

## Czy naprawdę da się obniżyć DMC kampera?

data aktualizacji: 2019.09.21



**„Podpadam pod viaTOLL o marne 20-40 kg w zestawie z przyczepą. A może by tak zredukować koszty podróżowania po kraju, obniżając dmc?” - tego typu pytania napływają do naszej redakcji już od dawna. Sprawdziliśmy, jak zejść do niższej kategorii wagowej, a taką pokusę usankcjonować adekwatną tabliczką znamionową.**

Ktoś zachnie się i stwierdzi: po prostu zamień pojazd ciągnący na lżejszy i/lub taką też przyczepę, aby dmc zespołu pojazdów nie przekraczało 3,5 t. Gdy jednak jęczyckiem u wagi jest kilkadziesiąt kilogramów ponad ustawowy limit, warto rozważyć obniżenie ładowności, więc i dmc. Jak w majestacie prawa zejść do niższej kategorii wagowej? Bywa przecież tak, że jeden i ten sam model kampera czy przyczepy produkowany jest w konfiguracji technicznej odpowiadającej kilku świadectwom homologacji. Skądinąd częsta to sytuacja dla wszelkich innych pojazdów, zwłaszcza ciężarowych czy dostawczych. Przykład? Iveco Eurocargo ML 150E22/P może mieć tabliczkę znamionową dla kategorii N2 - dmc 11 900 kg lub N3 - dmc 15 000 kg. Co istotne, nie różnią się one pod względem technicznym, a skoro tak, to nie ma też technicznych przeciwwskazań do zmiany dmc zgodnie z życzeniem właściciela. Oczywiście przy odpowiedniej korekcie ładowności, co też znajduje swoje odzwierciedlenie w tabliczce znamionowej i dokumentach do rejestracji pojazdu. W obu przypadkach korzystamy z faktu, że jeden i ten sam pojazd ma prócz dmc także „technicznie dopuszczalną maksymalną masę” - ta nie może być mniejsza niż masa pojazdu gotowego do jazdy

powiększona o masę pasażerów i wyposażenia dodatkowego. Zwykle jest wiele większa od dmc, co od dawna stanowi remedium na fiskalizm państwa, na terenie którego dany egzemplarz ma być rejestrowany i w przemożnej mierze eksploatowany. Jest to oczywiście „wybieg” jak najbardziej zgodny z literą prawą. Wystarczy postarać się o takie oświadczenie producenta czy generalnego przedstawiciela (w przypadku pojazdów spoza kraju) marki pojazdów, by cieszyć się homologacją w niższej kategorii wagowej.

To oczywiście broń obosieczna, bo, uciekając przed viaTOLL, godzimy się na ograniczenie rezerwuaru ładowności.

### **Homologacja zgodnie z życzeniem właściciela**

Dlaczego szukając oszczędności z tytułu opłat viaTOLL, warto skupić się na parametrach wagowych przyczepy? Nie da się ukryć, że rezerwuar ładowności takiej jest niemały. Zwróćmy uwagę – taryfikator dotyczy dmc zespołu pojazdów, a nie faktycznej (na czas jazdy) wagi takiego. A skoro tak, to w najgorszym scenariuszu czeka nas... mandat za przeładowanie przyczepy. Acz nie pochwalamy takich działań, to przynajmniej – mandat raczej mniej dotkliwy niż „system poboru kar” zliczany na każdej (!) mijanej bramce płatnych dróg. W optymistycznym scenariuszu – godnym oczywiście polecenia – po prostu przerzucimy nadbagaż do samochodu ciągnącego przyczepę i sprawa załatwiona.

Jak bardzo możemy ograniczyć dmc przyczepy? Niemało, skoro na przykład producent modelu Hobby 550 o masie własnej 1367 kg jest w posiadaniu trzech homologacji. Standardowa określa dmc na 1600 kg, a dla klientów pożąających większej ładowności – 1750 kg. Diler w Polsce może dostarczyć nam dokumenty i tabliczkę znamionową, na których dmc to 1500 kg.

- Jakież 80% modeli przyczep Hobby przygotowano z myślą o obniżeniu fiskalizmu państw – szacuje Mateusz Klaja z firmy będącej dilerem niemieckich marek przyczep i kamperów.

Potwierdzają to także inni. Przysłowiowy aneks do homologacji gwarantuje, że nie tylko o marne 20 czy 40 kg, ale nawet o 150 kg można zmniejszyć dmc! Oczywiście kosztem ładowności. Nadmienmy jednak, że pokusę zadekretowania symbolicznej czy po prostu znikomej ładowności studzi paragraf z rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012. Branża caravaningowa od raptem kilkunastu miesięcy mocniej trzyma się wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów.

### **Paragraf 2.6.4.1.2**

Obiekt naszej troski po prostu musi mieć minimalną ładowność, nawet po odjęciu masy wyposażenia dodatkowego od maksymalnego dopuszczalnego ładunku. W świetle najnowszych zapisów masa przyczepy kempingowej ze standardowym wyposażeniem liczona winna być w specyfikacji producenta po dodaniu: butli napełnionej w 100% (stalowej butli, stąd przyjęty normatyw 23 kg), do tego dochodzą zbiornik świeżej wody (napełniony w 100%), woda w bojlerze i zapełniona kaseta toalety. Niemało na starcie. A teraz wzór, wg którego oblicza się minimalną ładowność przyczepy: maksymalna liczba koi + całkowita długość przyczepy w metrach x 10 = minimalna ładowność, liczona w kilogramach. Przykładowo, przyczepa z czterema miejscami do spania o długości zabudowy 5 m musi deklarować się ładownością przynajmniej 90 kg.

Chcąc bez szkody dla ładowności obniżyć dmc, można skupić się na definicji „masy wyposażenia dodatkowego”. Jest nią masa wyposażenia, które może być montowane w pojeździe oprócz wyposażenia standardowego, zgodnie ze specyfikacjami producenta. Może – nie musi. Tym pewnie

można tłumaczyć огоłoczone ze znamion komfortu modele seryjne, np. zbiornik wody dostępny jako opcja wyposażenia czy... brak mocowania dla butli gazowej. Wspomnijmy tu definicję z rozporządzenia nr 1230/2012: „technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągnięta” (TM) oznacza maksymalną masę jednej lub kilku przyczep, które mogą być ciągnięte przez pojazd ciągnący, odpowiadającą całkowitemu obciążeniu wywieranemu na podłoże przez koła osi lub grupy osi dowolnej przyczepy sprzężonej z pojazdem ciągnącym.

Jak widać, masa własna pojazdu jest tu tylko jednym z elementów całej układanki, skoro producent lub jego przedstawiciel przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu wniosek o udzielenie homologacji w odniesieniu do jego mas i wymiarów.

### **Jak zmniejszyć dmc posiadanej przyczepy?**

Rozpatrzmy sytuację, gdy próżno szukać u producenta przyczepy tabliczki „skrojonej” na ucieczkę od viaTOLL, więc pozostaje nam posiadaną odchudzić, by taki wysiłek uwieńczyć „łżejszą tabliczką” - zupełnie nową, bo wybitnie indywidualną. Problematykę ową przybliży specjalista z Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (PIMOT). Co istotne, także w kontekście kampera.

- Zasada jest taka, że zmian w dowodzie rejestracyjnym dokonuje wydział komunikacji na podstawie dokumentu „opis zmian konstrukcyjnych” wydanego przez okręgową stację kontroli pojazdów, to po pierwsze - wyjaśnia Krzysztof Cieślak z Laboratorium Badań Pojazdów w PIMOT. - Po drugie, diagnosta, aby podpisać się pod tego typu zmianą, musi mieć dobre argumenty z tego powodu, że wydziały komunikacji niechętnie zgadzają się na zmianę dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, która jest określona przez producenta dla danego pojazdu. Ma to potwierdzenie w numerze homologacji określonej na tabliczce znamionowej i w dowodzie rejestracyjnym. Aby diagnosta podpisał się pod tego typu dokumentem, trzeba dokonać faktycznych zmian w pojeździe, które będą miały znaczenie przy ustalaniu dmc. Powinien to potwierdzić producent. Trzeba pamiętać, że dokonywanie takich modyfikacji może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Od razu wypada poczynić uwagę, że tylko okręgowe SKP są władne potwierdzić dokonane zmiany, które będą honorowane przez wydziały komunikacji. Terapia odchudzająca musi oczywiście mieć swe odzwierciedlenie w rzeczywistości, bo ważenie pojazdu odbędzie się na legalizowanej wadze, którą posiadają skupy złomu albo składy opału.

- Reasumując, potwierdzić zmianę dmc powinno się tylko na podstawie dokumentu od producenta pojazdu z podaniem numeru homologacji. Dobrze by było, jakby producent oświadczył, że między jedną a drugą wersją nie ma różnic i nie potrzeba wprowadzać zmian technicznych. Oświadczenie, wymiana tabliczki znamionowej, później na OSKP i temat załatwiony. Diagnosta nie musi się znać na homologacji. Wystarczy, że zażąda odpowiednich dokumentów - dodaje Krzysztof Cieślak.

A co, gdy mamy nieszczęście posiadać „dom na kołach”, którego producent zdążył wycofać się z rynku albo jest to dzieło z poprzedniej epoki, bo typu SAM? Języczkiem u wagi - decyzji o nadaniu nowej tabliczki znamionowej - będzie najpewniej opinia WIARYGODNEGO specjalisty, który potwierdzi, że odchudzona przyczepa nie ma różnic konstrukcyjnych. Że nie wymaga wprowadzania zmian technicznych.

**rozmawiał Rafał Dobrowolski  
zdjęcia R. Dobrowolski i materiały AL-KO**

**Artykuł pochodzi z numeru 4(83) 2018 Polskiego Caravaning**

Źródło: