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 K da temperatura do local e o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado em resultado do carregamento previsto no ponto 3.1.2.4 infra.

3.2.2.4. Durante a estabilização, o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado utilizando o procedimento de carga nocturna normal, como indicado no ponto 3.2.2.5 infra.

3.2.2.5. Aplicação de uma carga nocturna normal

O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado de acordo com o procedimento seguinte.

3.2.2.5.1. Procedimento de carga nocturna normal

A carga é efectuada:

a) Com o carregador de bordo, se o possuir;

ou

b) Com um carregador externo recomendado pelo fabricante, segundo o padrão de carga prescrito para a carga normal;

c) Numa temperatura ambiente entre 20 °C e 30 °C.

O procedimento exclui todos os tipos de cargas especiais que poderiam ser iniciadas de forma automática ou manual, nomeadamente a igualização ou a carga de serviço. O fabricante deve declarar que não ocorreu um procedimento de carga especial durante o ensaio.

3.2.2.5.2. Critério de fim de carga

O critério de fim de carga corresponde a um tempo de carga de 12 horas, excepto se a instrumentação de série der uma clara indicação ao condutor de que o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica ainda não está totalmente carregado.

Neste caso,

$$\text{tempo máximo} = \frac{3 \cdot \text{capacidade nominal da bateria (Wh)}}{\text{potência da alimentação em corrente (W)}}$$

3.2.3. Procedimento de ensaio

3.2.3.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

3.2.3.2. A recolha de amostras (IR) inicia-se antes do processo de arranque do motor ou logo que ele tem início e termina depois de concluído o período final de marcha lenta sem carga do ciclo extra-urbano [parte dois, final da recolha (FR)].

3.2.3.3. O veículo é conduzido usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

3.2.3.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.

3.2.3.5. Os resultados do ensaio em ciclo combinado (CO₂ e consumo de combustível) para a condição A são registados (respectivamente m₁ [g] e c₁ [l]).

3.2.4. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo).

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e₁ [Wh] fornecida pela rede.

3.2.5. O consumo de energia eléctrica para a condição A é e₁ [Wh].

3.3. Condição B

3.3.1. Condicionamento do veículo

3.3.1.1. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 3.2.1.1 do presente anexo.

A pedido do fabricante, pode-se realizar um condicionamento nos termos do ponto 3.2.2.1 ou do ponto 3.2.2.2 do presente anexo antes da descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.

3.3.1.2. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se houver) estejam a ± 2 K da temperatura do local.

3.3.2. Procedimento de ensaio

3.3.2.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

3.3.2.2. A recolha de amostras (IR) inicia-se antes do processo de arranque do motor ou logo que ele tem início e termina depois de concluído o período final de marcha lenta sem carga do ciclo extra-urbano [parte dois, final da recolha (FR)].

3.3.2.3. O veículo é conduzido usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

3.3.2.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.

3.3.2.5. Os resultados do ensaio em ciclo combinado (CO₂ e consumo de combustível) para a condição B são registados (respectivamente m₂ [g] e c₂ [l]).

- 3.3.3. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e_2 [Wh] fornecida pela rede.

- 3.3.4. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 3.2.1.1 do presente anexo

- 3.3.5. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e_3 [Wh] fornecida pela rede.

- 3.3.6. O consumo de energia eléctrica e_4 [Wh] para a condição B é: $e_4 = e_2 - e_3$

3.4. Resultados dos ensaios

- 3.4.1. Os valores de CO_2 são $M_1 = m_1/D_{\text{test1}}$ e $M_2 = m_2/D_{\text{test2}}$ [g/km] sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 3.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 3.3 do presente anexo), respectivamente, e m_1 e m_2 são determinados nos pontos 3.2.3.5 e 3.3.2.5, respectivamente, do presente anexo.

- 3.4.2. Os valores ponderados de CO_2 são calculados como segue:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_e + D_{av})$$

sendo:

M = massa da emissão de CO_2 em gramas por quilómetro;

M_1 = massa da emissão de CO_2 em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

M_2 = massa de emissão de CO_2 em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

- 3.4.3. Os valores do consumo de combustível são

$$C_1 = 100 \cdot c_1/D_{\text{test1}} \text{ e } C_2 = 100 \cdot c_2/D_{\text{test2}} \text{ [l/100 km]}$$

sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 3.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 3.3 do presente anexo), respectivamente, e c_1 e c_2 são determinados no ponto 3.2.3.5 e no ponto 3.3.2.5, respectivamente, do presente anexo.

- 3.4.4. Os valores ponderados do consumo de combustível são calculados como segue:

$$C = (D_e \cdot C_1 + D_{av} \cdot C_2)/(D_e + D_{av})$$

sendo:

C = consumo de combustível em l/100 km;

C_1 = consumo de combustível em l/100 km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

C_2 = o consumo de combustível em l/100 km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

- 3.4.5. Os valores do consumo de energia eléctrica são

$E_1 = e_1/D_{\text{test1}}$ e $E_4 = e_4/D_{\text{test2}}$ [Wh/km] sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 3.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 3.3 do presente anexo), respectivamente, e e_1 e e_4 são determinados nos pontos 3.2.5 e 3.3.7, respectivamente, do presente anexo.

3.4.6. Os valores ponderados de consumo de energia eléctrica são calculados como segue:

$$E = (D_e \cdot E_1 + D_{av} \cdot E_4) / (D_e + D_{av})$$

sendo:

E = o consumo de energia eléctrica em Wh/km;

E₁ = o consumo de energia eléctrica em Wh/km calculado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

E₄ = o consumo de energia eléctrica em Wh/km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = a autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

4. VEÍCULOS HÍBRIDO-ELÉCTRICOS «CARREGÁVEIS DO EXTERIOR» (VHE OVC) COM COMUTADOR DO MODO DE FUNCIONAMENTO

4.1. São realizados dois ensaios, nas seguintes condições:

4.1.1. Condição A: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado.

4.1.2. Condição B: o ensaio é efectuado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade).

4.1.3. O comutador do modo de funcionamento deve ser colocado nas posições indicadas no quadro infra:

Funcionamento em modos híbridos	— Modo exclusivamente eléctrico	— Modo exclusivamente a combustível	— Modo exclusivamente eléctrico	— Modo híbrido n (*)
	— Modo exclusivamente híbrido	— Modo exclusivamente híbrido	— Modo exclusivamente a combustível	— ...
Estado de carga da bateria	Comutador em posição	Comutador em posição	Comutador em posição	Comutador em posição
Condição A Totalmente carregada	Híbrido	Híbrido	Híbrido	Modo principalmente híbrido-eléctrico (**)
Condição B Carga mínima da bateria	Híbrido	Consumo de combustível	Consumo de combustível	Modo principalmente de consumo de combustível (***)

(*) Por exemplo: posição desportiva, económica, urbana, extra-urbana, etc.

(**) Principalmente modo híbrido-eléctrico:

O modo híbrido de funcionamento que comprovadamente tem o maior consumo de electricidade de entre todos os modos híbridos a seleccionar, quando ensaiado em conformidade com a condição A, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.

(***) Modo principalmente de consumo de combustível:

O modo híbrido de funcionamento que comprovadamente tem o maior consumo de combustível de entre todos os modos híbridos a seleccionar, quando ensaiado em conformidade com a condição B, a estabelecer com base na informação disponibilizada pelo fabricante e com o acordo do serviço técnico.

4.2. Condição A

4.2.1. Se a autonomia eléctrica do veículo, medida em conformidade com o anexo 9 do presente regulamento, for mais elevada do que um ciclo completo, a pedido do fabricante, pode efectuar-se o ensaio de tipo I de medição de energia eléctrica em modo exclusivamente eléctrico, após acordo do serviço técnico. Neste caso, os valores de M₁ e C₁ no ponto 4.4 são iguais a 0.

4.2.2. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica, tal como descrito no ponto 4.2.1.1 infra:

4.2.2.1. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é descarregado com o veículo em movimento com o comutador em posição exclusivamente eléctrica (pista de ensaios, banco de rolos, etc.) a uma velocidade constante de 70 % ± 5 % da velocidade máxima do veículo em modo exclusivamente eléctrico, a determinar em conformidade com o procedimento de ensaios para veículos eléctricos definido no Regulamento n.º 68.

A descarga é interrompida:

- quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima durante 30 minutos;
- ou
- quando a instrumentação de série de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo;
- ou
- após ter percorrido uma distância de 100 km.

Se o veículo não estiver equipado com modo exclusivamente eléctrico, a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica efectua-se com o veículo em movimento (pista de ensaio, banco de rolos, etc.):

- a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor alimentado a combustível do VHE;
- ou
- se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível, a velocidade é reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante);
- ou
- segundo recomendação do fabricante.

O motor alimentado a combustível será parado 10 segundos após o seu arranque automático.

4.2.3. *Condicionamento do veículo*

4.2.3.1. Para condicionamento de veículos com motor de ignição por compressão, usa-se o ciclo da parte dois do ciclo de condução aplicável em combinação com as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo. Devem ser realizados três ciclos consecutivos.

4.2.3.2. Veículos equipados com motores de ignição comandada são pré-condicionados com um ciclo da parte um e dois ciclos da parte dois do ciclo de condução aplicável, em combinação com as prescrições de mudança de velocidades, conforme indicado no ponto 1.4 do presente anexo.

4.2.3.3. Após este pré-condicionamento, e antes do ensaio, os veículos devem ser mantidos numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se houver) estejam a ± 2 K da temperatura do local e o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado em resultado do carregamento previsto no ponto 4.2.3.4 infra.

4.2.3.4. Durante a estabilização, o dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado, utilizando-se o procedimento de carga nocturna normal, como indicado no ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

4.2.4. *Procedimento de ensaio*

4.2.4.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

4.2.4.2. A recolha de amostras (IR) inicia-se antes do processo de arranque do motor ou logo que ele tem início e termina depois de concluído o período final de marcha lenta sem carga do ciclo extra-urbano [parte dois, final da recolha (FR)].

4.2.4.3. O veículo é conduzido usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

4.2.4.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.

4.2.4.5. Os resultados do ensaio em ciclo combinado (CO₂ e consumo de combustível) para a condição A são registados (respectivamente m_1 [g] e c_1 [l]).

- 4.2.5. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e_1 [Wh] fornecida pela rede.

- 4.2.6. O consumo de energia eléctrica para a condição A é e_1 [Wh].

4.3. **Condição B**

4.3.1. *Condicionamento do veículo*

- 4.3.1.1. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 4.2.2.1 do presente anexo

A pedido do fabricante pode realizar-se um condicionamento nos termos do ponto 4.2.3.1 ou do ponto 4.2.3.2 do presente anexo antes da descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.

- 4.3.1.2. Antes do ensaio, o veículo deve ser mantido numa sala em que a temperatura esteja relativamente constante entre 293 e 303 K (20 °C e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e do líquido de arrefecimento (se houver) estejam a ± 2 K da temperatura do local.

4.3.2. *Procedimento de ensaio*

- 4.3.2.1. O arranque efectua-se em condições normais de utilização pelo condutor. O primeiro ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do motor.

- 4.3.2.2. A recolha de amostras (IR) inicia-se antes do processo de arranque do motor ou logo que ele tem início e termina depois de concluído o período final de marcha lenta sem carga do ciclo extra-urbano [parte dois, final da recolha (FR)].

- 4.3.2.3. O veículo é conduzido usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

- 4.3.2.4. Os gases de escape são analisados de acordo com o anexo 4 do Regulamento n.º 83 em vigor à data da homologação do veículo.

- 4.3.2.5. Os resultados do ensaio em ciclo combinado (CO₂ e consumo de combustível) para a condição B são registados (respectivamente m_2 [g] e c_2 [l]).

- 4.3.3. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e_2 [Wh] fornecida pela rede.

- 4.3.4. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo é descarregado em conformidade com o ponto 4.2.2.1 do presente anexo.

- 4.3.5. O dispositivo de armazenagem de energia eléctrica é carregado nos 30 minutos que se seguem à conclusão do ciclo, de acordo com o ponto 3.2.2.5 do presente anexo.

O equipamento de medição de energia, colocado entre a tomada de alimentação e o carregador do veículo, mede a energia de carga e_3 [Wh] fornecida pela rede.

- 4.3.6. O consumo de energia eléctrica e_4 [Wh] para a condição B é: $e_4 = e_2 - e_3$

4.4. **Resultados dos ensaios**

- 4.4.1. Os valores de CO₂ são:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ e } M_2 = m_2/D_{\text{test2}} \text{ [g/km]}$$

sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 4.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 4.3 do presente anexo), respectivamente, e m_1 e m_2 são determinados no ponto 4.2.4.5 e no ponto 4.3.2.5, respectivamente, do presente anexo.

4.4.2. Os valores ponderados de CO₂ são calculados como segue:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2) / (D_e + D_{av})$$

sendo:

M = massa da emissão de CO₂ em gramas por quilómetro;

M₁ = massa da emissão de CO₂ em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia/potência eléctrica totalmente carregado;

M₂ = massa de emissão de CO₂ em gramas por quilómetro com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

4.4.3. Os valores do consumo de combustível são

$$C_1 = 100 \cdot c_1 / D_{test1} \text{ e } C_2 = 100 \cdot c_2 / D_{test2} \text{ [l/100 km]}$$

sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 4.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 4.3 do presente anexo), respectivamente, e c₁ e c₂ são determinados no ponto 4.2.4.5 e no ponto 4.3.2.5, respectivamente, do presente anexo.

4.4.4. Os valores ponderados de consumo de combustível são calculados como segue:

$$C = (D_e \cdot C_1 + D_{av} \cdot C_2) / (D_e + D_{av})$$

sendo:

C = consumo de combustível em l/100 km;

C₁ = consumo de combustível em l/100 km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

C₂ = o consumo de combustível em l/100 km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

4.4.5. Os valores do consumo de energia eléctrica são:

$$E_1 = e_1 / D_{test1} \text{ e } E_4 = e_4 / D_{test2} \text{ [Wh/km]}$$

sendo D_{test1} e D_{test2} as distâncias efectivamente percorridas nos ensaios realizados segundo a condição A (ponto 4.2 do presente anexo) e segundo a condição B (ponto 4.3 do presente anexo), respectivamente, e e₁ e e₄ são determinados no ponto 4.2.6 e no ponto 4.3.6, respectivamente, do presente anexo.

4.4.6. Os valores ponderados de consumo de energia eléctrica são calculados como segue:

$$E = (D_e \cdot E_1 + D_{av} \cdot E_4) / (D_e + D_{av})$$

sendo:

E = consumo de energia eléctrica em Wh/km;

E₁ = consumo de energia eléctrica em Wh/km calculado com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica totalmente carregado;

E₄ = o consumo de energia eléctrica em Wh/km com um dispositivo de armazenagem de energia eléctrica em estado de carga no mínimo (máxima descarga de capacidade);

D_e = autonomia eléctrica do veículo, segundo o procedimento descrito no anexo 9, em que o fabricante deve disponibilizar os meios para se efectuar a medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico;

D_{av} = 25 km (distância média assumida entre dois carregamentos da bateria).

5. VEÍCULOS HÍBRIDO-ELÉTRICOS «NÃO CARREGÁVEIS DO EXTERIOR» (NOVC VHE) SEM COMUTADOR DO MODO DE FUNCIONAMENTO

5.1. Estes veículos são ensaiados de acordo com o anexo 6, usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

5.1.1. As emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de consumo de combustível são determinadas separadamente para a parte um (condução urbana) e para a parte dois (condução extra-urbana) do ciclo de condução especificado.

5.2. Para o pré-condicionamento, efectuam-se consecutivamente pelo menos dois ciclos de condução completos (uma da parte um e um da parte dois) sem estabilização, usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

5.3. **Resultados dos ensaios**

5.3.1. Os resultados (consumo de combustível C [l/100 km] e emissão M de CO₂ [g/km]) deste ensaio são corrigidos em função do saldo energético ΔE_{batt} da bateria do veículo.

Os valores corrigidos (C₀ [l/100 km] e M₀ [g/km]) devem corresponder a um saldo energético de valor zero ($\Delta E_{\text{batt}} = 0$), e são calculados usando um coeficiente de correcção determinado pelo fabricante, tal como definido a seguir.

Caso se utilizem outros sistemas de armazenagem para além da bateria eléctrica, ΔE_{batt} representa $\Delta E_{\text{storage}}$, o saldo energético do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.

5.3.1.1. O saldo energético Q [Ah], medido pelo procedimento especificado no apêndice 2 do presente anexo, é usado como uma medida da diferença do conteúdo energético da bateria do veículo no final do ciclo comparado com o do início do ciclo. O saldo eléctrico é determinado separadamente para o ciclo da parte um e para o ciclo da parte dois.

5.3.2. Nas condições a seguir, é permitido considerar os valores medidos não corrigidos C e M como resultados do ensaio:

1. Se o fabricante puder provar que não há qualquer relação entre o saldo energético e o consumo de combustível;
2. Se o ΔE_{batt} corresponder sempre a uma carga de bateria;
3. Se o ΔE_{batt} corresponder sempre a uma descarga de bateria e ΔE_{batt} estiver aquém de 1 % do conteúdo energético do combustível consumido (designando o consumo total de combustível num ciclo).

A mudança no conteúdo energético da bateria ΔE_{batt} pode ser calculada pela fórmula seguinte, a partir do saldo energético medido Q:

$$\Delta E_{\text{batt}} = \Delta \text{SOC}(\%) \cdot E_{\text{TEbatt}} \approx 0,0036 \cdot |\Delta \text{Ah}| \cdot V_{\text{batt}} = 0,0036 \cdot Q \cdot V_{\text{batt}} \text{ (MJ)}$$

sendo E_{TEbatt} [MJ] a capacidade total de armazenagem de energia da bateria e V_{batt} [V] a tensão nominal da bateria.

5.3.3. *Coefficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) definido pelo fabricante*

5.3.3.1. O coeficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) é determinado a partir de um conjunto de medições efectuadas pelo fabricante. Este conjunto de medições deve conter pelo menos uma medição com $Q_i < 0$ e pelo menos uma com $Q_j > 0$.

Se esta última condição não se puder verificar no ciclo de condução (parte um ou parte dois) usado neste ensaio, cabe ao serviço técnico apreciar o significado estatístico da extrapolação necessária para determinar o valor do consumo de combustível com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$.

5.3.3.2. O coeficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) é definido do seguinte modo:

$$K_{\text{fuel}} = (n \cdot \sum Q_i C_i - \sum Q_i \cdot \sum C_i) / (n \cdot \sum Q_i^2 - (\sum Q_i)^2) \text{ (l/100 km/Ah)}$$

em que:

C_i = consumo de combustível medido durante i.º ensaio do fabricante (l/100 km);

Q_i = saldo eléctrico medido durante o i.º ensaio do fabricante (Ah);

n = número de dados.

O coeficiente de correcção do consumo de combustível deve ser arredondado para quatro números significativos (por exemplo, 0,xxxx ou xx,xx). O significado estatístico do coeficiente de correcção do consumo de combustível deve ser apreciado pelo serviço técnico.

5.3.3.3. São determinados coeficientes separados de correcção do consumo de combustível para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

5.3.4. *Consumo de combustível com saldo energético da bateria igual a zero (C_0)*

5.3.4.1. O consumo de combustível C_0 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$ é determinado pela seguinte equação:

$$C_0 = C - K_{\text{fuel}} \cdot Q \text{ (l/100 km)}$$

em que:

C = consumo de combustível medido durante o ensaio (l/100 km);

Q = saldo eléctrico medido durante o ensaio (Ah).

5.3.4.2. Deve ser determinado separadamente o consumo de combustível com o saldo energético da bateria igual a zero para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

5.3.5. *Coefficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) definido pelo fabricante*

5.3.5.1. O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) é determinado a partir de um conjunto de medições efectuadas pelo fabricante. Este conjunto de medições deve conter pelo menos uma medição com $Q_i < 0$ e pelo menos uma com $Q_j > 0$.

Se esta última condição não se puder verificar no ciclo de condução (parte um ou parte dois) usado neste ensaio, cabe ao serviço técnico apreciar o significado estatístico da extrapolação necessária para determinar o valor da emissão de CO_2 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$.

5.3.5.2. O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) é definido do seguinte modo:

$$K_{\text{CO}_2} = (n \cdot \sum Q_i M_i - \sum Q_i \cdot \sum M_i) / (n \cdot \sum Q_i^2 - (\sum Q_i)^2) \text{ (g/km/Ah)}$$

em que:

M_i = emissão de CO_2 medida durante o i .º ensaio do fabricante (g/km);

Q_i = saldo eléctrico durante o i .º ensaio do fabricante (Ah);

n = número de dados.

O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 deve ser arredondado para quatro números significativos (por exemplo, 0,xxxx ou xx,xx). O significado estatístico do coeficiente de correcção da emissão de CO_2 deve ser apreciado pelo serviço técnico.

5.3.5.3. São determinados coeficientes separados de correcção da emissão de CO_2 para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

5.3.6. *Emissão de CO_2 com o saldo energético da bateria igual a zero (M_0)*

5.3.6.1. A emissão M_0 de CO_2 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$ é determinada pela seguinte equação:

$$M_0 = M - K_{\text{CO}_2} \cdot Q \text{ (g/km)}$$

sendo:

M = emissão de CO_2 medida durante o ensaio (g/km);

Q = saldo eléctrico medido durante o ensaio (Ah).

5.3.6.2. Deve ser determinada separadamente a emissão de CO_2 com o saldo energético da bateria igual a zero para os valores de emissão de CO_2 medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

6. VEÍCULOS NÃO CARREGÁVEIS DO EXTERIOR (NOVC VHE) COM COMUTADOR DO MODO DE FUNCIONAMENTO

6.1. Estes veículos devem ser ensaiados em modo híbrido de acordo com o anexo 6, usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo. Se existirem vários modos híbridos, o ensaio é efectuado no modo que é escolhido automaticamente quando se acciona a chave de ignição (modo normal).

6.1.1. As emissões de dióxido de carbono (CO_2) e o consumo de combustível são determinados separadamente para a parte um (condução urbana) e para a parte dois (condução extra-urbana) do ciclo de condução especificado.

6.2. Para o pré-condicionamento, efectuam-se consecutivamente pelo menos dois ciclos de condução completos (uma da parte um e um da parte dois) sem estabilização, usando-se o ciclo de condução e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como definido no ponto 1.4 do presente anexo.

6.3. Resultados dos ensaios

6.3.1. Os resultados dos ensaios (consumo de combustível C [l/100 km] e emissão M de CO_2 [g/km]) deste ensaio são corrigidos em função do saldo energético ΔE_{batt} da bateria do veículo.

Os valores corrigidos (C_0 [l/100 km] e M_0 [g/km]) devem corresponder a um saldo energético de valor zero ($\Delta E_{\text{batt}} = 0$), e são calculados usando um coeficiente de correcção determinado pelo fabricante, tal como definido a seguir.

Caso se utilizem outros sistemas de armazenagem para além da bateria eléctrica, ΔE_{batt} representa $\Delta E_{\text{storage}}$, o saldo energético do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.

6.3.1.1. O saldo energético Q [Ah], medido pelo procedimento especificado no apêndice 2 do presente anexo, é usado como uma medida da diferença do conteúdo energético da bateria do veículo no final do ciclo comparado com o do início do ciclo. O saldo eléctrico é determinado separadamente para o ciclo da parte um e para o ciclo da parte dois.

6.3.2. Nas condições a seguir, é permitido considerar os valores medidos não corrigidos C e M como resultados do ensaio:

1. Se o fabricante puder provar que não há qualquer relação entre o saldo energético e o consumo de combustível;
2. Se ΔE_{batt} corresponder sempre a uma carga de bateria;
3. Se ΔE_{batt} corresponder sempre a uma descarga de bateria e ΔE_{batt} estiver aquém de 1 % do conteúdo energético do combustível consumido (designando o consumo total de combustível num ciclo).

A mudança no conteúdo energético da bateria ΔE_{batt} pode ser calculada pela fórmula seguinte, a partir do saldo energético medido Q :

$$\Delta E_{\text{batt}} = \Delta \text{SOC}(\%) \cdot E_{\text{TEbatt}} \approx 0,0036 \cdot |\Delta \text{Ah}| \cdot V_{\text{batt}} = 0,0036 \cdot Q \cdot V_{\text{batt}} \text{ (MJ)}$$

sendo E_{TEbatt} [MJ] a capacidade total de armazenagem de energia da bateria e V_{batt} [V] a tensão nominal da bateria.

6.3.3. *Coefficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) definido pelo fabricante*

6.3.3.1. O coeficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) é determinado a partir de um conjunto de medições efectuadas pelo fabricante. Este conjunto de medições deve conter pelo menos uma medição com $Q_i < 0$ e pelo menos uma com $Q_j > 0$.

Se esta última condição não se puder verificar no ciclo de condução (parte um ou parte dois) usado neste ensaio, cabe ao serviço técnico apreciar o significado estatístico da extrapolação necessária para determinar o valor do consumo de combustível com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$.

6.3.3.2. O coeficiente de correcção do consumo de combustível (K_{fuel}) é definido do seguinte modo:

$$K_{\text{fuel}} = (n \cdot \sum Q_i C_i - \sum Q_i \cdot \sum C_i) / (n \cdot \sum Q_i^2 - (\sum Q_i)^2) \text{ (l/100 km/Ah)}$$

sendo:

C_i = consumo de combustível medido durante o i .º ensaio do fabricante (l/100 km);

Q_i = saldo eléctrico medido durante o i .º ensaio do fabricante (Ah);

n = número de dados.

O coeficiente de correcção do consumo de combustível deve ser arredondado para quatro números significativos (por exemplo, 0,xxxx ou xx,xx). O significado estatístico do coeficiente de correcção do consumo de combustível deve ser apreciado pelo serviço técnico.

6.3.3.3. São determinados coeficientes separados de correcção do consumo de combustível para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

6.3.4. *Consumo de combustível com saldo energético da bateria igual a zero (C_0)*

6.3.4.1. O consumo de combustível C_0 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$ é determinado pela seguinte equação:

$$C_0 = C - K_{\text{fuel}} \cdot Q \text{ (l/100 km)}$$

em que:

C = consumo de combustível durante o ensaio (l/100 km);

Q = saldo eléctrico medido durante o ensaio (Ah).

6.3.4.2. Deve ser determinado separadamente o consumo de combustível com o saldo energético da bateria igual a zero para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

6.3.5. *Coefficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) definido pelo fabricante*

6.3.5.1. O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) é determinado a partir de um conjunto de medições efectuadas pelo fabricante. Este conjunto de medições deve conter pelo menos uma medição com $Q_i < 0$ e pelo menos uma com $Q_i > 0$.

Se esta última condição não se puder verificar no ciclo de condução (parte um ou parte dois) usado neste ensaio, cabe ao serviço técnico apreciar o significado estatístico da extrapolação necessária para determinar o valor da emissão de CO_2 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$.

6.3.5.2. O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 (K_{CO_2}) é definido do seguinte modo:

$$K_{\text{CO}_2} = (n \cdot \sum Q_i M_i - \sum Q_i \cdot \sum M_i) / (n \cdot \sum Q_i^2 - (\sum Q_i)^2) \text{ (g/km/Ah)}$$

sendo:

M_i = emissão de CO_2 medida durante o $i.$ º ensaio do fabricante (g/km);

Q_i = saldo eléctrico durante o $i.$ º ensaio do fabricante (Ah);

n = número de dados.

O coeficiente de correcção da emissão de CO_2 deve ser arredondado para quatro números significativos (por exemplo, 0,xxxx ou xx,xx). O significado estatístico do coeficiente de correcção da emissão de CO_2 deve ser apreciado pelo serviço técnico.

6.3.5.3. São determinados coeficientes separados de correcção da emissão de CO_2 para os valores de consumo de combustível medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

6.3.6. *Emissão de CO_2 com o saldo energético da bateria igual a zero (M_0)*

6.3.6.1. A emissão M_0 de CO_2 com $\Delta E_{\text{batt}} = 0$ é determinada pela seguinte equação:

$$M_0 = M - K_{\text{CO}_2} \cdot Q \text{ (g/km)}$$

sendo:

M = emissão de CO_2 medida durante o ensaio (g/km);

Q = saldo eléctrico medido durante o ensaio (Ah).

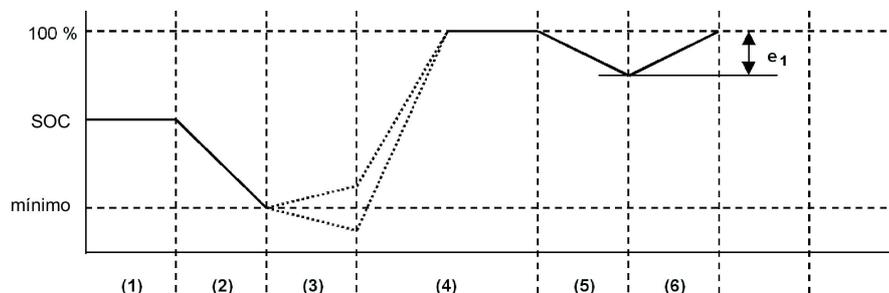
6.3.6.2. Deve ser determinada separadamente a emissão de CO_2 com o saldo energético da bateria igual a zero para os valores de emissão de CO_2 medidos respectivamente durante o ciclo da parte um e durante o ciclo da parte dois.

Apêndice 1 ao anexo 8

Perfil do estado de carga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica para veículos híbrido-eléctricos (VHE OVC)

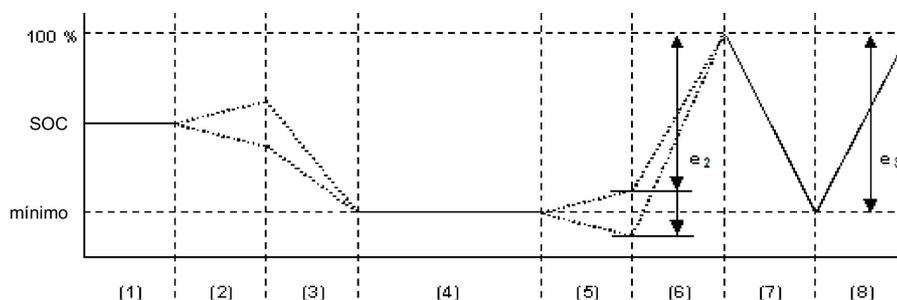
Os perfis de estado de carga (SOC) para os veículos híbrido-eléctricos (OVC) ensaiados nas condições A e B são:

Condição A:



- (1) Estado de carga inicial do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica.
- (2) Descarga de acordo com o ponto 3.2.1 ou 4.2.2 do presente anexo.
- (3) Condicionamento de veículo segundo os pontos 3.2.2.1/3.2.2.2 ou 4.2.3.1/4.2.3.2 do presente anexo.
- (4) Carga durante a estabilização, segundo os pontos 3.2.2.3 e 3.2.2.4, ou pontos 4.2.3.3 e 4.2.3.4 do presente anexo.
- (5) Ensaio de acordo com o ponto 3.2.3 ou 4.2.4 do presente anexo.
- (6) Carregamento segundo o ponto 3.2.4 ou 4.2.5 do presente anexo.

Condição B:



- (1) Estado de carga inicial.
- (2) Condicionamento do veículo segundo os pontos 3.3.1.1 ou 4.3.1.1 (facultativo) do presente anexo.
- (3) Descarga segundo o ponto 3.3.1.1 ou 4.3.1.1 do presente anexo.
- (4) Estabilização segundo o ponto 3.3.1.2 ou 4.3.1.2 do presente anexo.
- (5) Ensaio segundo o ponto 3.3.2 ou 4.3.2 do presente anexo.
- (6) Carga segundo o ponto 3.3.3 ou 4.3.3 do presente anexo.
- (7) Descarga segundo o ponto 3.3.4 ou 4.3.4 do presente anexo.
- (8) Carga segundo o ponto 3.3.5 ou 4.3.5. do presente anexo.

Apêndice 2 ao anexo 8

**Método de medição do saldo eléctrico da bateria de um veículo híbrido-eléctrico NOVC
(não carregável do exterior)**

1. INTRODUÇÃO

1.1. A finalidade do presente apêndice é definir o método e a instrumentação exigida para medir o saldo eléctrico de veículos híbrido-eléctricos não carregáveis do exterior (VHE NOVC). A medição do saldo eléctrico é necessária para corrigir os valores medidos de consumo de combustível e de emissões de CO₂ em função da mudança do conteúdo energético durante o ensaio, aplicando o método definido nos pontos 5 e 6 do presente anexo.

1.2. O método descrito no presente anexo é utilizado pelo fabricante para as medições destinadas a determinar os factores de correcção K_{fuel} e K_{CO_2} , tal como definidos nos pontos 5.3.3.2, 5.3.5.2, 6.3.3.2 e 6.3.5.2 do presente anexo.

O serviço técnico deve verificar se essas medições foram feitas de acordo com o procedimento descrito no presente anexo.

1.3. O método descrito no presente anexo deve ser usado pelo serviço técnico para a medição do saldo eléctrico Q, tal como definido nos pontos 5.3.4.1, 5.3.6.1, 6.3.4.1 e 6.3.6.1 do presente anexo.

2. APARELHAGEM DE MEDIÇÃO

2.1. Durante os ensaios descritos nos pontos 5 e 6 do presente anexo, a corrente debitada pela bateria é medida com recurso a um amperímetro de tipo alicate ou de argola. O amperímetro (ou seja, o sensor de corrente sem equipamento de aquisição de dados) deve ser de uma precisão mínima de 0,5 % do valor medido ou de 0,1 % do valor máximo da escala.

Para este teste não devem ser usados dispositivos de ensaio e diagnóstico de fabricante do equipamento original (OEM).

2.1.1. O amperímetro deve ser acoplado a um dos cabos directamente ligados à bateria. No intuito de medir com facilidade a corrente debitada pela bateria com utilização de equipamento de medição exterior, os fabricantes deveriam dotar o veículo de pontos de conexão apropriados, seguros e acessíveis. Se tal não for viável, o fabricante é obrigado a assistir o serviço técnico, fornecendo meios para ligar um amperímetro aos cabos de ligação à bateria do modo descrito supra.

2.1.2. A tensão à saída do amperímetro é objecto de amostragem, com uma frequência mínima de recolha de amostras de 5 Hz. A corrente medida deve ser integrada no tempo, o que permite obter o valor medido de Q, expresso em amperes-hora (Ah).

2.1.3. A temperatura no local onde está colocado o sensor é medida e objecto de amostragem com a mesma frequência de recolha de amostras a fim de que este valor possa ser utilizado para compensar eventualmente a deriva dos amperímetros e, se for caso disso, do voltímetro utilizado para converter a tensão à saída do amperímetro.

2.2. Deve ser fornecida ao serviço técnico uma lista dos instrumentos (fabricante, número de modelo, número de série) usados pelo fabricante para determinar os factores de correcção K_{fuel} e K_{CO_2} (tal como definidos nos pontos 5.3.3.2, 5.3.5.2, 6.3.3.2 e 6.3.5.2 do presente anexo) e com as datas da última calibração dos instrumentos (se for caso disso).

3. PROCESSO DE MEDIÇÃO

3.1. A medição da corrente debitada pela bateria inicia-se ao mesmo tempo que o ensaio e termina imediatamente após o veículo ter realizado o ciclo completo de condução.

3.2. São registados valores de Q separados durante a parte um e durante a parte dois do ciclo.

ANEXO 9

MÉTODO DE MEDIÇÃO DA AUTONOMIA ELÉCTRICA DE VEÍCULOS MOVIDOS EXCLUSIVAMENTE POR UM GRUPO MOTOPROPULSOR ELÉCTRICO OU POR UM GRUPO MOTOPROPULSOR HÍBRIDO-ELÉCTRICO

1. MEDIÇÃO DA AUTONOMIA ELÉCTRICA

O método de ensaio descrito a seguir permite medir a autonomia eléctrica, expressa em km, de veículos movidos exclusivamente por um grupo motopropulsor eléctrico ou de veículos movidos por um grupo motopropulsor híbrido-eléctrico com carregamento do exterior (VHE OVC tal como definidos no ponto 2 do anexo 8).

2. PARÂMETROS, UNIDADES E PRECISÃO DAS MEDIÇÕES

Os parâmetros, unidades e a precisão das medições são os seguintes:

Parâmetros, unidades e precisão das medições

Parâmetros	Unidade	Precisão	Resolução
Tempo	s	± 0,1 s	0,1 s
Distância	m	± 0,1 %	1 m
Temperatura	°C	± 1 °C	1 °C
Velocidade	km/h	± 1 %	0,2 km/h
Massa	kg	± 0,5 %	1 kg

3. CONDIÇÕES DO ENSAIO

3.1. Estado do veículo

3.1.1. Os pneumáticos do veículo devem ser cheios à pressão prescrita pelo fabricante do veículo para quando se encontrem à temperatura ambiente.

3.1.2. A viscosidade dos óleos para os elementos mecânicos móveis deve ser conforme às especificações do fabricante do veículo.

3.1.3. Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e auxiliares devem estar desligados, com excepção dos que sejam necessários para a realização do ensaio e o funcionamento normal do veículo durante o dia.

3.1.4. Todos os sistemas de acumulação de energia existentes para outros efeitos que não os de tracção (eléctrico, hidráulico, pneumático, etc.) devem estar carregados no nível máximo prescrito pelo fabricante.

3.1.5. Se as baterias forem utilizadas acima da temperatura ambiente, o operador seguirá o procedimento recomendado pelo fabricante do veículo para manter a temperatura da bateria dentro da gama de funcionamento normal.

O representante do fabricante deverá poder atestar que o sistema de gestão térmica da bateria não está desligado nem reduzido.

3.1.6. O veículo de ensaio deverá ter percorrido pelo menos 300 km durante os sete dias anteriores ao ensaio com as baterias instaladas para o ensaio.

3.2. Condições climáticas

Para ensaios realizados no exterior, a temperatura ambiente deve estar compreendida entre 5 °C e 32 °C.

Para os ensaios realizados em local coberto, a temperatura deve estar compreendida entre 20 °C e 30 °C.

4. MODOS DE FUNCIONAMENTO

O método de ensaio compreende as seguintes fases:

- a) Carga inicial da bateria;
- b) Realização do ciclo e medição da autonomia eléctrica.

Entre as diferentes fases, se for necessário deslocar o veículo, este deve ser rebocado para a área de ensaio seguinte (sem recarga regenerativa).

4.1. **Carga inicial da bateria**

A carga da bateria consiste nos seguintes procedimentos:

Nota: «Carga inicial da bateria» designa a primeira carga da bateria efectuada à recepção do veículo. No caso de realização consecutiva de vários ensaios ou medições combinados, a primeira carga realizada será uma «carga inicial da bateria» e as seguintes poderão ser efectuadas de acordo com o procedimento de «carga nocturna normal».

4.1.1. *Descarga da bateria*

4.1.1.1. Para veículos exclusivamente eléctricos:

4.1.1.1.1. O procedimento inicia-se com a descarga da bateria do veículo em movimento (pista de ensaio, banco de rolos, etc.) a uma velocidade constante de $70\% \pm 5\%$ da velocidade máxima do veículo durante 30 minutos.

4.1.1.1.2. A descarga é interrompida:

- a) Quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima durante 30 minutos;

ou

- b) Quando a instrumentação de série de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo;

ou

- c) Após ter percorrido a distância de 100 km.

4.1.1.2. Para um veículo híbrido-eléctrico carregável do exterior (OVC VHE) sem comutador de modo de funcionamento tal como definido no anexo 8:

4.1.1.2.1. O fabricante fornece os meios para a realização da medição com o veículo a funcionar em modo exclusivamente eléctrico.

4.1.1.2.2. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo em movimento (pista de ensaio, banco de rolos, etc.):

- a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor alimentado a combustível do VHE;

ou

- se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível, a velocidade é reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante);

ou

- segundo recomendação do fabricante.

O motor alimentado a combustível será parado 10 segundos após o seu arranque automático.

- 4.1.1.3. Para um veículo híbrido-eléctrico carregável do exterior (VHE OVC) com comutador de modo de funcionamento tal como definido no anexo 8:
- 4.1.1.3.1. Se não existir posição exclusivamente eléctrica, o fabricante deve disponibilizar os meios para realizar as medições com o veículo em funcionamento em modo exclusivamente eléctrico.
- 4.1.1.3.2. O procedimento inicia-se com a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica do veículo em movimento com o comutador em posição exclusivamente eléctrica (pista de ensaio, banco de rolos, etc.) a uma velocidade constante de $70 \% \pm 5 \%$ da velocidade máxima do veículo durante 30 minutos.
- 4.1.1.3.3. A descarga é interrompida:
- quando o veículo não consegue atingir 65 % da velocidade máxima durante 30 minutos;
 - ou
 - quando a instrumentação de série de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo;
 - ou
 - após ter percorrido a distância de 100 km.
- 4.1.1.3.4. Se o veículo não estiver equipado com modo de funcionamento exclusivamente eléctrico, a descarga do dispositivo de armazenagem de energia eléctrica efectua-se com o veículo em movimento (pista de ensaio, banco de rolos, etc.):
- a uma velocidade constante de 50 km/h até ao arranque do motor alimentado a combustível do VHE;
 - ou
 - se o veículo não conseguir atingir uma velocidade constante de 50 km/h sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível, a velocidade é reduzida até que o veículo se movimente a uma velocidade constante inferior, sem provocar o arranque do motor alimentado a combustível por um período/distância definido (a especificar entre o serviço técnico e o fabricante);
 - ou
 - segundo recomendação do fabricante.

O motor alimentado a combustível será parado 10 segundos após o seu arranque automático.

4.1.2. *Aplicação de uma carga nocturna normal*

Para um veículo exclusivamente eléctrico, a bateria é submetida ao procedimento de carga nocturna normal por um período não superior a 12 horas, tal como definido no ponto 2.4.1.2 do anexo 7).

Para um veículo híbrido-eléctrico carregável do exterior, a bateria é submetida ao procedimento de carga nocturna normal, tal como definido no ponto 3.2.2.5 do anexo 8).

4.2. **Realização do ciclo e medição da autonomia**

4.2.1. *Para veículos exclusivamente eléctricos:*

4.2.1.1. A sequência de ensaio, tal como é definida no ponto 1.1 do anexo 7, é realizada num banco de rolos regulado de acordo com o apêndice do anexo 7 até o critério de fim de ensaio estar preenchido.

4.2.1.2. O critério de fim de teste considera-se preenchido quando o veículo não consegue seguir a curva-alvo até 50 km/h ou quando a instrumentação normal de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo.

Reduz-se, então, a velocidade do veículo a 5 km/h soltando o pedal do acelerador, mas sem tocar no pedal de travão, immobilizando-o de seguida com a ajuda do travão.

- 4.2.1.3. A uma velocidade superior a 50 km/h, quando o veículo não atingir a aceleração ou a velocidade exigida para o ciclo de ensaio, o pedal do acelerador deve permanecer premido a fundo até a curva de referência voltar a ser atingida.
- 4.2.1.4. Para ter em conta as necessidades fisiológicas, é permitido realizar entre as sequências de ensaio um máximo de três interrupções, com uma duração máxima total de 15 minutos.
- 4.2.1.5. No final, a medida D_e da distância percorrida, expressa em km, representa a autonomia eléctrica do veículo eléctrico, a qual deve ser arredondada ao número inteiro mais próximo.
- 4.2.2. *Para um veículo híbrido-eléctrico:*
- 4.2.2.1. A sequência de ensaio e as prescrições de mudança de velocidades aplicáveis, tal como é definido no ponto 1.4 do anexo 8, é realizada num banco de rolos regulado de acordo com os apêndices 2, 3 e 4 do anexo 4 do Regulamento n.º 83, até o critério de fim de ensaio estar preenchido.
- 4.2.2.2. O critério de fim de teste considera-se preenchido quando o veículo não consegue seguir a curva-alvo até 50 km/h ou quando a instrumentação normal de bordo dá ao condutor uma indicação para parar o veículo ou quando arrancar o motor alimentado a combustível. Reduz-se, então, a velocidade do veículo a 5 km/h soltando o pedal do acelerador, mas sem tocar no pedal de travão, imobilizando-o de seguida com a ajuda do travão.
- 4.2.2.3. A uma velocidade superior a 50 km/h, quando o veículo não atingir a aceleração ou a velocidade exigida para o ciclo de ensaio, o pedal do acelerador deve permanecer premido a fundo até a curva de referência voltar a ser atingida.
- 4.2.2.4. Para ter em conta as necessidades fisiológicas, é permitido realizar entre as sequências de ensaio um máximo de três interrupções, com uma duração máxima total de 15 minutos.
- 4.2.2.5. No final, a medida D_e da distância percorrida, expressa em km, representa a autonomia eléctrica do veículo eléctrico, a qual deve ser arredondada ao número inteiro mais próximo.
-

ANEXO 10

PROCEDIMENTO DE ENSAIO PARA EMISSÕES DE VEÍCULOS EQUIPADOS COM UM SISTEMA DE REGENERAÇÃO PERIÓDICA

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. No presente anexo definem-se as disposições específicas relativas à homologação de um veículo equipado com um sistema de regeneração periódica, tal como definido no ponto 2.16 do presente regulamento.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO

2.1. **Famílias de veículos equipados com um sistema de regeneração periódica**

O procedimento é aplicável a veículos equipados com um sistema de regeneração periódica, tal como definido no ponto 2.16 do presente regulamento. Para os efeitos do presente anexo, podem estabelecer-se famílias de veículos. Assim sendo, os modelos de veículos com sistemas de regeneração, cujos parâmetros, a seguir descritos, sejam idênticos, ou estejam dentro das tolerâncias indicadas, são considerados como pertencendo à mesma família no que respeita às medições específicas dos sistemas de regeneração periódica definidos.

- 2.1.1. Os parâmetros idênticos são:

Motor

- a) Número de cilindros;
- b) Cilindrada ($\pm 15\%$);
- c) Número de válvulas;
- d) Sistema de alimentação de combustível;
- e) Processo de combustão (dois tempos, quatro tempos, rotativo).

Sistema de regeneração periódica (catalisador, colector de partículas):

- a) Construção (tipo de câmara, de metal precioso e de substrato e densidade das células);
- b) Tipo e princípio de funcionamento;
- c) Dosagem e sistema de aditivção;
- d) Volume ($\pm 10\%$);
- e) Localização (temperatura $\pm 50\text{ }^\circ\text{C}$ a 120 km/h ou 5 % da diferença temperatura/pressão máximas).

2.2. **Modelos de veículos com massas de referência diferentes**

O factor K_i desenvolvido pelos procedimentos do presente anexo para a homologação de um modelo de veículo com um sistema de regeneração periódica, tal como definido no ponto 2.16 do presente regulamento, pode ser alargado a outros veículos da família com uma massa de referência situada nas duas classes superiores seguintes de inércia equivalente ou em qualquer classe inferior de inércia equivalente.

- 2.3. A realização dos procedimentos de ensaio definidos no ponto seguinte pode ser substituída por um valor K_i fixo de 1,05, caso o serviço técnico considere não haver razão para este valor ser excedido.

3. PROCEDIMENTO DE ENSAIO

O veículo pode estar equipado com um interruptor capaz de impedir ou permitir o processo de regeneração desde que essa operação não tenha efeitos sobre a calibração original do motor. Tal interruptor é autorizado unicamente para impedir a regeneração durante a carga do sistema de regeneração e durante os ciclos de pré-condicionamento. Contudo, não deve ser utilizado durante a medição das emissões durante a fase de regeneração; o ensaio de emissões é realizado com a unidade de controlo do fabricante do equipamento de origem na sua configuração original.

- 3.1. **Medição das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração**
- 3.1.1. A média das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível entre as fases de regeneração e durante a carga do dispositivo de regeneração é determinada pela média aritmética de vários ciclos de funcionamento do tipo I aproximadamente equidistantes (se forem mais do que dois) ou ciclos equivalentes no banco de ensaios de motores. Em alternativa, o fabricante poderá fornecer dados que mostrem que a emissão de dióxido de carbono e o consumo de combustível permanecem constantes $\pm 4\%$ entre as fases de regeneração. Neste caso, podem ser usados os dados obtidos para a emissão de dióxido de carbono e o consumo de combustível durante o ensaio normal de tipo I. Em qualquer outro caso, devem ser realizadas medições das emissões de pelo menos dois ciclos de funcionamento do tipo I ou ciclos equivalentes no banco de ensaios de motores: um imediatamente após a regeneração (antes de uma nova carga) e outro tão perto quanto possível de uma fase de regeneração. Todas as medições e cálculos de emissões são realizados de acordo com o anexo 6.
- 3.1.2. O processo de carga e a determinação de K_i devem ser efectuados durante o ciclo de funcionamento do tipo I num banco de rolos ou num banco de ensaios de motores utilizando um ciclo de ensaio equivalente. Estes ciclos podem ser realizados sem interrupção (sem desligar o motor entre os ciclos). O veículo pode ser retirado do banco de rolos após qualquer número de ciclos completos e o ensaio ser retomado posteriormente.
- 3.1.3. O número de ciclos (D) entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração, o número de ciclos em que são efectuadas medições das emissões (n) e cada medição das emissões (M'_{sij}) devem ser registados no anexo 1, pontos 4.1.11.2.1.10.1 a 4.1.11.2.1.10.4 ou 4.1.11.2.5.4.1 a 4.1.11.2.5.4.4, conforme o caso.
- 3.2. **Medição da emissão de dióxido de carbono e do consumo de combustível durante a regeneração**
- 3.2.1. A preparação do veículo, se necessária, para o ensaio de emissões durante uma fase de regeneração, pode ser efectuada usando os ciclos de preparação previstos no ponto 5.3 do anexo 4 do Regulamento n.º 83 ou ciclos equivalentes no banco de ensaios de motores, em função do procedimento de carga escolhido no ponto 3.1.2 acima.
- 3.2.2. As condições de ensaio e o estado do veículo para o ensaio descritas no anexo 6 são aplicáveis antes de ser realizado o primeiro ensaio de emissões válido.
- 3.2.3. A regeneração não pode ocorrer durante a preparação do veículo. Tal pode ser assegurado por um dos seguintes métodos:
- 3.2.3.1. Instalação de um sistema de regeneração simulado para os ciclos de pré-condicionamento.
- 3.2.3.2. Qualquer outro método acordado entre o fabricante e a autoridade homologadora.
- 3.2.4. É realizado um ensaio das emissões de escape após arranque a frio que inclua um processo de regeneração de acordo com o ciclo de funcionamento do tipo I ou ciclo equivalente no banco de ensaios de motores. Se os ensaios das emissões entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração forem realizados num banco de ensaios de motores, o ensaio das emissões que inclua uma fase de regeneração também deve ser realizado num banco de ensaios de motores.
- 3.2.5. Se o processo de regeneração exigir mais do que um ciclo de funcionamento, realizar-se-á imediatamente um ou mais ciclos de ensaio subsequentes, sem desligar o motor, até se realizar a regeneração completa (todos os ciclos serão completados). O intervalo necessário para configurar um novo ensaio deve ser o mais curto possível (por exemplo, mudança do colectador de partículas). O motor deve estar desligado durante este período.
- 3.2.6. Os valores de emissão de dióxido de carbono e de consumo de combustível durante a regeneração (M_{ri}) devem ser calculados de acordo com o anexo 6. Regista-se o número de ciclos de funcionamento (d) medidos para uma regeneração completa.

3.3. Cálculo da emissão de dióxido de carbono e do consumo de combustível combinados

$$M_{si} = \frac{\sum_{j=1}^n M'_{sij}}{n} \quad n \geq 2; \quad M_{ri} = \frac{\sum_{j=1}^d M'_{rij}}{d}$$

$$M_{pi} = \left\{ \frac{M_{si} \cdot D + M_{ri} \cdot d}{D + d} \right\}$$

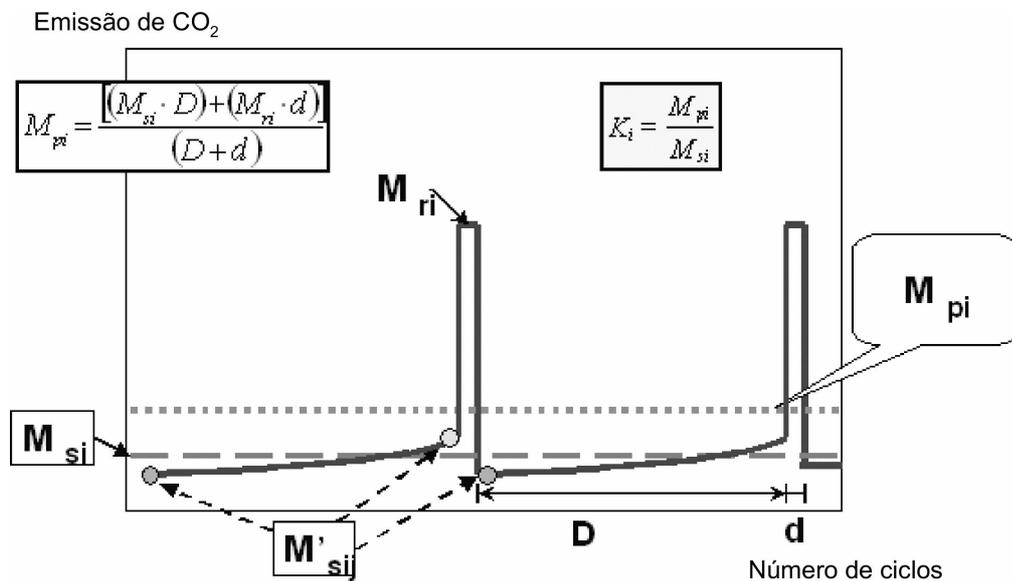
em que para cada emissão de dióxido de carbono e consumo de combustível considerados:

- M'_{sij} = emissões mássicas de CO₂ em g/km e consumo de combustível em l/100km numa parte (i) do ciclo de funcionamento (ou ciclo de ensaio equivalente no banco de ensaios de motores) sem regeneração;
- M'_{rij} = emissões mássicas de CO₂ em g/km e consumo de combustível em l/100km numa parte (i) do ciclo de funcionamento (ou ciclo de ensaio equivalente no banco de ensaios de motores) durante a regeneração; (se $n > 1$, o primeiro ensaio do tipo I é realizado a frio e os ciclos subsequentes são realizados a quente);
- M_{si} = emissões mássicas de CO₂ médias em g/km e consumo de combustível médio em l/100km numa parte (i) do ciclo de funcionamento sem regeneração;
- M_{ri} = emissões mássicas de CO₂ médias em g/km e consumo de combustível médio em l/100km numa parte (i) do ciclo de funcionamento durante a regeneração;
- M_{pi} = emissão mássica de CO₂ média em g/km e consumo de combustível médio em l/100km;
- N = número de pontos de ensaio em que são realizadas medições das emissões (ciclos de funcionamento do tipo I ou ciclos equivalentes no banco de ensaios de motores) entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração, ≥ 2 ;
- d = número de ciclos de funcionamento necessários para a regeneração;
- D = número de ciclos de funcionamento entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração.

Ver figura 10/1 para uma ilustração dos parâmetros de medição.

Figura 10/1

Parâmetros medidos durante o ensaio de emissão de dióxido de carbono e de consumo de combustível durante e entre os ciclos em que ocorre a regeneração (exemplo esquemático; as emissões durante «D» podem aumentar ou diminuir)



3.4. **Cálculo do factor de regeneração K para cada emissão de dióxido de carbono e consumo de combustível (i) considerado**

$$K_i = M_{pi} / M_{si}$$

Os resultados correspondentes a M_{si} , M_{pi} e K_i são registados no relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico.

K_i pode ser determinado uma vez terminada uma única sequência.

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/wp29docsts.html>.

Regulamento n.º 103 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) – Disposições uniformes relativas à homologação de catalisadores de substituição para veículos a motor

Adenda 102: Regulamento n.º 103

Contém todo o texto válido até:

Alteração 1 – Data de entrada em vigor: 6 de Julho de 2000

Alteração 2 – Data de entrada em vigor: 4 de Abril de 2005

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento aplica-se à homologação, enquanto unidades técnicas, de catalisadores a instalar em um ou mais modelos de veículos a motor das categorias M₁ e N₁ como peças de substituição.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 2.1. «Catalisador de origem», um catalisador ou conjunto de catalisadores abrangido pela homologação concedida ao veículo e cujos tipos estão indicados nos documentos relacionados com o anexo 2 do Regulamento n.º 83.
- 2.2. «Catalisador de substituição», um catalisador ou conjunto de catalisadores que pode ser homologado de acordo com o presente regulamento, e que não seja o definido no ponto 2.1 acima.
- 2.3. «Catalisador de substituição de origem», um catalisador ou conjunto de catalisadores cujos tipos estão indicados nos documentos relacionados com o anexo 2 do Regulamento n.º 83, mas apresentado no mercado, pelo titular da homologação do veículo, como unidade técnica.
- 2.4. «Tipo de catalisador», catalisadores que não diferem entre si em aspectos essenciais como:
 - i) número de substratos revestidos, estrutura e material
 - ii) tipo de actividade catalítica (oxidante, de três vias, etc.)
 - iii) volume, relação da área frontal e comprimento do substrato
 - iv) conteúdo do material catalisador
 - v) relação do material catalisador
 - vi) densidade das células
 - vii) dimensões e forma
 - viii) protecção térmica
- 2.5. «Modelo de veículo»

Ver ponto 2.3 do Regulamento n.º 83.

2.6. «Homologação de um catalisador de substituição», a homologação de um catalisador destinado a ser instalado como peça de substituição em um ou mais modelos específicos de veículos no que diz respeito à limitação das emissões poluentes, ao nível de ruído, ao efeito no comportamento funcional do veículo e, onde aplicável, ao sistema de diagnóstico a bordo (OBD).

2.7. «Catalisador de substituição deteriorado», um catalisador envelhecido ou artificialmente deteriorado, de tal forma que satisfaça os requisitos do n.º 1 do apêndice 1 ao anexo 11 do Regulamento n.º 83.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

3.1. O pedido de homologação de um catalisador de substituição é apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário.

3.2. No que diz respeito a cada tipo de catalisador de substituição cuja homologação seja requerida, o pedido de homologação deve ser acompanhado dos seguintes documentos em triplicado:

3.2.1. Desenhos do catalisador de substituição, identificando em especial todas as características referidas no ponto 2.4 do presente regulamento.

3.2.2. Descrição do modelo ou modelos de veículo aos quais se destina o catalisador de substituição. O número e/ou símbolos que caracterizam o tipo do motor e o modelo do veículo devem ser indicados.

3.2.3. Descrição e desenhos mostrando a posição do catalisador de substituição em relação ao(s) coletor(es) de escape do motor.

3.2.4. Desenhos indicando a localização prevista para a marca de homologação.

3.2.5. Indicação da eventual compatibilidade do catalisador de substituição com os requisitos do OBD.

3.2.6. No apêndice figura um modelo da ficha de informações.

3.3. O requerente da homologação deve apresentar ao serviço técnico encarregado dos ensaios de homologação:

3.3.1. Um ou mais veículos de um modelo homologado de acordo com o Regulamento n.º 83, equipados com um catalisador de origem novo. Esses veículos devem ser seleccionados pelo requerente com o acordo do serviço técnico, devendo satisfazer as prescrições do n.º 3 do anexo 4 do Regulamento n.º 83.

Os veículos de ensaio não devem ter defeitos no sistema de controlo das emissões; quaisquer peças de origem relacionadas com as emissões excessivamente gastas ou com avarias devem ser reparadas ou substituídas. O(s) veículo(s) de ensaio deve(m) ser afinado(s) correctamente e regulado(s) de acordo com a especificação do fabricante antes dos ensaios de emissões.

3.3.2. Uma amostra do tipo de catalisador de substituição. Essa amostra deve ser clara e indelevelmente marcada com a firma ou marca do requerente e a sua designação comercial.

3.3.3. Uma amostra adicional do tipo de catalisador de substituição, no caso de um catalisador de substituição destinado a ser instalado num veículo equipado com um sistema OBD. Essa amostra deve ser clara e indelevelmente marcada com a firma ou marca do requerente e a sua designação comercial. O catalisador deve ter sido deteriorado conforme definido no número 2.7 acima.

4. HOMOLOGAÇÃO

4.1. Se o catalisador de substituição apresentado para homologação nos termos do presente regulamento satisfizer as prescrições do n.º 5 a seguir, é concedida a homologação desse tipo de catalisador.

4.2. Os catalisadores de substituição de origem, do tipo indicado no ponto 18 do anexo 2 do Regulamento n.º 83 e que se destinam a equipar veículos abrangidos pelo documento de homologação pertinente, não precisam de estar conformes com o presente regulamento desde que cumpram o disposto nos pontos 4.2.1 e 4.2.2.

4.2.1. Marcação

Os catalisadores de substituição de origem devem incluir, pelo menos, as seguintes indicações:

4.2.1.1. A denominação ou a marca do fabricante do veículo.

4.2.1.2. A marca e o número de identificação de peça do catalisador de substituição de origem tal como registados na informação indicada no ponto 4.2.3.

4.2.2. Documentação

Os catalisadores de substituição de origem devem ser acompanhados pelas seguintes informações:

4.2.2.1. A denominação ou a marca do fabricante do veículo.

4.2.2.2. A marca e o número de identificação de peça do catalisador de substituição de origem tal como registados na informação indicada no ponto 4.2.3.

4.2.2.3. Os veículos para os quais o catalisador de substituição é do tipo abrangido pelo ponto 18 do anexo 2 do Regulamento n.º 83, incluindo, sempre que for adequado, uma marcação para identificar se o catalisador de substituição é adequado para instalação num veículo que esteja equipado com um sistema de diagnóstico a bordo (OBD).

4.2.2.4. Instruções de instalação, sempre que necessário.

4.2.2.5. Estas informações devem ser fornecidas:

— sob a forma de um folheto que acompanhe o catalisador de substituição de origem,

ou

— na embalagem em que o catalisador de substituição de origem é vendido,

ou

— de qualquer outra forma aplicável.

De qualquer forma, a informação deve estar disponível no catálogo do produto que é distribuído nos pontos de venda pelo fabricante do veículo.

4.2.3. O fabricante do veículo deve fornecer ao serviço técnico e/ou à entidade homologadora toda a informação necessária, em formato electrónico, para estabelecer uma ligação entre os números das peças relevantes e os documentos de homologação.

A referida informação inclui:

i) marca(s) e modelo(s) do veículo.

ii) marca(s) e tipo(s) do catalisador de substituição de origem.

iii) número(s) de peça do catalisador de substituição de origem.

iv) número de homologação do(s) modelo(s) de veículos pertinente(s).

- 4.3. A cada tipo de catalisador de substituição homologado deve ser atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (00 para o regulamento na sua versão actual) indicam a série de alterações que incorpora as principais e mais recentes alterações técnicas ao regulamento à data da homologação. Uma mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro tipo de catalisador de substituição. O mesmo número de homologação pode abranger a utilização desse tipo de catalisador de substituição em vários modelos diferentes de veículos.
- 4.4. Se o requerente da homologação puder demonstrar à entidade homologadora ou ao serviço técnico que o catalisador de substituição pertence a um tipo indicado no ponto 18 do anexo 2 da série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83, a concessão de um certificado de homologação não deve depender do cumprimento das prescrições do ponto 5.
- 4.5. A concessão, a extensão, ou a recusa de uma homologação de um tipo de catalisador de substituição nos termos do presente regulamento devem ser notificadas às partes no acordo que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme com o modelo indicado no anexo 1.
- 4.6. Nos catalisadores de substituição conformes a tipos de catalisadores de substituição homologados nos termos do presente regulamento deve ser afixada de forma bem visível, num local indicado no formulário de homologação, uma marca de homologação internacional constituída por:
- 4.6.1. Um círculo contendo a letra «E», seguida do número identificativo do país que concedeu a homologação ⁽¹⁾;
- 4.6.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação na proximidade do círculo previsto no ponto 4.6.1.
- 4.7. Se o catalisador de substituição for conforme com um tipo de catalisador homologado, nos termos de um ou mais dos regulamentos anexos ao acordo, no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no ponto 4.6.1 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 serão dispostos em colunas verticais à direita do símbolo previsto no ponto 4.6.1.
- 4.8. A marca de homologação deve ser indelével e claramente legível quando o catalisador de substituição estiver instalado sob o veículo.
- 4.9. O anexo 2 do presente regulamento dá exemplos relativos à disposição das marcas de homologação.
5. REQUISITOS
- 5.1. **Requisitos gerais**
- 5.1.1. O catalisador de substituição deve ser concebido, construído e capaz de ser montado de modo a permitir que o veículo satisfaça as disposições dos regulamentos com as quais estava originalmente em conformidade e que as emissões de poluentes sejam efectivamente limitadas durante a vida normal do veículo em condições normais de utilização.

⁽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 utilizados), 37 para a Turquia, 38-39 (não utilizados) e 40 para a antiga República jugoslava da Macedónia, 41 (não utilizado), 42 para a Comunidade Europeia (homologações emitidas pelos Estados-Membros utilizando os respectivos símbolos UNECE), 43 para o Japão, 44 (não utilizado), 45 para a Austrália e 46 para a Ucrânia. 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 signatárias do acordo.

- 5.1.2. A instalação do catalisador de substituição deve ser efectuada na posição exacta do catalisador de origem e a posição da(s) sonda(s) de oxigénio e de outros sensores na linha de escape, se aplicável, não deve ser modificada.
- 5.1.3. Se o catalisador de origem incluir protecções térmicas, o catalisador de substituição deve incluir protecções equivalentes.
- 5.1.4. O catalisador de substituição deve ser durável, ou seja, concebido, construído e capaz de ser montado de modo a obter uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão e de oxidação a que está exposto, tendo em conta as condições de utilização do veículo.

5.2. Requisitos relativos às emissões

O(s) veículo(s) indicado(s) no ponto 3.3.1 do presente regulamento, equipado(s) com um catalisador de substituição do tipo cuja homologação se solicita, deve(m) ser sujeito(s) a um ensaio do tipo I nas condições descritas nos anexos correspondentes do Regulamento n.º 83 de modo a comparar o seu comportamento funcional com o do catalisador de origem de acordo com o procedimento a seguir descrito.

5.2.1. Determinação da base de comparação

O(s) veículo(s) deve(m) ser equipado(s) com um catalisador de origem novo (ver ponto 3.3.1) e sujeito(s) a rodagem durante 12 ciclos extra-urbanos (parte dois do ensaio do tipo I).

Após este pré-condicionamento, o(s) veículo(s) deve(m) ser mantido(s) numa sala em que a temperatura se mantenha relativamente constante entre 293 e 303 K (20 e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 °K da temperatura do local. Efectuam-se de seguida três ensaios do tipo I aos gases de escape.

5.2.2. Ensaio do tipo I (gases de escape) com o catalisador de substituição

O catalisador de origem do(s) veículo(s) de ensaio é substituído pelo catalisador de substituição (ver ponto 3.3.2), que é sujeito a rodagem durante 12 ciclos extra-urbanos (parte 2 do ensaio do tipo I). Após este pré-condicionamento, o(s) veículo(s) deve(m) ser mantidos numa sala em que a temperatura se mantenha relativamente constante entre 293 e 303 K (20 e 30 °C). Este condicionamento deve durar pelo menos seis horas e deve prosseguir até que a temperatura do óleo do motor e a do líquido de arrefecimento (se existir) estejam a ± 2 °K da temperatura do local. Efectuam-se de seguida três ensaios do tipo I aos gases de escape.

5.2.3. Avaliação da emissão de poluentes dos veículos equipados com catalisadores de substituição

O(s) veículo(s) de ensaio com o catalisador de origem deve(m) satisfazer os valores-limite nos termos da homologação dos veículos, incluindo — se aplicável — os factores de deterioração aplicados durante a homologação dos veículos.

Presume-se que os requisitos relativos às emissões dos veículos equipados com o catalisador de substituição são cumpridos se os resultados satisfizerem, no que diz respeito a cada poluente regulamentado (CO, HX, NO_x e partículas), as seguintes condições:

(1) $M \leq 0,85 S + 0,4 G$

(2) $M \leq G$

sendo:

- M: valor médio das emissões de um poluente (CO, HC, NO_x e partículas) ou a soma de dois poluentes (HC + NO_x) obtido a partir dos três ensaios do tipo I com o catalisador de substituição.
- S: valor médio das emissões de um poluente (CO, HC, NO_x e partículas) ou a soma de dois poluentes (HC + NO_x) obtido a partir dos três ensaios do tipo I com o catalisador de origem.
- G: valor-limite das emissões de um poluente (CO, HC, NO_x e partículas) ou a soma de dois poluentes (HC + NO_x) nos termos da homologação dos veículos, dividido – se aplicável – pelos factores de deterioração determinados de acordo com o ponto 5.4 a seguir.

Se for solicitada a homologação para diferentes modelos de veículos do mesmo fabricante, e desde que esses diferentes modelos de veículos estejam equipados com o mesmo tipo de catalisador de origem, o ensaio do tipo I pode ser limitado, no mínimo, a dois veículos seleccionados após acordo com o serviço técnico responsável pela homologação.

5.3. Prescrições relativas ao ruído e ao comportamento funcional do veículo

O catalisador de substituição deve satisfazer as prescrições técnicas do Regulamento n.º 59. Em alternativa à medição da contrapressão conforme indicado no Regulamento n.º 59, a verificação do comportamento funcional do veículo pode ser efectuada mediante medição num banco de rolos da potência máxima absorvida à velocidade correspondente à potência máxima do motor. O valor determinado nas condições atmosféricas de referência conforme indicado no Regulamento n.º 85 com o catalisador de substituição não deve ser inferior em mais de 5 % ao valor determinado com o catalisador de origem.

5.4. Prescrições relativas à durabilidade

O catalisador de substituição deve satisfazer as prescrições do ponto 5.3.5 do Regulamento n.º 83 relativas ao ensaio do tipo V ou os factores de deterioração do quadro a seguir para os resultados dos ensaios do tipo I.

Tipo de motores	Factores de deterioração				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Partículas
Ignição comandada	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Ignição por compressão	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Aplicável apenas aos veículos homologados de acordo com a série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83.

⁽²⁾ Aplicável apenas aos veículos com motor de ignição comandada homologados de acordo com versões anteriores à série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83.

5.5. Requisitos relativos à compatibilidade do OBD (aplicável a catalisadores de substituição destinados a ser instalados em veículos equipados com um sistema OBD).

A demonstração da compatibilidade do OBD é exigida apenas quando o catalisador de origem tiver sido monitorizado na configuração de origem.

5.5.1. A compatibilidade do catalisador de substituição com o sistema OBD deve ser demonstrada utilizando os procedimentos descritos na série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83, anexo 11, apêndice 1.

5.5.2. As disposições contidas na série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83, anexo 11, apêndice 1, aplicáveis a outros componentes que não sejam o catalisador não devem ser aplicadas.

- 5.5.3. O fabricante do catalisador de substituição pode utilizar o mesmo método de pré-condicionamento e de ensaio que o utilizado durante a homologação do tipo de origem. Neste caso, os serviços administrativos devem fornecer, mediante pedido e sem discriminação, o apêndice 1 do certificado de homologação, que contém o número de ciclos de pré-condicionamento e o tipo do ciclo de ensaios utilizado pelo fabricante do equipamento de origem para o ensaio de OBD do catalisador.
- 5.5.4. Para verificar a correcta instalação e o correcto funcionamento de todos os outros componentes monitorizados pelo sistema OBD, este não deve indicar qualquer avaria e não ter armazenados códigos de anomalia antes da instalação de qualquer um dos catalisadores de substituição. Pode ser utilizada para esse fim uma avaliação do estado do sistema OBD no final dos ensaios descritos no ponto 5.2.1.
- 5.5.5. O indicador de anomalias (IA; ver ponto 2.5 do anexo 11 da série 05 de alterações ao Regulamento n.º 83) não deve ser activado durante o funcionamento do veículo exigido pelo ponto 5.2.2.

6. MODIFICAÇÃO DO TIPO DE CATALISADOR DE SUBSTITUIÇÃO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO

Qualquer modificação do tipo de catalisador deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou.

Esse serviço pode então:

- i) considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que o catalisador ainda cumpre as prescrições,

ou

- ii) exigir um novo relatório de alguns ou de todos os ensaios previstos no n.º 5 do presente regulamento ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.

A confirmação ou recusa de homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada, através do procedimento previsto no ponto 4.5, às partes no acordo que apliquem o presente regulamento.

A autoridade competente que emita uma extensão da homologação atribui um número de série a cada formulário de comunicação estabelecido para a referida extensão.

7. 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/505/Rev.2) e satisfazer as seguintes prescrições:

- 7.1. Os catalisadores de substituição homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes com o tipo homologado nas características definidas no ponto 2.4. do presente regulamento. Devem obedecer às prescrições estabelecidas no n.º 5 e, se aplicável, satisfazer as prescrições dos ensaios definidos no presente regulamento.
- 7.2. A autoridade homologadora pode efectuar qualquer verificação ou ensaio prescrito no presente regulamento, nomeadamente os ensaios previstos no ponto 5.2 (prescrições relativas às emissões). Neste caso, o titular da homologação pode solicitar, como alternativa, utilizar como base de comparação não o catalisador de origem mas o catalisador de substituição que foi utilizado durante os ensaios de homologação (ou outra amostra comprovada como estando em conformidade com o tipo homologado). Os valores das emissões medidos com a amostra em verificação não devem, em média, exceder em mais de 15 % os valores médios medidos com a amostra utilizada como referência.

8. SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. A homologação concedida a um tipo de catalisador de substituição nos termos do presente regulamento pode ser revogada se as prescrições enunciadas no n.º 7 não forem cumpridas.

8.2. Se uma parte contratante no acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, notificará imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o presente regulamento, utilizando um formulário conforme com o modelo apresentado no anexo 1 do presente regulamento.

9. INTERRUPÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular da homologação deixar completamente de fabricar um tipo de catalisador de substituição homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a autoridade que concedeu a homologação.

Após receber a comunicação relevante, essa autoridade deve do facto informar as outras partes no acordo que apliquem o presente regulamento, através de um formulário conforme com o modelo que consta do anexo 1 do presente regulamento.

10. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DOS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

As partes no acordo que apliquem o presente regulamento comunicam 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.

11. DOCUMENTAÇÃO

11.1. Todos os catalisadores de substituição novos devem ser acompanhados pelas seguintes informações:

11.1.1. A denominação ou marca do fabricante do catalisador.

11.1.2. Os veículos (incluindo o ano de fabrico) para os quais o catalisador de substituição foi homologado, incluindo, sempre que for adequado, uma marcação para identificar se o catalisador de substituição é adequado para instalação num veículo que esteja equipado com um sistema de diagnóstico a bordo (OBD).

11.1.3. Instruções de instalação, sempre que necessário.

11.2. Estas informações devem ser fornecidas:

i) sob a forma de um folheto que acompanhe o catalisador de substituição,

ou

ii) na embalagem em que o catalisador de substituição é vendido,

ou

iii) de qualquer outra forma aplicável.

De qualquer forma, a informação deve estar disponível no catálogo do produto distribuído nos pontos de venda pelo fabricante de catalisadores de substituição.

Apêndice

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º ... RESPEITANTE À HOMOLOGAÇÃO DE CATALISADORES DE SUBSTITUIÇÃO

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 ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

1. GENERALIDADES

- 1.1. Marca (designação comercial do fabricante):
- 1.2. Tipo:
- 1.5. Nome e morada do fabricante:
- 1.7. No caso de componentes e de unidades técnicas, localização e método de fixação da marcação de homologação ECE:
- 1.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:

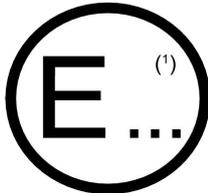
2. DESCRIÇÃO DO DISPOSITIVO

- 2.1. Marca e tipo do catalisador de substituição:
 - 2.2. Desenhos do catalisador de substituição, identificando em especial todas as características referidas nos pontos 2.3 a 2.3.2 do presente apêndice:
 - 2.3. Descrição do modelo ou modelos de veículo aos quais se destina o catalisador de substituição:
 - 2.3.1. Número(s) e/ou símbolo(s) que caracterizam o(s) tipo(s) de motor(es) e o(s) modelo(s) de veículo(s):
 - 2.3.2. O catalisador de substituição destina-se a ser compatível com os requisitos do OBD: (sim/não) (Riscar o que não interessa).
 - 2.4. Descrição e desenhos mostrando a posição do catalisador de substituição em relação ao(s) colector(es) de escape do motor:
-

ANEXO 1

COMUNICAÇÃO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Emitida por: nome do serviço administrativo:

.....

relativa a ⁽²⁾: CONCESSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 RECUSA DA HOMOLOGAÇÃO
 REVOGAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO
 INTERRUPTÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

de um catalisador de substituição nos termos do Regulamento n.º 103

Homologação n.º Extensão n.º

Razão da extensão:

1. Nome e endereço do requerente:
2. Nome e endereço do fabricante:
3. Firma ou marca do fabricante:
4. Modelo e designação comercial do catalisador de substituição:
5. Meios de identificação do tipo, se marcados:
 - 5.1. Localização dessa marcação:
6. Modelo(s) de veículo(s) para o(s) qual(is) o tipo de catalisador é um catalisador de substituição:
7. Modelo(s) de veículo(s) em que o catalisador de substituição foi ensaiado:
 - 7.1. Demonstrou o catalisador de substituição compatibilidade com os requisitos do OBD (sim/não) ⁽²⁾
8. Localização e método de fixação da marca de homologação:
9. Apresentado para homologação em:
10. Serviço técnico responsável pelos ensaios de homologação:
 - 10.1. Data do relatório de ensaio:
 - 10.2. Número do relatório do ensaio:

11. Homologação concedida/estendida/recusada/revogada (?)
12. Local:
13. Data:
14. Assinatura:
15. Apresenta-se em anexo à presente comunicação uma lista de documentos do processo de homologação depositado no serviço administrativo que concedeu a homologação e que podem ser obtidos mediante pedido.

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

(²) Riscar o que não interessa.

ANEXO 2

EXEMPLOS DE DISPOSIÇÕES DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

MODELO A

(Ver ponto 4.4 do presente regulamento)

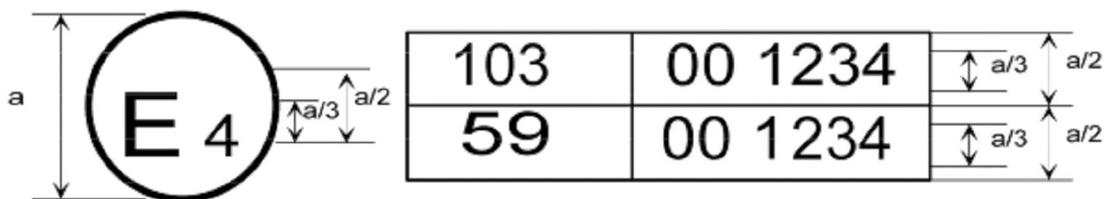


a = 8 mm min.

A marca de homologação acima indicada, afixada num componente de um catalisador, mostra que o tipo de catalisador em causa foi homologado nos Países Baixos (E 4), nos termos do Regulamento n.º 103, com o número de homologação 001234. 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 103.

MODELO B

(Ver ponto 4.5 do presente regulamento)



a = 8 mm min.

A marca de homologação acima indicada, afixada num componente de um catalisador de substituição, indica que o tipo de catalisador em causa foi homologado nos Países Baixos (E 4), nos termos dos Regulamentos n.º 103 e n.º 59⁽¹⁾.

Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que, na data de emissão das respectivas homologações, os Regulamentos n.º 103 e n.º 59 ainda se encontravam na sua forma original.

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