2026/2500

13.11.2026

Só os textos originais da UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível no seguinte endereço: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Regulamento n.º 174 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas aos avisadores de cinto de segurança [2026/2500]

Integra todo o texto válido até:
Suplemento 1 à série 01 de alterações – Data de entrada em vigor: Janeiro de 2027 (a confirmar)

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

ECE/TRANS/WP.29/2024/153
ECE/TRANS/WP.29/2025/48
ECE/TRANS/WP.29/2025/135
ECE/TRANS/WP.29/2026/72
WP.29-199-10

Índice

Regulamento

0. Introdução
1. Âmbito de aplicação
2. Definições
3. Pedido de homologação
4. Homologação
5. Especificações gerais
6. Conformidade da produção
7. Sanções por não conformidade da produção
8. Alterações e extensão de uma homologação
9. Cessação definitiva da produção
10. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras
11. Disposições transitórias

Anexos

1. Comunicação
2. Disposição da marca de homologação
3. Ensaios do avisador de cinto de segurança

0. Introdução

0.1. No que diz respeito à versão original do Regulamento n.º 174 da ONU:

0.1.1. Durante a septuagésima terceira sessão do Grupo de Trabalho sobre Segurança Passiva (GRSP), realizada em maio de 2023, foi decidido dividir o Regulamento n.º 16 da ONU em três regulamentos da ONU relativos a:

a) Cintos de segurança e sistemas de retenção (componentes);

b) Instalação de cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças (veículo);

c) Avisadores de cinto de segurança (veículo).

0.1.2. O Regulamento n.º 174 da ONU é constituído pelos requisitos específicos e pelo processo de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito aos avisadores de cinto de segurança. Os requisitos decorrem do Regulamento n.º 16, com a redação que lhe foi dada pela série 09 de alterações.

0.2. No que diz respeito à série 01 de alterações:

0.2.1. As alterações introduzidas no ponto 5.1.3 visam clarificar quais os bancos rebatíveis que estão isentos dos requisitos relativos aos avisadores de cinto de segurança. A expressão «instalados nas passagens de acesso de veículos das categorias M_2 ou M_3» pretende abranger os bancos rebatíveis situados nas zonas de entrada e de saída dos autocarros, bem como os bancos rebatidos ou acondicionados para utilização ocasional nos corredores desses veículos. A expressão «montados em veículos das categorias N_1 ou N_2 para que o condutor possa entrar e sair do veículo em segurança através da porta da frente do lado do passageiro» pretende abranger os bancos rebatíveis que se encontram normalmente nas carrinhas de distribuição e em que esta porta da frente do lado do passageiro é frequentemente utilizada pelo condutor para sair do veículo em segurança (do lado oposto à circulação de veículos na via).

0.2.2. O aviso de primeiro nível é ativado independentemente de a caixa de velocidades se encontrar ou não em ponto morto. Assim, no anexo 3, ponto 1, é suprimida a alínea c).

0.2.3. No caso dos veículos não equipados com um dispositivo convencional de ativação do sistema de propulsão, a definição «comutador principal de controlo do veículo» está harmonizada com outros regulamentos, nomeadamente o Regulamento n.º 159 da ONU e o termo «comutador principal de controlo» é substituído no texto pelo termo «comutador principal de controlo do veículo».

0.2.4. No caso de um comutador principal de controlo do veículo ativado à distância, o primeiro ciclo do aviso de primeiro nível pode já ter terminado antes de o condutor entrar no veículo. O aditamento ao ponto 5.2.3.1 visa assegurar que ainda assim o condutor não deixará de receber o aviso de primeiro nível quando entra no veículo.

0.2.5. Durante uma chamada de emergência, deve ser possível estabelecer uma comunicação oral clara no interior do veículo sem perturbações pelos avisos auditivos.

0.3. No que diz respeito ao suplemento 1 à série 01 de alterações:

0.3.1. O regulamento é alterado de modo a ter em conta os veículos da categoria X ([1]). Os veículo das categoria Y^1 não são abrangidos pelo presente regulamento.

0.3.2. A redação original do regulamento era destinada aos veículos com condutor e comandos de condução manuais, pretendendo-se na presente alteração manter o espírito do regulamento, alargando a sua aplicação aos veículos sem condutor, nem comandos de condução manuais. Na ausência de um condutor ou de comandos de condução manuais, as disposições conexas não são tidas em conta se não estiverem já abrangidas pela presente alteração.

0.3.3. No caso dos veículos equipados com um sistema de condução automatizada (ADS)[1] que não sejam veículos da categoria X, não se aplica nenhuma disposição especial nem isenção no modo de condução manual. Num modo em que esteja ativa uma funcionalidade do ADS, aplicam-se os requisitos respeitantes ao ADS pertinentes.

0.3.4. O ponto 2.1 é alterado, uma vez que algumas das suas disposições constam do ponto 5.

([1]) Tal como definido na Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8. — https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

1. Âmbito de aplicação

1.1. O presente regulamento aplica-se a todos os lugares sentados em veículos das categorias M e N[1] equipados com um cinto de segurança no que diz respeito à instalação de avisadores de cinto de segurança.

1.2. O presente regulamento não é aplicável aos veículos da categoria Y.

2. Definições

2.1. «Avisador de cinto de segurança», um sistema destinado a alertar o condutor de que um dos ocupantes não apertou o cinto de segurança. O sistema é constituído pela deteção de um cinto de segurança desapertado e por dois níveis de alerta do condutor: um aviso de primeiro nível e um aviso de segundo nível.

Sempre que uma ADSF-2 estiver ativa, «avisador de cinto de segurança», designa um sistema destinado a alertar o ocupante com o cinto de segurança desapertado e a enviar um sinal lógico ao ADS a indicar que um dos ocupantes não apertou o cinto de segurança.

2.2. «Aviso visual», um aviso através de um sinal visual (símbolo ou mensagem que se ilumina de modo contínuo ou intermitente).

2.3. «Aviso auditivo», um aviso através de um sinal sonoro.

2.4. «Aviso de primeiro nível», um aviso visual ativado quando a chave de ignição ou o comutador principal de controlo do veículo estão ativados e o cinto de segurança de um dos ocupantes não está apertado. Pode ser adicionado um aviso auditivo a título facultativo.

2.5. «Aviso de segundo nível», um aviso visual e auditivo ativado quando o veículo estiver a funcionar em conformidade com os pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3 e o cinto de segurança se desaperta ou está desapertado, consoante o requisito do lugar sentado em causa.

2.6. «Cinto de segurança desapertado», ou a fivela do cinto de segurança de um dos ocupantes não está fechada ou o comprimento da correia é inferior ao comprimento de correia necessário para prender o cinto num banco desocupado na posição mais recuada, à escolha do fabricante.

2.7. «Veículo em condições normais de funcionamento», quando o veículo se está a deslocar para a frente a uma velocidade superior a 10 km/h.

2.8. «Modelo de veículo no que diz respeito ao avisador de cinto de segurança», veículos que não diferem entre si quanto à localização do aviso visual, ao tipo de aviso auditivo, à estratégia relativa aos avisos de primeiro nível e de segundo nível e ao número máximo de lugares sentados.

2.9. «Cinto de segurança (cinto)», um conjunto de precintas com fivela de segurança, dispositivos de regulação e elementos de fixação, que pode ser fixado no interior de um veículo, concebido para reduzir o risco de lesões para o utilizador em caso de colisão ou de desaceleração brusca do veículo, limitando a mobilidade do corpo do utente. A designação geral de «conjunto do cinto» engloba igualmente qualquer dispositivo de absorção de energia ou de retração do cinto.

2.9.1. «Cinto subabdominal», um cinto de dois pontos que passa pela frente do corpo do utilizador à altura da bacia.

2.9.2. «Cinto diagonal», um cinto que passa em diagonal pela frente do tórax, desde a anca até ao ombro do lado oposto.

2.9.3. «Cinto de três pontos», um cinto formado essencialmente pela combinação de uma precinta subabdominal com uma precinta diagonal.

2.9.4. «Cinto do tipo S», um conjunto de cinto que não é um cinto de três pontos nem um cinto subabdominal.

2.9.5. «Cinto-arnês», um conjunto do tipo S que compreende um cinto subabdominal e precintas de ombros. um cinto-arnês pode ser oferecido com um conjunto de precintas entre pernas suplementar.

2.10. «Precinta», um elemento flexível destinado a segurar o corpo e a transmitir os esforços às fixações dos cintos.

2.11. «Fivela de fecho», um dispositivo de abertura rápida que permita ao cinto manter o utilizador no lugar. A fivela pode conter o dispositivo de regulação do cinto, exceto no caso da fivela de fecho de um cinto-arnês.

2.12. «Dispositivo de regulação», um dispositivo que permita regular o cinto conforme as necessidades do utilizador individual e a posição do banco. O dispositivo de regulação pode fazer parte da fivela ou ser um retrator ou qualquer outra parte do cinto de segurança.

2.13. «Retrator», um dispositivo para o alojamento de parte ou de toda a precinta de um cinto de segurança.

2.14. «Banco», uma estrutura, que pode ou não ser parte integrante da estrutura do veículo, com os respetivos acabamentos, destinada a acomodar um adulto em posição sentada. O termo refere-se tanto a bancos individuais como a partes de bancos corridos destinadas a acomodar uma pessoa em posição sentada.

2.14.1. «Banco de passageiro da frente», qualquer banco cujo «ponto H mais avançado» se situe a partir do plano vertical transversal que passa pelo ponto R do condutor para a frente. Para os veículos da categoria X, toma-se o ponto «R» do banco do passageiro situado mais à frente em vez do ponto R do banco do condutor.

2.14.2. «Banco virado para a frente», um banco suscetível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a frente de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou –10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.14.3. «Banco virado para trás», um banco suscetível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a retaguarda de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou –10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.14.4. «Banco virado para o lado», um banco suscetível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para o lado do veículo de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a 90° (±10°) em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.15. «Grupo de bancos», um banco do tipo banco corrido ou bancos separados mas montados lado a lado (isto é, fixados de tal maneira que as fixações da frente de um dos bancos estejam no alinhamento das fixações da frente ou de trás de um outro banco, ou entre as fixações deste), que oferecem um ou mais lugares sentados para adultos.

2.16. «Banco corrido», uma estrutura, com os respetivos acabamentos, destinada a acomodar mais de um adulto em posição sentada.

2.17. «Fixação do banco», o sistema de fixação do conjunto do banco à estrutura do veículo, incluindo as partes relacionadas da estrutura do veículo.

2.18. «Comutador principal de controlo do veículo», o dispositivo através do qual o sistema eletrónico a bordo do veículo passa de um estado desativado, como é o caso quando um veículo se encontra estacionado sem a presença do condutor, a um estado normal de funcionamento (isto é, o estatuto do veiculo é «pronto a arrancar»).

2.19. «Funcionalidade do ADS de tipo 1 (ADSF-1)», uma funcionalidade do ADS que inclui uma resposta alternativa do ADS que requer outro utilizador.

2.20. «Funcionalidade do ADS de tipo 2 (ADSF-2)», uma funcionalidade do ADS que não inclui uma resposta alternativa do ADS que requeira outro utilizador.

3. Pedido de homologação

3.1.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo, no que diz respeito ao aviso de cinto de segurança, é apresentado pelo fabricante do veículo ou por um representante devidamente acreditado, em conformidade com o procedimento previsto no anexo 3 do Acordo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.1.2. É acompanhado dos documentos mencionados adiante e das seguintes indicações:

3.1.2.1. Desenhos do conjunto da estrutura do veículo a uma escala apropriada, indicando as localizações dos cintos de segurança;

3.1.2.2. Uma descrição dos tipos de cinto de segurança;

3.1.2.3. Uma descrição do sistema de aviso de cinto de segurança.

3.1.3. É apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo de veículo a homologar.

4. Homologação

4.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento cumprir os requisitos deste regulamento, a homologação é concedida.

4.2. É atribuído um número de homologação a cada modelo homologado em conformidade com o anexo 4 do Acordo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

4.3. A concessão, a extensão, a recusa ou a revogação de uma homologação ou a cessação definitiva da produção de um modelo de veículo, nos termos do presente regulamento, são notificadas às partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, mediante um formulário conforme ao modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

4.4. Em todos os veículos conformes a modelos de veículos homologados nos termos do presente regulamento, é afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha 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; ([2])

4.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, colocados à direita do círculo previsto no ponto 4.2 anterior.

4.5. Se o veículo for conforme a um modelo de veículo homologado nos termos de outro ou outros regulamentos anexados ao Acordo, no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no ponto 4.4.1 anterior 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 que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento são colocados em colunas verticais à direita do símbolo prescrito no ponto 4.4.1.

([2]) Os números distintivos das partes contratantes no Acordo de 1958 são reproduzidos no anexo 3 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 —https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

4.6. A marca de homologação é claramente legível e indelével.

4.7. A marca de homologação é aposta na chapa de identificação do veículo afixada pelo fabricante ou na sua proximidade.

4.8. O anexo 2 do presente regulamento apresenta um exemplo de disposição da marca de homologação.

5. Especificações gerais

5.1. Requisitos por lugar sentado específico e derrogações

5.1.1. No caso dos veículos das categorias M e N, o lugar sentado do condutor e os lugares sentados dos ocupantes dos bancos na fila do condutor estão equipados com um avisador de cinto de segurança que cumpra os requisitos do ponto 5.3. No caso dos veículos da categoria X, os lugares sentados na primeira fila dos veículos das categorias M e N estão equipados com um avisador de cinto de segurança que cumpra os requisitos do ponto 5.3.

5.1.2. No caso dos veículos das categorias M_1 e N_1, todos os lugares sentados das filas dos bancos de trás estão equipados com um avisador de cinto de segurança que cumpra os requisitos do ponto 5.4.

Caso o fabricante forneça um sistema de aviso de cinto de segurança nos lugares sentados da retaguarda noutra categoria de veículos, este sistema pode ser homologado nos termos do presente regulamento.

5.1.3. Não é obrigatório um avisador de cinto de segurança no caso dos bancos rebatíveis (ou seja, bancos normalmente rebatidos ou acondicionados e concebidos para uma utilização ocasional, instalados nas passagens de acesso de veículos das categorias M_2 our M_3, ou montados em veículos das categorias N_1 ou N_2 para que o condutor possa entrar e sair do veículo em segurança através da porta da frente do lado do passageiro), bem como dos lugares sentados equipados com um cinto de tipo S (como seja um cinto-arnês).

Não obstante o disposto nos pontos 5.1.1 e 5.1.2 anteriores, os avisos de cinto de segurança também não são necessários no caso de bancos de trás em ambulâncias, carros funerários e autocaravanas, assim como no de todos os bancos de veículos utilizados para o transporte de pessoas com deficiência e ainda dos veículos destinados a serem utilizados pelas forças armadas, pela proteção civil, pelos serviços de incêndio e pelas forças da ordem.

5.1.4. O avisador de cinto de segurança pode ser controlado por um ADS desde que o mesmo assegure, pelo menos, um nível de segurança equivalente.

5.2. Requisitos gerais

5.2.1. Aviso visual

5.2.1.1. O aviso visual é localizado de modo a ser prontamente visível e reconhecível à luz do dia e durante a noite pelo condutor, bem como destrinçado de outros avisos.

5.2.1.2. O aviso visual é um avisador intermitente ou constante.

5.2.2. Aviso auditivo

5.2.2.1. O aviso auditivo consiste num sinal sonoro contínuo ou intermitente (os intervalos não excedem 1 segundo) ou numa informação vocal contínua. Se for utilizada uma informação vocal, o fabricante assegura que o aviso está em condições de utilizar as línguas do mercado em que o veículo se destina a ser colocado.

5.2.2.2. O aviso auditivo é facilmente identificado pelo condutor.

5.2.3. Aviso de primeiro nível

5.2.3.1. O aviso de primeiro nível consiste pelo menos num aviso ótico ativado por 30 segundos ou mais para lugares sentados abrangidos pelo ponto 5.1.1 e durante 60 segundos ou mais para lugares sentados abrangidos pelo ponto 5.1.2, quando o cinto de segurança de qualquer um dos lugares não estiver apertado e a chave de ignição ou o comutador principal de controlo do veículo estiver ativado.

Sempre que uma ADSF-2 estiver ativa, aplica-se o ponto 5.1.4.

Se o comutador principal de controlo do veículo tiver sido ativado à distância, o aviso de primeiro nível é (re) ativado logo que o condutor entre no veículo ou a sua presença seja detetada.

5.2.3.2. O aviso de primeiro nível pode ser interrompido quando:

a) Nenhum dos cintos de segurança que desencadeou o aviso estiver desapertado; ou

b) Os bancos que desencadearam o aviso deixarem de estar ocupados.

5.2.3.3. A ativação do aviso de primeiro nível é ensaiada de acordo com o procedimento de ensaio definido no anexo 3, ponto 1.

5.2.4. Aviso de segundo nível

5.2.4.1. O aviso de segundo nível consiste num sinal visual e auditivo ativado durante pelo menos 30 segundos, sem contar os períodos em que o aviso pode parar até um máximo de três segundos, quando se verificar pelo menos uma condição ou uma qualquer combinação das condições enunciadas nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3, à escolha do fabricante. O aviso de segundo nível substitui o aviso de primeiro nível se este ainda estiver ativo.

Sempre que uma ADSF-2 estiver ativa, aplica-se o ponto 5.1.4.

5.2.4.1.1. A distância percorrida é superior ao limiar de ativação. O limiar não pode ser superior a 500 m. A distância percorrida pelo veículo quando não se encontra em condições normais de funcionamento é excluída.

5.2.4.1.2. A velocidade do veículo é superior ao limiar de velocidade. O limiar não pode ser superior a 25 km/h.

5.2.4.1.3. A duração (motor a trabalhar, ativação do sistema de propulsão, etc.) é superior ao limiar de duração. O limiar não pode ser superior a 60 segundos. São excluídas a duração do aviso de primeiro nível e a duração em que o veículo não se encontra em condições normais de funcionamento.

5.2.4.2. Os limiares de desencadeamento de avisador de cinto de segurança enumerados nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3, podem ser repostos a zero quando:

a) Nenhuma das portas tiver sido aberta caso o veículo não esteja em condições normais de funcionamento normal; ou

b) Os bancos que desencadearam o aviso deixarem de estar ocupados.

5.2.4.3. O aviso de segundo nível pode ser interrompido quando:

a) Nenhum dos cintos de segurança que desencadeou o aviso estiver desapertado;

b) O veículo deixar de estar em condições normais de funcionamento; ou

c) Os bancos que desencadearam o aviso deixarem de estar ocupados.

5.2.4.4. O aviso de segundo nível é retomado pelo restante da duração exigível quando se verificar uma das condições ou uma qualquer combinação das condições previstas nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3, à escolha do fabricante.

5.2.4.5. No que respeita à condição de o cinto de segurança se desapertar nos termos dos pontos 5.3.3 e 5.4.5, medem-se os limiares previstos nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3 a partir do momento em que o cinto se desaperta.

5.2.4.6. A ativação do aviso de segundo nível é ensaiada de acordo com o procedimento de ensaio definido no anexo 3, ponto 2.

5.3. Avisador de cinto de segurança para os ocupantes dos bancos da fila do condutor e, para os veículos da categoria X, avisador de cinto de segurança para os ocupantes dos bancos da primeira fila.

5.3.1. Os avisadores de cinto de segurança para o condutor e os ocupantes dos bancos da fila do condutor e, para os veículos da categoria X, os avisadores de cinto de segurança para os ocupantes dos bancos da primeira fila cumprem os requisitos estabelecidos nos pontos 5.2.

5.3.2. A cor e o símbolo do aviso visual são definidos no ponto 21 do quadro 1 do Regulamento n.º 121 da ONU.

5.3.3. O aviso de segundo nível é ativado quando um cinto de segurança estiver desapertado ou se desapertar enquanto o veículo estiver em condições normais de funcionamento, e, simultaneamente, se verificar uma condição ou uma qualquer combinação das condições enunciadas nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3, à escolha do fabricante.

5.4. Avisador de cinto de segurança para os ocupantes da(s) fila(s) dos bancos de trás.

5.4.1. Os avisadores de cinto de segurança para os ocupantes da(s) fila(s) de trás cumprem os requisitos definidos no ponto 5.2.

5.4.2. O aviso visual indica pelo menos todos os lugares sentados da retaguarda de modo a permitir ao condutor, sentado no seu banco e voltado para a frente, identificar qualquer lugar sentado em que o cinto de segurança esteja desapertado. Sempre que uma ADSF-2 estiver ativa, aplica-se o ponto 5.1.4. No caso de veículos que disponham de informações sobre o estado de ocupação dos bancos traseiros, não é necessário que o aviso visual indique os cintos de segurança desapertados em lugares sentados desocupados. No caso dos bancos que podem ser fixados em diferentes posições previstas para os lugares sentados no interior do veículo (por exemplo, quando montados num carril fixo no piso), o aviso visual indica, pelo menos, a existência de um cinto de segurança da retaguarda desapertado.

5.4.3. A cor do aviso visual pode não ser vermelha e o símbolo do aviso visual para os cintos de segurança abrangidos pelo ponto 5.1.2 pode incluir símbolos diferentes dos definidos no Regulamento n.º 121. Além disso, o condutor pode anular, por uma ação deliberada, o aviso de primeiro nível dos lugares sentados abrangidos pelo ponto 5.1.2.

5.4.4. Pode ser utilizado um avisador comum no caso dos cintos de segurança abrangidos pelos pontos 5.1.1 e 5.1.2.

5.4.5. O aviso de segundo nível é ativado quando um cinto de segurança se desapertar enquanto o veículo estiver em condições normais de funcionamento ou, à escolha do fabricante, quando um cinto de segurança estiver desapertado ou se desapertar enquanto o veículo estiver em condições normais de funcionamento, e, simultaneamente, se verificar uma condição ou uma qualquer combinação das condições enunciadas nos pontos 5.2.4.1.1 a 5.2.4.1.3, à escolha do fabricante.

5.5. O avisador de cinto de segurança pode ser concebido de modo a permitir a desativação.

5.5.1. No caso de ser possível uma desativação por um período curto, terá de ser muito mais difícil desativar o avisador de cinto de segurança do que apertar e desapertar o fecho do cinto de segurança (isto é, trata-se de aplicar controlos específicos que não estejam integrados na fivela do cinto de segurança), e esta operação só pode ser efetuada com o veículo parado. Se o comutador principal de controlo do veículo ou a ignição for desligada por mais de 30 minutos e ligada de novo, o avisador de cinto de segurança desativado por um período curto reativa-se. Não pode ser dada a possibilidade de desativar os avisos visuais pertinentes por um período curto.

5.5.2. No caso de ser disponibilizada uma desativação de longa duração, esta exige uma sequência de operações de desativação, que sejam descritas apenas no manual técnico do fabricante e/ou que exijam a utilização de ferramentas (mecânicas, elétricas, digitais, etc.) que não sejam fornecidas com o veículo. Não pode ser dada a possibilidade de desativar os avisos visuais pertinentes por um período prolongado.

5.5.3. Em caso de ativação do sistema de chamadas de emergência em caso de acidente, o aviso de segundo nível pode ser silenciado.

5.6. Requisitos relativos à conexão de um sistema de aviso de cinto de segurança para bancos amovíveis

5.6.1. Bancos amovíveis sem conexão manual

5.6.1.1. A conexão é automática quando o banco está instalado no veículo.

5.6.2. Bancos amovíveis com conexão manual

5.6.2.1. Os conectores dos bancos amovíveis são facilmente visíveis durante o processo de instalação.

5.6.2.2. O veículo apresenta um rótulo, sob a forma de um pictograma que pode ser acompanhado de um texto explicativo, que indique a finalidade da conexão e os métodos de conexão e desconexão do sistema de aviso de cinto de segurança.

5.6.2.3. O rótulo é fixado de forma permanente ao veículo e posicionado de modo a ser claramente visível durante o processo de instalação.

5.6.2.4. Se um conector para lugares sentados amovíveis abrangidos pelo ponto 5.1.1 estiver mal conectado ou desconectado, é ativado um aviso visível para o condutor durante 30 segundos quando a chave de ignição ou o comutador principal de controlo do veículo estiverem ativados.

5.6.2.5. No caso dos lugares sentados amovíveis abrangidos pelo ponto 5.1.2, o aviso visual a que se refere o ponto 5.4.2 abrange pelo menos todos os lugares sentados da retaguarda de modo a permitir ao condutor, sentado no seu banco e voltado para a frente, identificar qualquer lugar sentado amovível em que o conector esteja mal conectado ou desconectado, sendo ativado durante 60 segundos quando o comutador de ignição ou o comutador principal de controlo do veículo estiverem ativados.

No caso dos bancos que podem ser fixados nas diferentes posições previstas para os lugares sentados no interior do veículo (por exemplo, quando montados num carril fixo no piso), o aviso visual indica, pelo menos, a existência de um conector de lugar sentado amovível da retaguarda mal conectado ou desconectado.

5.6.3. A presença ou ausência do banco amovível não pode comprometer o funcionamento do sistema avisador de cinto de segurança dos outros lugares sentados.

5.6.4. O sistema de aviso de cinto de segurança dos bancos amovíveis não pode dar nenhuma indicação falsa no respeitante à utilização do cinto, quer os bancos estejam ou não instalados no veículo.

5.7. Presume-se que cumprem o disposto o ponto 5 do presente regulamento os modelos de veículos das categorias M e N homologados antes de 1 de setembro de 2026 nos termos do Regulamento n.º 16 da ONU, série 08 de alterações, ou antes de 1 de setembro de 2027 nos termos da série 09 de alterações do referido regulamento.

6. Conformidade da produção

Os procedimentos relativos à conformidade da produção estão de acordo com os indicados no anexo 1 do Acordo (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), tendo em conta o seguinte:

Todos os veículos que apresentem uma homologação nos termos do presente regulamento são conformes ao modelo de veículo homologado, cumprindo o disposto no ponto 5.

7. Sanções por não conformidade da produção

7.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se os requisitos enunciados no ponto 6.1 não forem cumpridos.

7.2. Se uma parte contratante no Acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, notifica imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o presente regulamento por meio de um formulário de comunicação conforme com o modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

8. Alterações e extensão de uma homologação

8.1. Qualquer modificação de um modelo de veículo no que diz respeito ao presente regulamento é notificada à entidade homologadora que o homologou. A entidade homologadora pode então:

a) Decidir conceder uma nova homologação, em consulta com o fabricante; ou

b) Aplicar o procedimento constante do ponto 8.1.1 (Revisão) e, se aplicável, o procedimento constante do ponto 8.1.2 (Extensão).

8.1.1. Revisão

Se as informações registadas nas fichas de informação tiverem sido modificadas e se a entidade homologadora considerar que as modificações introduzidas não são suscetíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que, em qualquer caso, os comandos de pedal continuam a obedecer aos requisitos estabelecidos, a alteração é designada «revisão».

Nesses casos, a entidade homologadora procede, se necessário, à emissão das páginas revistas das fichas de informação, assinalando claramente, em cada uma delas, a natureza das modificações e a data da reemissão. Considera-se que uma versão atualizada e consolidada das fichas de informação, acompanhada de uma descrição pormenorizada da modificação, cumpre este requisito.

8.1.2. Extensão

A modificação é designada «extensão» se, para além da alteração das informações registadas no dossiê de informação:

a) Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios; ou

b) A informação constante do documento de comunicação (com exclusão dos anexos) tiver sido alterada; ou

c) For pedida uma homologação ao abrigo de uma série posterior de alterações após a data da sua entrada em vigor.

8.2. A confirmação, extensão ou recusa da homologação é comunicada, pelo procedimento especificado no ponto 4.3, às partes contratantes no Acordo que apliquem o presente regulamento. Além disso, o índice das fichas de informação e dos relatórios de ensaios, anexado à comunicação do anexo 1, é alterado em conformidade, de modo a indicar a data da última extensão ou revisão.

8.3. A entidade homologadora que emite a extensão da homologação atribui um número de série a cada formulário de comunicação relativo à extensão em causa.

9. Cessação definitiva da produção

Se o titular da homologação cessar definitivamente o fabrico de um veículo homologado nos termos do presente regulamento, informa desse facto a entidade homologadora que concedeu a homologação. Após receber a comunicação correspondente, essa entidade informa do facto as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

10. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras

As partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento comunicam ao Secretariado das Nações Unidas as designações e os endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras que concedem as homologações e aos quais são enviados os certificados de concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

11. Disposições transitórias

11.1. Disposições gerais

11.1.1. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento podem conceder homologações ao abrigo de qualquer das séries precedentes de alterações do presente regulamento.

11.1.2. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento continuam a conceder extensões a homologações existentes conformes a qualquer das séries precedentes de alterações do presente regulamento.

11.2. Disposições transitórias aplicáveis à série 01 de alterações

11.2.1. A contar da data oficial de entrada em vigor da série 01 de alterações, nenhuma parte contratante que aplique o presente regulamento pode recusar conceder ou recusar aceitar homologações ao abrigo do presente regulamento, com a redação que lhe foi dada pela série 01 de alterações.

11.2.2. A partir de 1 de setembro de 2027, as partes contratantes que apliquem o presente regulamento não são obrigadas a aceitar homologações concedidas ao abrigo de qualquer série precedente de alterações, emitidas pela primeira vez após 1 de setembro de 2027.

11.2.3. As partes contratantes que apliquem o presente regulamento continuam a aceitar homologações concedidas ao abrigo da versão original do presente regulamento, emitidas pela primeira vez antes de 1 de setembro de 2027.

ANEXO 1

Comunicação

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



emitida por: Designação do serviço administrativo:
.....
.....
.....

Respeitante a: ([2])
Concessão da homologação
Extensão da homologação
Recusa da homologação
Revogação da homologação
Cessação definitiva da produção

de um modelo de veículo no que diz respeito aos avisadores de cinto de segurança nos termos do Regulamento n.º 174 da ONU

Homologação n.º .....

1. Aspetos gerais .....

1.1. Marca (denominação comercial do fabricante) .....

1.2. Modelo/tipo e designação(ões) comercial(ais) geral(ais) .....

1.3. Meios de identificação do modelo/tipo, se marcado no veículo .....

.....

1.3.1. Localização dessa marcação .....

1.4. Categoria do veículo .....

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

1.6. Endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem .....

1.7. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios .....

1.8. Data do relatório de ensaio .....

1.9. Número do relatório de ensaio .....

2. Características gerais de construção do veículo

2.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo .....

([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.

3. Carroçaria

3.1. Bancos

3.1.1. Número .....

3.1.2. Localização e disposição .....

3.1.2.1. Lugar(es) sentado(s) destinado(s) a utilização apenas com o veículo imobilizado .....

3.1.3. Características: descrição e desenhos: (fornecer, se for caso disso)

3.1.3.1. Dos bancos e respetivas fixações .....

3.1.3.2. Do sistema de regulação .....

3.1.3.3. Dos sistemas de deslocação e de bloqueamento .....

3.1.3.4. Das fixações dos cintos de segurança, se incorporadas na estrutura do banco .....

3.2. Cintos de segurança e/ou outros sistemas de retenção e avisadores de cinto de segurança

Número e localização dos cintos de segurança ou dos sistemas de retenção e dos avisadores de cinto de segurança e bancos nos quais podem ser utilizados .....

		Marca completa de homologação	Variante (se aplicável)	Avisador de cinto de segurança do condutor (indicar sim/não/opcional)
Primeira fila de bancos	R			
	C			
	L			
Primeira fila de bancos	R			
	C			
	L			

(R = bancos da direita, C = bancos centrais, L = bancos da esquerda)

4. Local .....

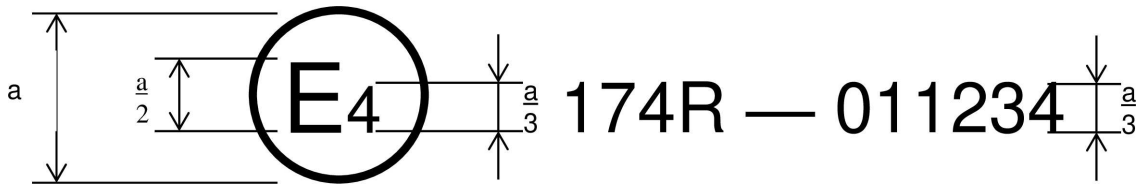
5. Data .....

6. Assinatura .....

ANEXO 2

Disposição da marca de homologação

(Ver os pontos 4.5 a 4.5.2 do presente regulamento)



a = 8 mm mín.

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 do Regulamento n.º 174 da ONU com o número de homologação 011234. Os dois primeiros algarismos (01) do número de homologação indicam que a homologação foi concedida em conformidade com a série 01 de alterações ao Regulamento n.º 174 da ONU.

ANEXO 3

Ensaios do avisador de cinto de segurança

0. No caso de um veículo equipado com uma ADSF-2, o fabricante demonstra, a contento da entidade homologadora, a existência de um plano de ensaios adequado aos avisadores de cinto de segurança.

1. O aviso de primeiro nível é ensaiado nas seguintes condições:

   a) Cinto de segurança não apertado;

   b) Motor ou sistema de propulsão parado ou em rotação em vazio, com o veículo parado;

   c) Comutador de ignição ou comutador principal de controlo do veículo ativados;

   d) Carga de 40 kg em cada assento na fila do condutor, ou simulação das condições em que os ocupantes se encontram a bordo do veículo por um método alternativo especificado pelo fabricante do veículo, desde que a carga correspondente ao ocupante não seja superior a 40 kg;

   e) Estado do avisador do cinto de segurança verificado em cada um dos bancos em causa, nas condições definidas nas alíneas a) a d).

2. O aviso de segundo nível é ensaiado de acordo com as condições estabelecidas nos pontos 2.1 a 2.3 do presente anexo, respetivamente.

2.1. Verificação do lugar sentado do condutor

2.1.1. Ensaio do banco do condutor quando o cinto de segurança não está apertado antes da viagem:

   a) O cinto de segurança do condutor não está apertado;

   b) Os cintos de segurança dos bancos que não o do condutor estão apertados;

   c) O veículo de ensaio é conduzido numa das condições previstas nos pontos 2.1.1.1 a 2.1.1.3 do presente anexo, ou qualquer combinação das mesmas, à escolha do fabricante;

   d) Verifica-se o estado do avisador do cinto de segurança do banco do condutor, nas condições definidas nas alíneas a) a c).

2.1.1.1. Acelerar o veículo de ensaio a 25 – 0/+ 10 km/h após uma paragem e continuar com a mesma velocidade.

2.1.1.2. O veículo de ensaio é propulsionado para a frente ao longo de pelo menos 500 m em condições normais de funcionamento a partir de uma posição de paragem.

2.1.1.3. O veículo é ensaiado com o veículo em condições normais de funcionamento durante pelo menos 60 segundos.

2.1.2. Ensaio do banco do condutor quando o cinto de segurança se desaperta durante a viagem:

   a) Os cintos de segurança do banco do condutor e os dos demais bancos estão apertados;

   b) O veículo está em condições normais de funcionamento;

   c) O cinto de segurança do condutor é desapertado;

   d) O veículo de ensaio é conduzido numa das condições previstas nos pontos 2.1.2.1. a 2.1.2.3. do presente anexo, ou qualquer combinação das mesmas, à escolha do fabricante;

2.1.2.1. Acelerar o veículo de ensaio a 25 – 0/+ 10 km/h e continuar com a mesma velocidade.

2.1.2.2. O veículo de ensaio é propulsionado para a frente ao longo de pelo menos 500 m após o cinto de segurança ser desapertado.

2.1.2.3. O veículo de ensaio é propulsionado para a frente durante pelo menos 60 segundos após o cinto de segurança ser desapertado.

2.2. Ensaio dos lugares sentados na fila do banco do condutor

2.2.1. Ensaio dos bancos na mesma fila que o banco do condutor quando o cinto de segurança está desapertado antes da viagem:

a) Os cintos de segurança dos bancos na mesma fila que o banco do condutor não estão apertados;

b) Os cintos de segurança dos bancos que não os da fila do banco do condutor estão apertados;

c) Coloca-se uma carga de 40 kg no(s) banco(s) da fila do condutor, ou simulam-se as condições em que os ocupantes se encontram a bordo do veículo por um método especificado pelo fabricante, desde que a carga correspondente ao ocupante não seja superior a 40 kg;

Em alternativa (à escolha do fabricante):

Coloca-se um objeto ou um ser humano que represente uma mulher adulta correspondente ao percentil 5 em cada assento, de acordo com as especificações do fabricante, na fila do condutor, ou simulam-se as condições em que os ocupantes se encontram a bordo do veículo por um método alternativo especificado pelo fabricante do veículo, conforme acordado pelo serviço técnico e pela entidade homologadora. Pode proceder-se do mesmo modo para os bancos de trás, a pedido do fabricante do veículo;

d) O veículo de ensaio é conduzido numa das condições previstas nos pontos 2.1.1.1. a 2.1.1.3. do presente anexo, ou qualquer combinação das mesmas, à escolha do fabricante;

e) Verifica-se o estado do avisador de cinto de segurança em cada um dos bancos na fila do banco do condutor, nas condições previstas nas alíneas a) a d).

2.2.2. Ensaio dos lugares sentados na fila do banco do condutor quando o cinto de segurança se desaperta durante a viagem:

a) Os cintos de segurança do banco do condutor e dos demais bancos estão apertados;

b) Coloca-se uma carga de 40 kg no(s) banco(s) da fila do condutor, ou simulam-se as condições em que os ocupantes se encontram a bordo do veículo por um método especificado pelo fabricante, desde que a carga correspondente ao ocupante não seja superior a 40 kg;

Em alternativa (à escolha do fabricante):

Coloca-se um objeto ou um ser humano que represente uma mulher adulta correspondente ao percentil 5 em cada assento, de acordo com as especificações do fabricante, na fila do condutor, ou simulam-se as condições em que os ocupantes representativos de uma mulher adulta correspondente ao percentil 5[1] se encontram a bordo do veículo por um método alternativo especificado pelo fabricante do veículo, conforme acordado pelo serviço técnico e pela entidade homologadora. Pode proceder-se do mesmo modo para os bancos de trás, a pedido do fabricante do veículo;

c) O veículo está em condições normais de funcionamento;

d) Os cintos de segurança dos bancos que não o do condutor estão desapertados;

e) O veículo de ensaio é conduzido numa das condições previstas nos pontos 2.1.2.1. a 2.1.2.3. do presente anexo, ou qualquer combinação das mesmas, à escolha do fabricante;

f) Verifica-se o estado do avisador de cinto de segurança em cada um dos bancos na fila do banco do condutor, nas condições previstas nas alíneas a) a e).

2.3. Ensaio dos bancos de trás:

a) Imobiliza-se o veículo e apertam-se os cintos de segurança de todos os bancos;

b) O veículo de ensaio é posto em condições normais de funcionamento e mantido em movimento;

c) Desaperta-se o cinto de segurança de um dos bancos de trás;

d) Verifica-se o funcionamento do avisador de cinto de segurança em cada um dos lugares sentados em todas as filas de bancos;

e) Em alternativa, a pedido do fabricante do veículo, os procedimentos de ensaio especificados nos pontos 2.2. a 2.2.2 para os lugares sentados na fila do banco do condutor podem ser aplicados a qualquer lugar sentado da retaguarda.

3. O ensaio do aviso de primeiro nível prolonga-se pelo menos pelo período mínimo especificado no ponto 5.2.3 do presente regulamento. O ensaio do aviso de segundo nível pode ter início após a conclusão do ensaio do aviso de primeiro nível. No entanto, é também necessário garantir que o aviso de segundo nível substitui o aviso de primeiro nível se este ainda estiver ativo.