Regulamento n.º 73 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UN/ECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de transporte de mercadorias, reboques e semi-reboques no que respeita à protecção lateral (*)

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento é aplicável à protecção lateral de veículos completos das categorias N_2, N_3, O_3 e O_4 [1]. Não é aplicável a:

— Tractores de semi-reboques;

— Reboques especialmente concebidos e construídos para o transporte de cargas muito longas de comprimento indivisível, tais como madeira, barras de aço, etc.;

— Veículos concebidos e construídos para fins especiais, e que não seja possível, por razões práticas, equipar com protecções laterais.

2. OBJECTIVO

Os veículos abrangidos pelo presente regulamento devem ser fabricados e/ou equipados de modo a oferecerem aos utentes da estrada não protegidos uma protecção eficaz contra o risco de queda sob uma parte lateral desses veículos e de serem atropelados pelas rodas [2].

3. DEFINIÇÕES

3.1. Para efeitos do presente regulamento:

3.1.1. «Homologação de um veículo» designa a homologação de um modelo de veículo completo no que respeita à protecção lateral;

3.1.2. «Modelo de veículo» designa uma categoria de veículos que não diferem entre si em características essenciais como largura do eixo traseiro, largura total, dimensões, forma e materiais de toda a parte lateral do veículo (incluindo a cabina, se existir) e nas características da suspensão na medida em que estas tenham incidência nas prescrições previstas no n.º 7 do presente regulamento;

3.1.3. «Massa máxima» designa a massa tecnicamente admissível declarada pelo fabricante do veículo (e que pode ser superior à «massa máxima autorizada» fixada pelas autoridades nacionais);

3.1.4. «Massa sem carga» designa o peso do veículo em ordem de marcha, sem ocupantes nem carga, mas abastecido de combustível, líquido refrigerante, lubrificante, ferramentas e roda sobressalente, se fizer parte do equipamento de base fornecido pelo construtor de veículo;

3.1.5. «Utentes da estrada não protegidos» designa peões, ciclistas ou motociclistas que fazem um uso da estrada susceptível de os fazer cair sob uma parte lateral do veículo e serem atropelados pelas rodas.

4. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

4.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção lateral deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou seu mandatário devidamente acreditado.

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

(1) Ver Anexo 3: Classificação dos veículos.

(2) O presente regulamento não impede que qualquer país aplique prescrições adicionais para os elementos do veículo à frente das rodas dianteiras e à retaguarda das rodas traseiras.

4.2. Deve ser acompanhado pelos documentos a seguir mencionados, em triplicado, com as seguintes indicações:

4.2.1. descrição pormenorizada do modelo de veículo no que diz respeito à sua estrutura, dimensões, linhas e materiais constituintes, na medida em que for requerido para efeitos do presente regulamento;

4.2.2. desenhos do veículo representando o modelo do veículo em alçado lateral e traseiro e elementos de projecto das partes laterais da estrutura;

4.2.3. descrição pormenorizada do dispositivo específico de protecção lateral: dimensões, linhas, materiais constituintes e posição no veículo.

4.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pelo controlo das especificações técnicas um veículo representativo do modelo de veículo a homologar.

4.3.1. Pode ser aceite para homologação um veículo que não inclua todos os componentes inerentes ao modelo desde que possa ser demonstrado que a ausência dos componentes omitidos não tem efeitos negativos sobre os resultados da homologação, no que diz respeito às prescrições do presente regulamento.

4.3.2. Cabe ao requerente da homologação demonstrar que a aceitação das variantes referidas no ponto 4.3.1 é compatível com o cumprimento das prescrições do presente regulamento.

4.3.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para garantir o controlo eficaz da produção antes de conceder a homologação.

5. HOMOLOGAÇÃO

5.1. Se o veículo apresentado para homologação nos termos do presente regulamento satisfizer o prescrito nos n.os 6 e 7, a homologação é concedida.

5.2. A cada modelo homologado é 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 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.

5.3. A notificação da homologação, extensão da homologação ou recusa da homologação de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento deve ser feita às partes no Acordo que apliquem o presente regulamento através de um formulário conforme com o modelo apresentado no Anexo 1 do presente regulamento.

5.4. 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:

5.4.1. um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ([1]);

5.4.2. o número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo previsto no ponto 5.4.1.

([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 Checoslováquia, 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 para a República Democrática Alemã, 16 para a Noruega, 17 para a Finlândia, 18 para a Dinamarca, 19 para a Roménia, 20 para a Polónia, 21 para Portugal e 22 para a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. Os números subsequentes serão atribuídos a outros países pela ordem cronológica em que ratificarem ou aderirem ao Acordo relativo à adopção de condições uniformes de homologação e ao reconhecimento recíproco da homologação de equipamentos e peças de veículos a motor, e os números assim atribuídos serão comunicados pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas às partes contratantes no Acordo.

5.5. 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 5.4.1 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 5.4.1.

5.6. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.

5.7. A marca de homologação deve ser colocada sobre a chapa de identificação do veículo afixada pelo fabricante ou na sua proximidade.

5.8. O Anexo 2 do presente regulamento dá exemplos de disposições de marcas de homologação.

6. PRESCRIÇÕES

6.1. *Generalidades*

6.1.1. Os veículos das categorias N_2, N_3, O_3 e O_4 devem ser fabricados e equipados de modo a oferecerem aos utentes da estrada não protegidos uma protecção eficaz em todo o seu comprimento contra o risco de queda sob uma parte lateral desses veículos e de serem atropelados pelas rodas. Este requisito considera-se satisfeito se:

6.1.1.1. o veículo estiver equipado com um dispositivo especial de protecção lateral (guardas laterais) de acordo com o prescrito no n.º 7; ou

6.1.1.2. a parte lateral do veículo for construída e/ou equipada de modo a que as partes que a compõem, pela sua forma e características, possam ser incorporadas e/ou consideradas como substituição do dispositivo de protecção lateral. Os componentes cuja acção conjugada satisfaça as prescrições do n.º 7 a seguir são equiparados a um dispositivo de protecção lateral.

6.2. *Posicionamento do veículo durante os controlos*

Para o controlo da conformidade com as especificações técnicas estabelecidas no n.º 7, o veículo deve ser colocado do seguinte modo:

— sobre uma superfície horizontal e plana;

— as rodas de direcção na posição direita;

— sem carga;

— os semi-reboques sobre os seus apoios e essencialmente na horizontal.

7. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA DISPOSITIVOS DE PROTECÇÃO LATERAL

7.1. O dispositivo de protecção lateral não deve aumentar a largura total do veículo e a parte principal da sua superfície exterior não deve estar mais de 120 mm para dentro em relação ao plano mais exterior (largura máxima) do veículo. A sua extremidade anterior pode ser virada para dentro em alguns veículos, nos termos dos pontos 7.4.3 e 7.4.4. A extremidade posterior não deve estar mais de 30 mm para dentro em relação à aresta mais exterior dos pneus da retaguarda (excluindo qualquer abaulamento dos pneus junto ao solo), pelo menos, nos últimos 250 mm.

7.2. A superfície externa do dispositivo deve ser lisa e, tanto quanto possível, contínua desde a parte da frente até à retaguarda; as partes adjacentes podem, todavia, sobrepor-se, desde que a aresta de sobreposição esteja virada para a retaguarda ou para baixo, ou pode ser deixada uma folga de não mais de 25 mm, medidos longitudinalmente, desde que a parte de trás não sobressaia em relação à parte da frente; parafusos ou rebites com cabeça de tremoço podem sobressair para além da superfície até uma distância não superior a 10 mm, e outras peças podem também sobressair na mesma distância, desde que sejam igualmente lisas e arredondadas; todas as arestas e cantos externos serão arredondados com um raio não inferior a 2,5 mm.

7.3. O dispositivo pode ser constituído por uma superfície plana contínua, por uma ou mais barras horizontais, ou por uma combinação de superfícies e barras; quando forem utilizadas barras, estas não devem estar separadas mais de 300 mm nem terem menos de:

— 50 mm de altura para as categorias N_2 e O_3;

— 100 mm de altura e serem substancialmente planas, para as categorias N_3 e O_4;

as combinações de superfícies e barras devem formar uma guarda lateral praticamente contínua sujeita, todavia, ao disposto no ponto 7.2.

7.4. A aresta anterior da guarda lateral deve ser construída do seguinte modo:

7.4.1. Deve estar localizada:

7.4.1.1. Num veículo a motor: não mais do que 300 mm atrás do plano vertical perpendicular ao plano longitudinal do veículo e tangente à parte exterior do pneumático da roda imediatamente à frente da protecção;

7.4.1.2. Num reboque com barra de tracção: não mais do que 500 mm atrás do plano definido no ponto 7.4.1.1;

7.4.1.3. Num semi-reboque: não mais do que 250 mm atrás do plano médio transversal do apoio, se existir, mas, em qualquer caso, a distância da aresta anterior ao plano transversal que passa pelo eixo da cavilha de engate na sua posição mais à retaguarda não deve exceder 2,7 m.

7.4.2. Se a aresta anterior ficar em espaço aberto, deve ser constituída por um elemento vertical contínuo a toda a altura da protecção; as faces externa e anterior deste elemento devem medir pelo menos 50 mm para trás e estar voltadas 100 mm para dentro, no caso de N_2 e O_3, e pelo menos 100 mm para trás e estar voltadas 100 mm para dentro, no caso de N_3 e O_4.

7.4.3. Num veículo a motor em que a distância de 300 mm referida no ponto 7.4.1.1 fique dentro da cabina, a guarda deve ser construída de modo a que folga entre a aresta anterior e os painéis da cabina não exceda 100 mm e, se necessário, seja virada para dentro com um ângulo não superior a 45°. Neste caso não se aplica o disposto no ponto 7.4.2.

7.4.4. Num veículo a motor em que a distância de 300 mm referida no ponto 7.4.1.1 fique atrás da cabina e a guarda lateral se prolongue para a frente a uma distância de 100 mm da cabina, por opção do fabricante, deve cumprir-se o disposto no ponto 7.4.3.

7.5. A aresta posterior da guarda lateral não deve estar mais de 300 mm à frente do plano vertical perpendicular ao plano longitudinal do veículo e tangente à superfície exterior do pneumático da roda imediatamente atrás; não é necessário um elemento vertical contínuo na aresta da traseira.

7.6. A aresta inferior da guarda lateral não deve estar em nenhum ponto mais do que 550 mm acima do solo.

7.7. A aresta superior da guarda não deve estar mais do que 350 mm abaixo da parte da estrutura do veículo que é intersectada ou tocada por um plano vertical tangente à superfície externa dos pneumáticos, excluindo qualquer abaulamento próximo do solo, excepto nos seguintes casos:

7.7.1. Quando o plano indicado no ponto 7.7 não intersectar a estrutura do veículo, a aresta superior deve ficar ao nível da superfície da plataforma de carga, ou a 950 mm do solo, conforme a dimensão que for menor;

7.7.2. Quando o plano referido no ponto 7.7 intersectar a estrutura do veículo a um nível superior a 1,3 m acima do solo, a aresta superior da guarda lateral não deve ficar a menos de 950 mm acima do solo;

7.7.3. Num veículo especialmente concebido e construído, e não meramente adaptado, para o transporte de contentores ou de uma caixa desmontável, a aresta superior da guarda pode ser determinada de acordo com os pontos 7.7.1 e 7.7.2 acima, sendo o contentor ou a caixa considerados como parte do veículo.

7.8. As guardas laterais devem ser essencialmente rígidas, estar firmemente fixadas (não devem ser possíveis desapertos produzidos por vibração devido à utilização normal do veículo) e, excepto no que respeita às peças enumeradas no ponto 7.9, ser feitas de metal ou qualquer outro material adequado. A guarda lateral será considerada adequada se for capaz de suportar uma força estática horizontal de 1 kN aplicada perpendicularmente a qualquer parte da sua superfície exterior pelo centro de um aríete cuja face seja circular e plana, com 220 mm ± 10 mm de diâmetro, e se a deformação da guarda sob carga não for então maior do que:

— 30 mm nos últimos 250 mm de comprimento da guarda na parte de trás do veículo, e

— 150 mm na parte restante da guarda.

A conformidade a esta prescrição pode ser verificada por cálculo.

7.9. Podem ser incorporados na protecção lateral, desde que respeitem as dimensões prescritas pelo presente regulamento, os componentes permanentemente fixados ao veículo, como rodas sobressalentes, a caixa da bateria, reservatórios de ar, depósitos de combustível, faróis, reflectores e caixas de ferramentas. As prescrições do ponto 7.2 são geralmente aplicáveis no que se refere às folgas entre os dispositivos de protecção e os componentes permanentemente fixados.

7.10. A guarda não pode ser utilizada para a fixação de tubos dos travões, de ar ou hidráulicos.

8. DERROGAÇÕES

8.1. Em derrogação às disposições constantes dos pontos anteriores, os veículos dos seguintes modelos apenas devem obedecer às prescrições indicadas para cada caso específico:

8.1.1. Os reboques telescópicos devem obedecer a todas as prescrições do n.º 7 quanto fechados no seu comprimento mínimo; quando o reboque estiver estendido, porém, as guardas laterais devem obedecer às prescrições dos pontos 7.6, 7.7 e 7.8, e ou às do ponto 7.4 ou às do ponto 7.5, mas não necessariamente a ambas; com o reboque no seu comprimento máximo não deve haver folgas no comprimento das guardas laterais;

8.1.2. Os veículos-cisterna, isto é, os veículos concebidos unicamente para o transporte de substâncias fluídas num reservatório fechado permanentemente instalado no veículo e equipado com ligações para tubagens de carga ou descarga, devem ser equipados com guardas laterais que obedeçam, tanto quanto for possível, a todas as prescrições do n.º 7; só se pode renunciar ao seu cumprimento rigoroso quando requisitos operacionais o exijam;

8.1.3. Nos veículos equipados com apoios extensíveis destinados a reforçar a estabilidade durante as operações de carga, descarga ou outras para as quais o veículo esteja concebido, a guarda lateral pode ser instalada com folgas adicionais, quando forem necessárias para permitir a extensão dos apoios.

8.1.4. São admitidas folgas na guarda lateral para permitir a passagem e o tensionamento dos cabos de fixação nos veículos equipados com pontos de ancoragem destinados a transportes ro-ro.

8.2. Se as partes laterais do veículo forem concebidas e/ou equipadas de modo a que os diversos componentes juntos, pela sua forma e características, obedeçam às prescrições do n.º 7, esses componentes podem ser considerados como substituindo as guardas laterais.

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

9.1. Qualquer modificação do modelo do veículo deve ser notificada ao serviço administrativo que o homologou. Essa entidade pode então:

9.1.1. considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que o veículo ainda cumpre as prescrições; ou

9.1.2. exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.

9.2. A confirmação ou recusa de homologação, com especificação das modificações, deve ser notificada, através do procedimento previsto no ponto 5.3., às partes no Acordo que apliquem o presente regulamento.

9.3. A autoridade competente que emite a extensão da homologação atribui um número de série a cada formulário de comunicação estabelecido para tal extensão.

10. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

10.1. Os veículos homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes com o modelo homologado, cumprindo as prescrições estabelecidas no n.º 6.

10.2. Serão efectuados controlos adequados da produção, a fim de fiscalizar o cumprimento das prescrições do n.º 7. Neste caso, a expressão «controlos adequados» designa o controlo das dimensões dos produtos e a existência de procedimentos para o controlo eficaz da qualidade dos produtos.

10.3. O titular da homologação deve, em especial:

10.3.1. Ter acesso ao equipamento de controlo necessário para verificar a conformidade com cada modelo homologado.

10.3.2. Garantir que os dados referentes aos resultados dos ensaios sejam registados e que os documentos anexados permaneçam disponíveis por um período a determinar de acordo com o serviço administrativo, e

10.3.3. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio para verificar e assegurar a estabilidade das características do produto, tendo em conta as variações de uma produção industrial.

10.4. A autoridade competente que concede a homologação pode, a qualquer momento, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicados a cada unidade de produção.

10.5. A frequência normal das inspecções autorizadas pela autoridade competente é de uma de dois em dois anos. Se forem registados resultados negativos durante uma destas visitas, a autoridade competente deve assegurar que sejam tomadas todas as medidas necessárias para restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.

11. SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

11.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se as prescrições enunciadas nos n.os 6 e 7 não forem cumpridas.

11.2. 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 de homologação que ostente no final, em letras grandes, a anotação assinada e datada «HOMOLOGAÇÃO REVOGADA».

12. INTERRUPÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

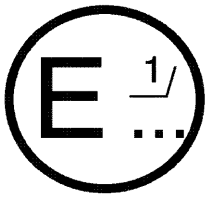
Se o titular da homologação deixar completamente de fabricar um modelo de veículo homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a autoridade que concedeu a homologação. Após receber a comunicação, essa autoridade deve do facto informar as outras partes no Acordo que aplicam o presente regulamento por meio de uma cópia do formulário de homologação que ostente no final, em letras grandes, a anotação assinada e datada «PRODUÇÃO INTERROMPIDA».

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

As partes no Acordo que aplicam o presente regulamento 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 homologação, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

ANEXO 1

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



([1]) .....

.....

.....

Comunicação relativa a:

— homologação

— recusa da homologação

— extensão da homologação

— revogação da homologação

— interrupção definitiva da produção ([2])

de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção lateral nos termos do Regulamento n.º 73

Homologação n.º ..... Extensão n.º .....

1. Marca ou designação comercial do veículo: .....

2. Modelo de 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 à sua estrutura, dimensões, linhas e materiais constituintes: .....

   .....

6. Breve descrição dos dispositivos de protecção no que diz respeito às suas linhas, dimensões e materiais constituintes: .....

   .....

7. Massa máxima: .....

8. Valor de deformação registado (ver ponto 7.8) (medido ou calculado): .....

9. Veículo apresentado para homologação em: .....

10. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação: .....

([1]) Designação da administração.

([2]) Riscar o que não interessa.

11. Data do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico: .....

12. Número do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico: .....

13. Homologação concedida/recusada/estendida/revogada [1]

14. Posição da marca de homologação no veículo: .....

15. Local: .....

16. Data: .....

17. Assinatura: .....

18. Os documentos a seguir indicados, ostentando o número de homologação indicado acima, podem ser obtidos mediante pedido:

.....

.....

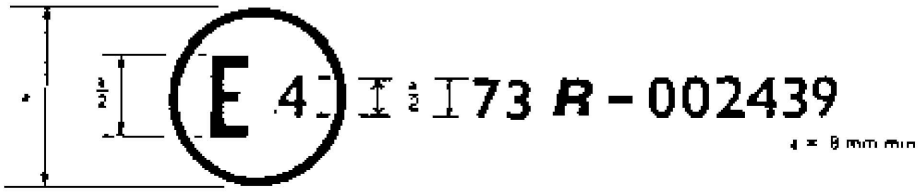
[1] Riscar o que não interessa.

ANEXO 2

EXEMPLOS DE MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

Modelo A

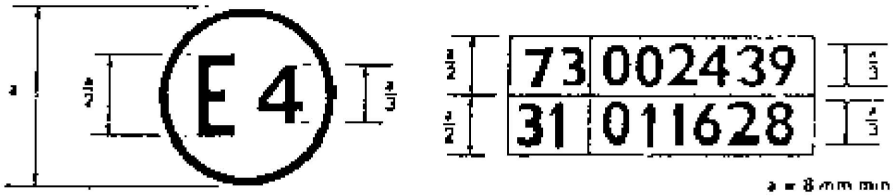
(ver ponto 5.4 do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, mostra que o modelo de veículo em causa foi homologado, no que se refere à protecção lateral, nos Países Baixos (E 4) nos termos do Regulamento n.º 73 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 73.

Modelo B

(ver ponto 5.5 do presente regulamento)



A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo, indica que o modelo de veículo em causa foi homologado nos Países Baixos (E 4), nos termos dos Regulamentos n.os 73 e 31 [1]. Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que, nas datas de emissão das respectivas homologações, o Regulamento n.º 73 não tinha sido alterado e que o Regulamento n.º 31 incluía a série 01 de alterações.

[1] Este último número é dado apenas a título de exemplo.

ANEXO 3

CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS [1]

1. *Categoria N*: *Veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias com pelo menos quatro rodas, ou três rodas e massa máxima superior a uma tonelada*

1.1. Categoria N_2: Veículos destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas.

1.2. Categoria N_3: Veículos destinados ao transporte de mercadorias com massa máxima superior a 12 toneladas.

2. *Categoria O*: *Reboques (incluindo os semi-reboques).*

2.1. Categoria O_3: Reboques com massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 10 toneladas.

2.2. Categoria O_4: Reboques com massa máxima superior a 10 toneladas.

3. *Observações*

3.1. Relativamente aos veículos da categoria N:

3.1.1. os aparelhos e instalações a bordo de certos veículos para fins especiais não destinados ao transporte de passageiros (veículos-grua, veículos-oficina, veículos publicitários, etc.) são equiparados a mercadoria para efeitos do n.º 1 acima.

3.2. Relativamente aos veículos da categoria O:

3.2.1. No caso de um semi-reboque, a massa máxima a considerar para a classificação do veículo é a massa transmitida ao solo pelo eixo ou eixos do semi-reboque quando ligado ao veículo tractor e carregado com a carga máxima.

[1] Em conformidade com o ponto 5.2 do Regulamento n.º 13.