

## KATEGORIE POJAZDU I TYPU POJAZDU DLA POTRZEB HOMOLOGACJI TYPU A. DEFINICJE KATEGORII POJAZDU

Dla potrzeb homologacji typu zgodnie z klasyfikacją międzynarodową rozróżnia się następujące kategorie pojazdów:

(W poniższych definicjach termin „masa maksymalna” oznacza „maksymalną, technicznie dopuszczalną masę pojazdu obciążonego” wg punktu 2.8. w załączniku nr 2 do rozporządzenia)

1. Kategoria M: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, w tym:

- 1) kategoria M<sub>1</sub>: samochody osobowe - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc w dodatku do siedzenia kierowcy;
- 2) kategoria M<sub>2</sub>: autobusy - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc w dodatku do siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę nie przekraczającą 5 ton;
- 3) kategoria M<sub>3</sub>: autobusy - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc w dodatku do siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę przekraczającą 5 ton;

Rodzaje nadwozia i przypisane do nich kody dla kategorii M określono w części C pkt 1 (pojazdy kat. M<sub>1</sub>) oraz pkt 2 (pojazdy kat. M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>) niniejszego załącznika.

4) do kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> należy także „autobus przegubowy” co oznacza autobus, który składa się z dwu lub więcej części połączonych przegubowo; przedziały pasażerskie tych części muszą być połączone, tak aby było możliwe swobodne przemieszczanie się pasażerów między nimi a części składowe powinny być połączone na stałe.

2. Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

- 1) kategoria N<sub>1</sub>: samochody ciężarowe - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę nie przekraczającą 3,5 tony;
- 2) kategoria N<sub>2</sub>: samochody ciężarowe - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę przekraczającą 3,5 tony ale nie przekraczającą 12 ton;
- 3) kategoria N<sub>3</sub>: samochody ciężarowe - pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę przekraczającą 12 ton;

W przypadku pojazdów ciągnących naczepy lub przyczepy z osią centralną, należy jako masę maksymalną przyjmować ich masę w stanie gotowym do jazdy powiększoną o masę odpowiadającą maksymalnemu statycznemu naciskowi pionowemu na urządzenie sprzęgające i, w razie potrzeby, o maksymalną masę ładunku.

Rodzaje nadwozia i przypisane do nich kody dla kategorii N określono w części C pkt 3 niniejszego załącznika.

3. Kategoria O: przyczepy (z włączeniem naczep), w tym:

- 1) kategoria O<sub>1</sub>: przyczepy o maksymalnej masie nie przekraczającej 0,75 tony;
- 2) kategoria O<sub>2</sub>: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 0,75 tony, ale nie przekraczającej 3,5 tony;
- 3) kategoria O<sub>3</sub>: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony, ale nie przekraczającej 10 ton;
- 4) kategoria O<sub>4</sub>: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 10 ton;

<sup>27</sup> Źródło: załącznik II do dyrektywy 2001/116/WE.

W przypadku naczep lub przyczep z osią centralną należy jako masę maksymalną przyjmować masę odpowiadającą maksymalnemu statycznemu naciskowi ich osi na drogę w warunkach maksymalnego obciążenia ładunkiem i sprzęgnięcia z pojazdem ciągnącym.

Rodzaje nadwozia i przypisane do nich kody dla kategorii O określono w części C pkt 4 niniejszego załącznika.

#### 4. POJAZDY TERENOWE (symbol G)

Pojazdy kategorii M i N, które zgodnie z warunkami obciążenia i sprawdzania, o których mowa w pkt 4 i zgodnie z definicjami i szkicami, o których mowa w pkt 5 maja:

4.1. Pojazdy kategorii  $N_1$ , o maksymalnej masie nie przekraczającej 2 ton i pojazdy kategorii  $M_1$  uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają następujące cechy konstrukcyjne:

- a) co najmniej jedną przednią i jedną tylną oś napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny;
- b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu oraz zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 30 % dla pojazdu bez przyczepy; oraz dodatkowo spełniają co najmniej pięć z sześciu niżej podanych warunków:
  - kąt natarcia co najmniej  $25^{\circ}$ ,
  - kąt zejścia co najmniej  $20^{\circ}$ ,
  - kąt rampowy co najmniej  $20^{\circ}$ ,
  - prześwit pod osią przednią co najmniej 180 mm,
  - prześwit pod osią tylną co najmniej 180 mm,
  - prześwit między osiami co najmniej 200 mm;

4.2. Pojazdy kategorii  $N_1$  o maksymalnej masie przekraczającej 2 tony, pojazdy kategorii  $N_2$  i  $M_2$  oraz pojazdy kategorii  $M_3$  o maksymalnej masie nie przekraczającej 12 ton uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają, albo wszystkie koła napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny, albo następujące cechy konstrukcyjne:

- a) co najmniej jedną przednią i jedną tylną oś napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny,
- b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu,
- c) zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 25 % dla pojazdu bez przyczepy;

4.3. Pojazdy kategorii  $M_3$  o maksymalnej masie przekraczającej 12 ton i pojazdy kategorii  $N_3$  uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają, albo wszystkie koła napędzane jednocześnie nawet, jeśli napęd taki jest odłączalny, albo następujące cechy konstrukcyjne:

- a) co najmniej połowę kół napędzanych jednocześnie,
- b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu,
- c) zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 25 % dla pojazdu bez przyczepy, oraz dodatkowo spełniają co najmniej cztery z sześciu niżej podanych warunków:
  - kąt natarcia co najmniej  $25^{\circ}$ ,
  - kąt zejścia co najmniej  $25^{\circ}$ ,
  - kąt rampowy co najmniej  $25^{\circ}$ ,
  - prześwit pod osią przednią co najmniej 250 mm,
  - prześwit pod osią tylną co najmniej 250 mm,
  - prześwit między osiami co najmniej 300 mm;

4.4. Warunki obciążenia i sprawdzania są następujące:

4.4.1. Pojazdy kategorii  $N_1$  o maksymalnej masie nie przekraczającej 2 ton i pojazdy kategorii  $M_1$  powinny być w stanie gotowym do jazdy tzn. z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą o masie 75 kg, (patrz odnośnik (<sup>o</sup>) w załączniku nr 2 do rozporządzenia).

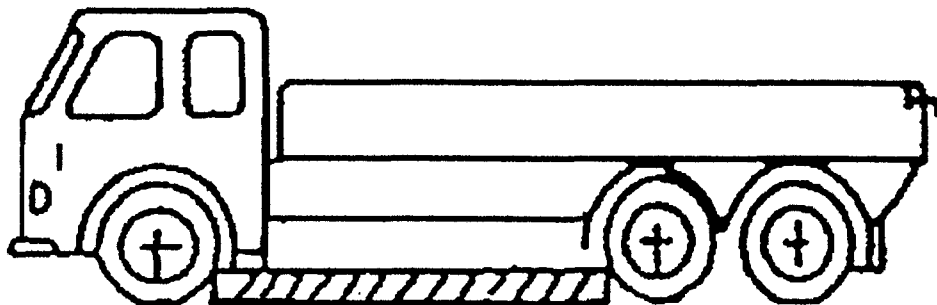
4.4.2. Pojazdy inne niż wymienione w pkt 4.4.1. powinny być obciążone do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy podanej przez producenta,

4.4.3. Wymagana zdolność pokonywania wzniesień (25% i 30%) powinna być sprawdzana obliczeniowo; w wyjątkowych przypadkach jednostka badawcza może zażądać przedstawienia pojazdu z danego typu do badań bezpośrednich,

4.4.4. Podczas pomiarów kątów natarcia i zejścia nie należy brać pod uwagę urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem z tyłu;

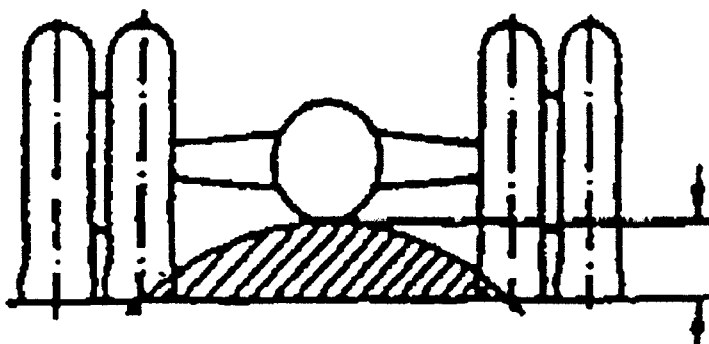
4.5. Definicje i rysunki prześwitu (w celu orientacji o definicjach kątów natarcia, zejścia i kąta rampowego - patrz odnośniki <sup>(na)</sup>, <sup>(nb)</sup> i <sup>(nc)</sup> w załączniku nr 2 do rozporządzenia).

4.5.1. „Prześwit w granicach rozstawu osi” oznacza najmniejszą odległość od powierzchni podłoża do najniższego stałego punktu pojazdu. Oś wielokrotna traktowana jest jako oś pojedyncza.



4.5.2. „Prześwit pod osią” oznacza wysokość łuku przechodzącego przez środki styku z jezdnią opon kół danej osi (w przypadku kół bliźniaczych pod uwagę bierze się koła wewnętrzne) oraz styczny do najniższego stałego punktu pojazdu między tymi kołami.

Żadna stała część pojazdu nie może znajdować się w polu zakreskowanym na poniższym rysunku. O ile zachodzi potrzeba prześwity pod kolejnymi osiami zapisuje się w następujący sposób, 280/250/250.



#### 4.6. Oznaczenia kombinowane

Symbol „G” może być kombinowany z symbolami kategorii „M” lub „N”; na przykład samochód ciężarowy kategorii  $N_1$  przeznaczony do poruszania się w warunkach terenowych należy opisywać jako „ $N_1G$ ”.

5. Niezależnie od wyżej wymienionych kategorii pojazdów w procesie homologacji typu pojazdu wyróżnia się także niektóre „pojazdy specjalne”, co oznacza pojazdy kategorii M, N lub O, a w tym:

5.1. „Samochody kempingowe” - pojazdy kategorii M, przeznaczone do czasowego zamieszkania w nich osób, wyposażone co najmniej w:

- a) stolik i miejsca siedzące przy nim,
- b) miejsca do spania, które mogą powstawać z miejsc siedzących,
- c) urządzenia kuchenne,
- d) szafki;

Wyposażenie to powinno być na stałe zamontowane w pojeździe, z tym że stolik może być łatwo demontowany.

5.2. „Pojazdy opancerzone” - pojazdy przeznaczone do chronienia przebywających w nich osób i przewożonych ładunków poprzez spełnienie wymagań dotyczących osłon pancernych;

5.3. „Samochody sanitarne (ambulansy)” - pojazdy samochodowe kategorii M, przeznaczone do transportu osób chorych lub rannych, wyposażone w urządzenia medyczne niezbędne w tym celu;

5.4. „Samochody pogrzebowe (karawany)” - pojazdy samochodowe kategorii M, przeznaczone do transportu zmarłych, wyposażone w urządzenia niezbędne w tym celu;

5.5. „Przyczepy kempingowe” - wg PN-89/S-02007, określenie 2.1.4 (ISO 3833 – 1977 termin 3.2.1.3.);

5.6. „Żurawie samojezdne” - pojazdy kategorii N<sub>3</sub>, nie przeznaczone do przewozu ładunków, wyposażone w żuraw o momencie podnoszenia co najmniej 400 kNm;

5.7. „Inne pojazdy specjalne” - pojazdy specjalne spełniające definicję podaną w pkt 5, inne niż wymienione w pkt od 5.1 do 5.6.

Rodzaje nadwozia i przypisane do nich kody dla „pojazdów specjalnych” określono w części C pkt 5.

## B. DEFINICJA TYPU POJAZDU

1. W przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub>:

1.1. Pojęcie „typ pojazdu” obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

a) producent,

b) fabryczne (nadane przez producenta) oznaczenie typu,

c) główne względy konstrukcyjne, w tym:

- podwozie / płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),

- rodzaj silnika (spalania wewnętrznego / elektryczny / hybrydowy).

1.2. „Wariant” w ramach typu obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

a) rodzaj nadwozia (np. kareta, hatchback, coupe, kabriolet, kombi, wielozadaniowe),

b) silnik, w tym:

- zasada działania (jak w p. 3.2.1.1 w załączniku nr 3 do rozporządzenia),

- liczba i układ cylindrów,

- moc silnika (dopuszczalna różnica 30% - największa może być 1,3 razy większa od najmniejszej),

- pojemność skokowa (dopuszczalna różnica 20% - największa może być 1,2 razy większa od najmniejszej),

c) osie napędzane (liczba, położenie, powiązanie kinematyczne),

d) osie kierowane (liczba i położenie).

1.3. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje wszelkie dozwolone przez producenta kompletacje pojazdów, które należy przedstawić na podstawie zapisów w załączniku nr 4 do rozporządzenia; w ramach jednej wersji nie można łączyć następujących różniących się danych:

a) technicznie dopuszczalna masa całkowita,

b) pojemność skokowa silnika,

c) moc maksymalna,

d) typ skrzyni biegów i liczba przełożeń,

e) największa liczba miejsc siedzących wg definicji w części C.

2. W przypadku pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>:

2.1. Pojęcie „typ pojazdu” obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

a) producent,

b) fabryczne (nadane przez producenta) oznaczenie typu,

c) kategoria,

d) główne względy konstrukcyjne, w tym:

- podwozie / nadwozie samonośne, jedno-/ dwupokładowe, pojedyncze/ przegubowe (oczywiste i podstawowe różnice),

- liczba osi,

- rodzaj silnika (spalania wewnętrznego / elektryczny / hybrydowy).

2.2. „Wariant” w ramach typu obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

- a) klasa autobusu wg Regulaminów nr 36, 52 lub 107 EKG ONZ (dotyczy wyłącznie pojazdu kompletnego lub skompletowanego),
  - b) etap wykonania (tzn. kompletny / niekompletny),
  - c) silnik, w tym:
    - zasada działania (jak w p. 3.2.1.1 w załączniku nr 3 do rozporządzenia),
    - liczba i układ cylindrów,
    - moc silnika (dopuszczalna różnica 50% - największa może być 1,5 razy większa od najmniejszej),
    - pojemność skokowa (dopuszczalna różnica 50% - największa może być 1,5 razy większa od najmniejszej),
    - położenie silnika (z przodu, centralnie, z tyłu),
  - d) technicznie dopuszczalna masa całkowita (dopuszczalna różnica 20% - największa może być 1,2 razy większa od najmniejszej),
  - e) osie napędzane (liczba, położenie, powiązanie kinematyczne),
  - f) osie kierowane (liczba i położenie).
- 2.3. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje wszelkie dozwolone przez producenta kompletacje pojazdów, które należy przedstawić na podstawie zapisów w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

### 3. W przypadku pojazdów kategorii $N_1$ , $N_2$ i $N_3$ :

3.1. Pojęcie „typ pojazdu” obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

- a) producent,
- b) fabryczne (nadane przez producenta) oznaczenie typu,
- c) kategoria,
- d) główne względy konstrukcyjne, w tym:
  - podwozie / płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),
  - liczba osi,
  - rodzaj silnika (spalania wewnętrznego / elektryczny / hybrydowy).

3.2. „Wariant” w ramach typu obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

- a) konstrukcyjne przeznaczenia nadwozia (np. skrzyniowe/ samowyladowcze/ cysterna/ ciągnik siodłowy) (dotyczy wyłącznie pojazdu kompletnego),
- b) stopień wykonania (tzn. kompletny/ niekompletny),
- c) silnik, w tym:
  - zasada działania (jak w p. 3.2.1.1 w załączniku nr 3 do rozporządzenia),
  - liczba i układ cylindrów,
  - moc silnika (dopuszczalna różnica 50% - największa może być 1,5 razy większa od najmniejszej),
  - pojemność skokowa (dopuszczalna różnica 50% - największa może być 1,5 razy większa od najmniejszej),
- d) technicznie dopuszczalna masa całkowita (dopuszczalna różnica 20% - największa może być 1,2 razy większa od najmniejszej),
- e) osie napędzane (liczba, położenie, powiązanie kinematyczne),
- f) osie kierowane (liczba i położenie).

3.3. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje wszelkie dozwolone przez producenta kompletacje pojazdów, które należy przedstawić na podstawie zapisów w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

### 4. W przypadku pojazdów kategorii $O_1$ , $O_2$ , $O_3$ i $O_4$ :

4.1. Pojęcie „typ pojazdu” obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

- a) producent,
- b) fabryczne (nadane przez producenta) oznaczenie typu,
- c) kategoria,

d) główne względy konstrukcyjne, w tym:

- podwozie / płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),
- liczba osi,
- przyczepa z wózkiem skrętnym/ naczepa/ przyczepa z osią centralną,
- rodzaj układu hamulcowego (np. bez hamulca/ z hamulcem najazdowym/ z hamulcem zasilanym z pojazdu ciągnącego)

4.2. „Wariant” w ramach typu obejmuje pojazdy, które nie różnią się między sobą w następujących danych:

- a) stopień (etap) wykonania (tzn. kompletny/ niekompletny),
- b) rodzaj nadwozia (np. kempingowe/ skrzyniowe/ cysterna) (dotyczy wyłącznie pojazdu kompletnego/ skompletowanego),
- c) technicznie dopuszczalna masa całkowita (dopuszczalna różnica 20% - największa może być 1,2 razy większa od najmniejszej),
- d) osie kierowane (liczba i położenie).

4.3. „Wersja” w ramach wariantu obejmuje wszelkie dozwolone przez producenta komplekacje pojazdów, które należy przedstawić na podstawie zapisów w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

5. W odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów, identyfikacja pojazdu na podstawie oznaczenia typu, wariantu i wersji powinna umożliwić jednoznaczne ustalenie szczegółowych danych technicznych konkretnego pojazdu niezbędnych do zarejestrowania go, okresowych badań technicznych lub innych celów. Dane te są zawarte w odpowiednich załącznikach zawierających informacje, które należy podać dla celów homologacji typu.

### C. DEFINICJE RODZAJU NADWOZIA

**(dotyczy wyłącznie pojazdów kompletnych lub skompletowanych)**

Rodzaj nadwozia, o którym mowa w pkt 9.1. załączników nr 2 i 3 do rozporządzenia oraz w pkt 37 w załączniku nr 13 do rozporządzenia, określa się poprzez następujące kodowanie:

1. W odniesieniu do samochodów osobowych (kategorii M<sub>1</sub>):

Kod	Nazwa	Definicja
AA	Kareta (sedan)	Według PN-89/S-02007, określenie 1.1.1.(norma ISO 3833 – 1977, określenie 3.1.1.1.) z włączeniem pojazdów o więcej niż czterech sztybach bocznych
AB	Hatchback	Kareta (AA) z podnoszonymi drzwiami z tyłu nadwozia
AC	Kombi	Według PN-89/S-02007, określenie 1.1.6. (norma ISO 3833 – 1977, określenie 3.1.1.4.)
AD	Coupe	Według PN-89/S-02007, określenie 1.1.3. (norma ISO 3833 – 1977, określenie 3.1.1.5.)
AE	Kabriolet	Według PN-89/S-02007, określenie 1.1.4., z włączeniem pojazdów o dwóch miejscach (norma ISO 3833 – 1977, określenie 3.1.1.6.)

Kod	Nazwa	Definicja
AF	Wielozadaniowe	<p>Pojazd o nadwoziu innym niż opisane w kodzie AA do AE, przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób i ładunków w tym samym nadwoziu. Jeżeli pojazd taki spełnia wszakże następujące warunki:</p> <p>1. Liczba dostępnych miejsc siedzących jest nie większa niż 6 (poza kierowcą), przy czym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- o dostępności miejsca siedzącego decyduje obecność punktów kotwiczenia w pojeździe;</li> <li>- aby uznać miejsce siedzące za niedostępne do użytkowania, jego punkty kotwiczenia powinny być przez producenta pojazdu zaspawane lub osłonięte pokrywami niemożliwymi do usunięcia za pomocą normalnie dostępnych narzędzi,</li> </ul> <p>2. Spełniona jest zależność: <math>P - (M + N \times 68) &gt; N \times 68</math> gdzie:</p> <p>P – dopuszczalna masa całkowita pojazdu w kg,  M – masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy z kierowcą o masie 75 kg  N – liczba dostępnych miejsc siedzących nie licząc kierowcy;</p> <p>to może on nie być uznawany jako samochód osobowy (kategorii M<sub>1</sub>)</p>

2. W odniesieniu do autobusów kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub>:

Do pojazdów klasy I zgodnie z definicjami w Regulaminie nr 36 EKG ONZ:

Kod	Nazwa
CA	Jednopokładowe
CB	Dwupokładowe
CC	Przegubowe jednopokładowe
CD	Przegubowe dwupokładowe
CE	Niskopodłogowe jednopokładowe
CF	Niskopodłogowe dwupokładowe
CG	Przegubowe niskopodłogowe jednopokładowe
CH	Przegubowe niskopodłogowe dwupokładowe

Do pojazdów klasy II zgodnie z definicjami w Regulaminie nr 36 EKG ONZ:

Kod	Nazwa
CI	Jednopokładowe
CJ	Dwupokładowe
CK	Przegubowe jednopokładowe

Kod	Nazwa
CL	Przegubowe dwupokładowe
CM	Niskopodłogowe jednopokładowe
CN	Niskopodłogowe dwupokładowe
CO	Przegubowe niskopodłogowe jednopokładowe
CP	Przegubowe niskopodłogowe dwupokładowe

Do pojazdów klasy III zgodnie z definicjami w Regulaminie nr 36 EKG ONZ:

Kod	Nazwa
CQ	Jednopokładowe
CR	Dwupokładowe
CS	Przegubowe jednopokładowe
CT	Przegubowe dwupokładowe

Do pojazdów klasy A zgodnie z definicjami w Regulaminie nr 52 EKG ONZ:

Kod	Nazwa
CU	Jednopokładowe
CV	Niskopodłogowe jednopokładowe

Do pojazdów klasy B wg Regulaminu nr 52 EKG ONZ:

Kod	Nazwa
CW	Jednopokładowe

3. W odniesieniu do samochodów ciężarowych (kategorii N):

Kod	Nazwa	Definicja
BA	Samochód ciężarowy	wg PN-89/S-02007, określenie 1.3
BB	Van	samochód ciężarowy o kabinie kierowcy zawartej w bryle nadwozia
BC	Ciągnik siodłowy	wg PN-89/S-02007, określenie 1.5.1
BD	Ciągnik balastowy	wg PN-89/S-02007, określenie 1.5.2

Jeżeli pojazd określony jako BB, o technicznie dopuszczalnej masie maksymalnej nie przekraczającej 3500 kg:

- ma więcej niż 6 miejsc siedzących (bez kierowcy), lub
- spełnia następujące warunki:
  - a) liczba miejsc siedzących (bez kierowcy) nie przekracza sześciu,
  - b)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$



gdzie P, M oraz N określono w p.1, tak jak dla nadwozia wielozadaniowego AF,

to pojazd ten nie jest uznawany za pojazd kategorii N.

Jeżeli pojazd określony jako BA lub BB o technicznie dopuszczalnej masie maksymalnej przekraczającej 3500 kg oraz BC lub BD, spełnia jeden z następujących warunków:

a) liczba miejsc siedzących (bez kierowcy) przekracza osiem, lub

b)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

gdzie P, M oraz N określono w p. 1, tak jak dla nadwozia wielozadaniowego AF,

to pojazd ten nie jest uznawany za pojazd kategorii N.

#### 4. W odniesieniu do przyczep (kategorii O):

Kod	Nazwa	Definicja
DA	Naczepy	wg PN-89/S-02007, określenie 2.2
DB	Przyczepy z wózkiem skrętnym	wg PN-89/S-02007, określenie 2.1
DC	Przyczepy z osią centralną	przyczepa której oś (osie) jest (są) położona(ne) na tyle blisko środka masy pojazdu równomiernie obciążonego, że pionowe obciążenie statyczne przenoszone na pojazd ciągnący nie przekracza mniejszej z dwóch wartości: 10% obciążenia pochodzącego od dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy lub obciążenia 1000 daN

#### 5. W odniesieniu do „pojazdów specjalnych” wg definicji niniejszego załącznika:

Kod	Nazwa	Definicja
S.A.	Samochody kempingowe	Według pkt 5.1 części A
SB	Pojazdy opancerzone	Według pkt 5.2 części A
S.C.	Samochody sanitarne (ambulansy)	Według pkt 5.3 części A
SD	Pojazdy pogrzebowe (karawany)	Według pkt 5.4 części A
SE	Przyczepy kempingowe	Według pkt 5.5 części A
SF	Żurawie samojezdne	Według pkt 5.6 części A
SG	Inne pojazdy specjalne	Według pkt 5.7 części A