



Statens vegvesen

Załącznik 2 – Wniosek o zmianę rozporządzenia

Konsultacje w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie pojazdów silnikowych i rozporządzenie w sprawie użytkowania pojazdów silnikowych

Wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 1233 z dnia 28 czerwca 2022 r. w sprawie homologacji samochodów i przyczep samochodowych (rozporządzenie w sprawie pojazdów silnikowych) oraz zmian rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1990 r. nr 92 w sprawie użytkowania pojazdów.

Podstawa prawna: Ustanowiona przez Dyрекcję Dróg Publicznych. Określona zgodnie z §§ 13 i 14 ustawy nr 4 z dnia 18 czerwca 1965 r. dotyczącej ruchu drogowego (ustawa o ruchu drogowym) oraz przez delegację z Ministerstwa Transportu w decyzji nr 1 z dnia 24 listopada 1980 r. Odniesienie do EOG: rozdział I załącznika II do Porozumienia EOG.

I

W rozporządzeniu z dnia 28 czerwca 2022 r. nr 1233 w sprawie homologacji samochodów i przyczep samochodowych (rozporządzenie w sprawie pojazdów silnikowych) (zmiany zaznaczone kursywą) wprowadza się następujące zmiany:

Nowy § 10-9. Mechaniczne urządzenia i elementy sprzęgające do pojazdów z grup N2, N3, O3 i O4 otrzymuje brzmienie:

- (1) *Pojazdy ciągnące z grup N2, N3, O3 lub O4, które mają sprzęg do ciągnięcia przyczep z grup O3 i O4, mogą być homologowane z urządzeniami sprzęgającymi o wartościach charakterystycznych niższych niż wartości D, Dc, S, V lub U wymagane w regulaminie ONZ nr 55, przy uwzględnieniu mas technicznych pojazdów ciągnących.*
- (2) *Najniższe wartości charakterystyczne pojazdu i urządzenia sprzęgającego zapisuje się w rejestrze pojazdów.*

Załącznik 1, obszar wymagań F12 - Mechaniczne urządzenia sprzęgające, pod pierwszą tabelą dodaje się nowy tekst w brzmieniu:

Przepis zawarty w § 10-9 tego rozporządzenia ma zastosowanie jako alternatywny wymóg homologacji indywidualnej.

II

W rozporządzeniu nr 92 z dnia 25 stycznia 1990 r. w sprawie użytkowania pojazdów (rozporządzenie w sprawie użytkowania pojazdów) wprowadza się następujące zmiany:

§ 1-2. Definicje otrzymuje brzmienie:

Definicje zawarte w ustawie o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu nr 91 z dnia 25 stycznia 1990 r. w sprawie wymagań dotyczących pojazdów, *rozporządzeniu nr 119 z dnia 19 lutego 1990 r. w sprawie wymagań dotyczących rowerów*, rozporządzeniu nr 918 z dnia 4 października 1994 r. w sprawie wymagań technicznych oraz homologacji pojazdów, części i wyposażenia (rozporządzenie w sprawie pojazdów), *rozporządzeniu nr 560 z dnia 1 czerwca 2016 r. w sprawie homologacji motorowerów i motocykli (rozporządzenie w sprawie motocykli)*, rozporządzeniu nr 561 z dnia 1 czerwca 2016 r. w sprawie homologacji ciągników i przyczep ciągnikowych (rozporządzenie w sprawie ciągników), rozporządzeniu nr 1217 z dnia 10 października 2013 r. w sprawie homologacji i rejestracji pojazdów o konstrukcji amatorskiej, rozporządzeniu z dnia 25 maja 2022 r. w sprawie wymagań dotyczących małych pojazdów o napędzie elektrycznym i rozporządzeniu nr 1233 z dnia 28 czerwca 2022 r. w sprawie homologacji samochodów i przyczep samochodowych (rozporządzenie w sprawie pojazdów silnikowych) stosuje się odpowiednio do tego rozporządzenia.

§ 4-2. Ciągnięcie przyczep i wyposażenia przyczep pkt 3 i pkt 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

3. Pojazd silnikowy nie może być używany do ciągnięcia przyczepy lub wyposażenia przyczepy, jeśli jego hak holowniczy nie ma typu i rozmiaru, który został zatwierdzony dla danej przyczepy lub wyposażenia przyczepy, lub jeśli hak holowniczy przyczepy lub wyposażenia przyczepy nie odpowiada hakowi holowniczemu pojazdowi silnikowemu. *Przyczepa w modułowym pociągu drogowym nie może być używana do ciągnięcia przyczepy, chyba że jej hak holowniczy ma taki typ i rozmiar, który został zatwierdzony dla tej przyczepy, lub jeśli hak holowniczy następnej przyczepy nie odpowiada hakowi holowniczemu przyczepy z przodu.*
4. Pojazd silnikowy nie może być używany do ciągnięcia przyczepy, *przyczep w modułowym pociągu drogowym lub wyposażenia przyczepy o masie całkowitej przekraczającej dopuszczalną masę przyczepy ustaloną dla pojazdu silnikowego. Przyczepa wchodząca w*

skład modułowego pociągu drogowego nie może być używana do ciągnięcia innej przyczepy, której rzeczywista masa całkowita przekracza maksymalną dopuszczalną masę tej przyczepy. Masa pociągu drogowego ustalona dla pojazdu silnikowego nie może zostać przekroczona. Tam, gdzie podano charakterystyczne wartości eksploatacyjne haka holowniczego i/lub pojazdu, niższa z nich nie może zostać przekroczona.

Nowy § 4-6. Obliczenie sił oddziałujących na hak holowniczy otrzymuje brzmienie:

- (1) W przypadku pojazdów silnikowych N2 i N3 przyłączonych do przyczep O3 i O4 można dokonać obliczeń siły działającej na hak holowniczy na podstawie masy używanego pociągu drogowego lub modułowego pociągu drogowego.
- (2) Obliczeń dokonuje się zgodnie z regulaminem ONZ nr 55, seria zmian 01, suplement 07 lub późniejszy, lub zgodnie ze wzorami przedstawionymi w załączniku 2. W przypadku gdy regulamin ONZ stanowi, że należy stosować masy techniczne, do obliczenia sił sprzęgania można wykorzystać rzeczywiste masy pojazdów.
- (3) Oprócz definicji wynikających z §§ 1-2 i 5-2 następujące terminy rozumie się w następujący sposób:
 1. *Hak holowniczy*, zarówno w pojazdach ciągnących, jak i ciągniętych, obejmuje elementy mocujące do ramy, takie jak dyszle, belki zaczepowe i płyty montażowe z przesuwem poziomym lub bez.
 2. *Charakterystyczne wartości eksploatacyjne pojemności* (D, DC, V, S, AV i U): maksymalne siły, dla których haki holownicze są homologowane.
 3. *Siły sprzęgania* (D, Dc, V, S i U): obliczone siły przyłożone do haka holowniczego przez masy odpowiedniego używanego zespołu pojazdów lub modułowego zespołu pojazdów.
- (4) Obliczeń można użyć, jeśli hak holowniczy:
 1. ma homologację typu i jest zamontowany zgodnie z dyrektywą 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r., ze zmianami, odnoszącą się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów, lub
 2. ma homologację typu i jest zamontowany zgodnie z regulaminem ONZ 55.01 lub późniejszą serią zmian, lub
 3. został homologowany i zamontowany zgodnie z rozporządzeniem nr 817 z dnia 5 lipca 2012 r. w sprawie homologacji samochodów i przyczep samochodowych (rozporządzenie w sprawie pojazdów) lub z rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 2022 r. w sprawie homologacji samochodów i przyczep samochodowych (rozporządzenie w sprawie pojazdów), por. pkt 1 i 2 powyżej.
- (5) Przyjmuje się, że hak holowniczy ma wystarczającą wytrzymałość do stosowania przez dany zespół pojazdów lub modułowy zespół pojazdów, jeżeli siły sprzęgania obliczone na podstawie rzeczywistych mas nie przekraczają żadnej z charakterystycznych wartości eksploatacyjnych.
- (6) Możliwe do przesłedzenia obliczenia wykonane za pomocą kalkulatora dostępnego na stronie internetowej norweskiego Urzędu Dróg Publicznych mogą być stosowane jako alternatywa dla organu kontrolnego dokonującego obliczeń w związku z kontrolą drogową.

Nowy załącznik 2. Wzory do obliczeń zgodnie z § 4-6 otrzymują brzmienie:

Wzory dotyczące pociągów drogowych (wszystkie masy są rzeczywistymi masami i są podane w tonach).

1. Jednostka ciągnąca N2 i N3 z naczepą O3 i O4

$$D = g \frac{0,6 * T * R}{\pi * D} \text{ kN}$$

D = obciążenie poziome haka holowniczego między ciągnikiem a naczepą w kN (obrotnica/sworzeń zwrotnicy).
T = rzeczywista masa ciągnika.
R = rzeczywista masa naczepy, w tym masa sworznia zwrotnicy.
U = rzeczywista masa sworznia zwrotnicy.

2. Samochód ciężarowy N2 i N3 przyłączony do przyczepy O3 i O4

$$D = g \frac{T * R}{\pi \cdot n} \text{ kN}$$

D = obciążenie poziome sprzęgu haka holowniczego między samochodem ciężarowym a przyczepą w kN (część ciągnąca/część ciągnąca).
T = rzeczywista masa samochodu ciężarowego
R = rzeczywista masa przyczepy

3. Samochód ciężarowy N2 i N3 przyłączony do przyczepy O3 i O4

$$D_c = g \frac{T * C}{\pi \cdot n} \text{ kN}$$

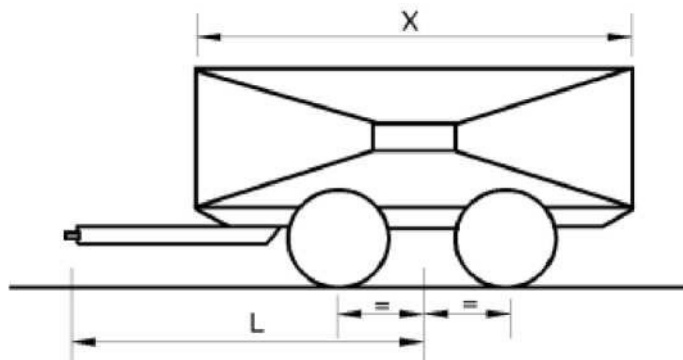
D_c = obciążenie poziome haka holowniczego między samochodem ciężarowym a przyczepą w kN (część ciągnąca/część ciągnąca).
T = rzeczywista masa samochodu ciężarowego
C = rzeczywista masa całkowita osi przyczepy

$$V = a * C \frac{X^2}{L} \text{ kN}$$

- Jeżeli wartość jest mniejsza niż 1,0, stosuje się wartość 1,0. $\frac{X^2}{L^2}$

C = rzeczywista masa całkowita osi przyczepy
a = równoważne przyspieszenie pionowe na haku holowniczym, w zależności od układu zawieszenia na tylnej osi samochodu ciężarowego:
a = 1,8 m/s² w przypadku zawieszenia pneumatycznego (lub zawieszenia o równoważnej charakterystyce)
a = 2,4 m/s² w przypadku innych rodzajów sprężyn (np. zawieszenia piórowego)

X = długość powierzchni ładunkowej przyczepy w metrach (zob. rysunek). L = odległość między środkiem ucha holowniczego przyczepy a środkiem osi w metrach (zob. rysunek).



Wzory dotyczące modułowego pociągu drogowego (wszystkie masy są rzeczywistymi masami i są podane w tonach).

1. Samochody ciężarowe N2 i N3 przyłączone do wózka jednoosiowego z naczepą O3 i O4 (typ 1)

Wartość D_c haka holowniczego między samochodem ciężarowym a wózkiem jednoosiowym ze sztywnym zaczepem (część zaczepu/część dyszla):

$$D_c = g \frac{M_1 * M_2}{M_1 + M_2} \text{ kN}$$

Wartość V haka holowniczego między samochodem ciężarowym a wózkiem jednoosiowym ze sztywnym zaczepem (część ciągnąca/część dyszla):

$$V = Maks. \left(\frac{54}{L^2} \cdot 5 \frac{M_3}{L} \right) \text{ kN}$$

(Stosuje się największą wartość). $\frac{54}{L^2}$ oraz $5 \frac{M_3}{L}$

Wartość D haka holowniczego między wózkiem jednoosiowym a naczepą (obrotnica/sworzeń zwrotnicy).

$$D = 0,5 g \frac{M_4 (M_6 + 0,08 M_4)}{M_4 + M_6 + 0,08 M_4} \text{ kN}$$

M_1 = rzeczywista masa samochodu ciężarowego.

M_2 = rzeczywista masa całkowita wózka jednoosiowego + przyłączonej naczepy. M_3 = rzeczywista masa wózka jednoosiowego z przyłączoną naczepą.

M_4 = rzeczywista masa całkowita samochodu ciężarowego + masa wózka jednoosiowego bez ładunku. M_5 = rzeczywista masa sworznia zwrotnicy naczepy.

M_6 = M_5 (rzeczywista masa sworznia zwrotnicy) + rzeczywista masa kół naczepy.

Rzeczywista masa brutto zespołu pojazdów = $M_1 + M_2$ Rzeczywista masa przyczepy samochodu ciężarowego (masa ciągnięta przez samochód ciężarowy) M_2 .

2. Jednostka ciągnąca N2 i N3 z naczepą O3 i O4 przyłączona do przyczepy O3 i O4 (typ 2)

Wartość D haka holowniczego między jednostką ciągnącą a naczepą (obrotnica/sworzeń zwrotnicy):

$$D = 0,5 g \frac{M_5 (M_1 + 0,08 M_5)}{M_5 + M_1 + 0,08 M_5} \text{ kN}$$

Wartość D_c haka holowniczego między naczepą a przyczepą (część ciągnąca/dyszla):

$$D_c = 0,65 g \frac{M_3 * M_2}{M_3 + M_2} \text{ kN}$$

M_1 = rzeczywista masa jednostki ciągnącej (z przyłączoną naczepą). M_2 = rzeczywisty nacisk na oś przyczepy. M_3 = rzeczywista masa całkowita jednostki ciągnącej + naczepy. M_4 = rzeczywista masa sworznia zwrotnicy naczepy. M_5 = M_4 + obciążenie całkowite osi naczepy + przyczepy.

L = odległość między środkiem ucha holowniczego przyczepy a środkiem osi w metrach.

Rzeczywista masa brutto zespołu pojazdów = $M_2 + M_3$

Rzeczywista masa przyczepy jednostki ciągnącej (masa ciągnięta przez samochód ciężarowy) M5.

Rzeczywista masa naczepy (masa ciągnięta przez naczepę) M2

Wartość V sprzężenia mechanicznego między naczepą a przyczepą:

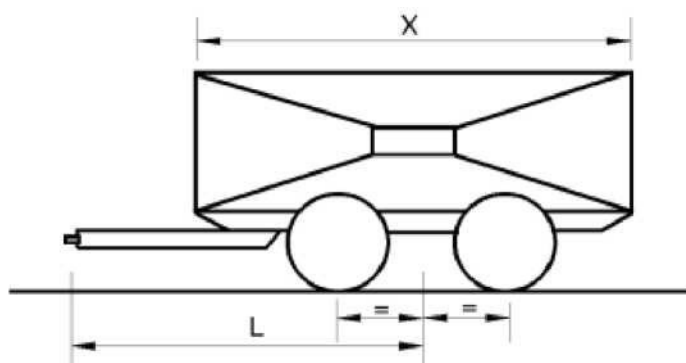
$$V = a * M_2 \frac{X^2}{L^2} kN$$

- Jeżeli wartość jest mniejsza niż 1,0, stosuje się wartość 1,0. $\frac{X^2}{L^2}$

M2 = rzeczywisty nacisk na oś przyczepy.

a = równoważne przyspieszenie pionowe na haku holowniczym, w zależności od układu zawieszenia tylnej osi naczepy:

a = 1,8m/s² w przypadku zawieszenia pneumatycznego (lub zawieszenia o równoważnej charakterystyce) a = 2,4m/s² w przypadku innych rodzajów sprężyn (np. zawieszenia piórowego)



X = długość powierzchni ładunkowej przyczepy w metrach (zob. rysunek). L = odległość między środkiem ucha holowniczego przyczepy a środkiem osi w metrach (zob. rysunek).

3. Jednostka ciągnąca N2 i N3 z naczepą (przyczepa łącząca) O3 i O4 z wymiennym kontenerem przyłączonym do naczepy O3 i O4 (typ 3)

Wartość D zarówno ciągnika, jak i obrotnicy przyczepy łączącej:

$$D = 0,5 q \frac{M_3 (M_1 + 0,08 M_3)}{M_1 + M_3} kN$$

M1 = rzeczywista masa jednostki ciągnącej (z przyłączoną przyczepą łączącą).

M2 = rzeczywista masa sworznia zwrotnicy przyczepy łączącej.

M3 = M2 + obciążenie całkowite osi przyczepy łączącej + naczepy.

M4 = obciążenie całkowite osi przyczepy łączącej + naczepy

M5 = rzeczywista masa sworznia zwrotnicy naczepy.

M6 = M5 + rzeczywiste obciążenie osi naczepy.

Rzeczywista masa brutto zespołu pojazdów = M1 + M4.

Rzeczywista masa pojazdu ciągnącego (masa ciągnięta przez pojazd ciągnący) = M3.

Rzeczywista masa przyczepy (masa, którą ciągnie przyczepa łącząca) = M6.

III

Zmiany zaczną obowiązywać dnia 1 lutego 2026 r.

[Nie należy pisać poniżej za linią poziomą z powodu przesunięć podziałów]

P.O. Box 1010 Nordre Al
2605 LILLEHAMMER
Telefon: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

Norweski Urząd Dróg Publicznych

Bezpieczniejsze, bardziej ekologiczne i łatwiejsze przejazdy

www.vegvesen.no