

**Przepisy Szwedzkiej Agencji Transportu
Zmiana przepisów i ogólnych zaleceń Szwedzkiego
Zarządu Dróg (VVFS 2003:19) dotyczących
samochodów przebudowanych na ciągniki oraz
samochodów przebudowanych na sprzęt
zmotoryzowany klasy II;**

[Nr]

Opublikowano dnia
[Wybierz datę]

RUCH DROGOWY

Przyjęto w dniu . [Wybierz datę]

Zgodnie z rozdziałem 8 sekcja 16 rozporządzenia w sprawie pojazdów (2009:211), w odniesieniu do przepisów i ogólnych zaleceń Szwedzkiego Zarządu Dróg (VVFS 2003:19) dotyczących samochodów przebudowanych na ciągniki oraz samochodów przebudowanych na sprzęt zmotoryzowany klasy II, Szwedzka Agencja Transportu wydaje¹, co następuje

że rozdział 1, sekcja 3, rozdział 4, sekcja 33 oraz sekcje 160-164 otrzymują brzmienie:

że dodaje się sześć nowych sekcji, rozdział 4, sekcje 33a-e i 164a, nowy załącznik, a bezpośrednio przed rozdziałem 4, sekcje 33 i 33e, nowe nagłówki, w brzmieniu:

oraz przyjmuje poniższe zalecenia ogólne.

Rozdział 1

Sekcja 3 W odniesieniu do wymogów mających zastosowanie do oryginalnych pojazdów, które zostały dopuszczone do ruchu w dniu 1 czerwca 2010 r. lub później, zastosowanie mają przepisy i ogólne zalecenia Szwedzkiej Agencji Transportu (TSFS 2016:22) dotyczące samochodów i przyczep ciągniętych przez samochody, które zostały dopuszczone do ruchu w dniu 1 lipca 2010 r. lub później.

Jeżeli oryginalny pojazd został dopuszczony do ruchu przed dniem 1 czerwca 2010 r. zastosowanie mają wymagania przepisów i zaleceń

¹ Zob. dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego.

ogólnych Szwedzkiej Agencji Transportu (TSFS 2013:63) dotyczących samochodów i przyczep ciągniętych przez samochody.

Rozdział 4

Wymagania ogólne

Sekcja 33 Ciągnik A musi być przebudowany w taki sposób, aby jego maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekraczała 30 km/h na drodze poziomej. Na przebudowę składają się:

- 1) urządzenie ograniczenia prędkości (ogranicznik prędkości), które musi spełniać wymagania załącznika 1; lub
2. przebudowa mechaniczna, w przypadku gdy prędkość jest ograniczona jedynie przełożeniem skrzyni biegów i gdy prędkość na najniższym biegu nie przekracza 10 km/h przy 2/3 maksymalnej prędkości obrotowej silnika oryginalnego pojazdu. Przebudowę przeprowadza się w taki sposób, aby maksymalną prędkość konstrukcyjną można było zwiększyć jedynie z dużym trudem.

Sekcja 33a Podczas kontrolowania prędkości ciągnika A, maksymalna prędkość konstrukcyjna może zostać przekroczona maksymalnie o dziesięć procent.

Zalecenia ogólne

Prędkość konstrukcyjną należy sprawdzić poprzez testy na płaskiej drodze, na której można osiągnąć maksymalną prędkość pojazdu.

Sekcja 33b Ciągnik A, który został przerobiony zgodnie z sekcją 33 ust. 1 i jest wyposażony w ręczną skrzynię biegów, może, jeżeli jego masa całkowita wynosi:

1. Nie więcej niż 3 500 kg, mieć dostępne co najwyżej trzy najniższe biegi i bieg wsteczny. Jeżeli skrzynia biegów ciągnika A jest wyposażona w wysokie i niskie biegi, mogą one być sprawne.
2. Powyżej 3 500 kg, mają wystarczającą liczbę dostępnych biegów, w tym bieg wsteczny, tak aby przy prędkości biegu jałowego na najwyższym dostępnym biegu nie mogły przekroczyć maksymalnej prędkości konstrukcyjnej.

Sekcja 33c Ciągnik A, który został przebudowany zgodnie z sekcją 33 ust. 1 i jest wyposażony w automatyczną skrzynię biegów, musi mieć wszystkie możliwości ręcznej zmiany biegów zablokowane lub zdemonstrowane.

Σεκcia 33d Ciągnik A nie może mieć tempomatu. Jeżeli oryginalny pojazd jest wyposażony w tempomat, jest on demontowany lub na stałe wyłączany.

Prędkościomierz

Ustep 33e Ciągnik A jest wyposażony w prędkościomierz pokazujący prędkość w kilometrach na godzinę, z maksymalnym marginesem błędu wynoszącym dziesięć procent. Jest podłączony do głównego układu elektrycznego pojazdu i jest czytelny zarówno w świetle dziennym, jak i w ciemności.

Σεκcia 160 Ciągnik A i przyczepa ciągnięta przez ciągnik A posiadają znak LGF (znak oznaczający pojazd wolnobieżny), który:

1. posiada homologację typu i jest oznaczony zgodnie z Regulaminem nr 69 EKG ONZ lub przez Szwedzki Zarząd Dróg lub Szwedzką Administrację Transportu, oraz
2. spełnia wymagania określone w sekcjach 161-164a.

Przyczepa holowana przez ciągnik A nie musi spełniać wymagania sekcji 163 i 164.

Σεκcia 161 Znak LGF nie może być składany ani w inny sposób zmieniany pod względem rozmiaru. Nie jest wyposażony w nic, co wpływa na jego funkcję odblaskową.

Σεκcia 162² Znak LGF umieszcza się w następujący sposób:

1. Jak najdalej z tyłu pojazdu.
2. Pionowo, nie mniej niż 0,6 m i nie więcej niż 1,8 m nad ziemią, mierzone od dolnej krawędzi znaku.
3. Poziomo, centralnie lub w obrębie lewej zewnętrznej linii granicznej pojazdu.

Znak LGF nie może być umieszczany wewnątrz szyby okiennej, za kratkami lub innymi elementami, które mogą zasłaniać lub pogarszać widoczność znaku LGF.

Jeżeli konstrukcja lub użytkowanie pojazdu uniemożliwiają spełnienie wymogów ust. 2 akapitu pierwszego, wymiary mogą zostać dostosowane w razie potrzeby.

Σεκcia 163 Znak LGF musi być bezpiecznie zamontowany, tak aby nie mógł się oderwać ani zmienić pozycji. Montaż taśmą dwustronną, rzepem lub podobnymi rozwiązaniami nie stanowi bezpiecznego montażu.

Σεκcia 164 Jeżeli nie ma odpowiedniej powierzchni do montażu na pojeździe, musi być dostępny uchwyt na znak LGF. Uchwyt ten musi być bezpiecznie zamontowany, aby nie mógł się oderwać ani zmienić pozycji.

² Zmiana ta pociąga za sobą m.in. usunięcie rysunku 5.

Sekcja 164a Znak LGF montuje się pionowo i prostopadle do kierunku wzdłużnego pojazdu, przy maksymalnym odchyleniu wynoszącym 10 °. Znak LGF jest skierowany do tyłu i ma jeden z wierzchołków trójkąta skierowany do góry.

Widoczność geometryczna znaku LGF jest

1. pozioma, 30 ° do wewnątrz i na zewnątrz, oraz
2. pionowa, 15 ° powyżej i poniżej linii poziomej.

Wejście w życie i przepisy przejściowe

1. Niniejszy przepis wchodzi w życie w dniu **DD miesiąc 20RR**.

2. Dla samochodu przebudowanego na ciągnik i oddanego do użytku przed **DD miesiąc 20RR**, przepisy dotyczące prędkości konstrukcyjnej zawarte w rozdziale 4, sekcji 33 mają zastosowanie w ich poprzedniej wersji. Jeżeli w poprzedniej wersji stosuje się sekcję 33, sekcje 33a–e nie mają zastosowania.

Przepisu przejściowego zawartego w ustępie pierwszym nie stosuje się, jeżeli urządzenie ograniczenia prędkości lub maksymalna prędkość konstrukcyjna zostały zmienione.

W imieniu Szwedzkiej Agencji Transportu

JONAS BJELFVENSTAM

Sprawozdawca
(ds. Dróg i Kolei)

Załącznik 1

Wymogi dotyczące konstrukcji ogranicznika prędkości

Ogranicznik prędkości jest zaprojektowany w taki sposób, aby:

1. Działał jako samodzielna jednostka i nie był zależny od innych komponentów, z wyjątkiem kabli do połączenia.
2. Był wyposażony w osłonę ochronną, której nie można otworzyć bez widocznego uszkodzenia lub bez uniemożliwienia działania ogranicznika prędkości. Można było zastosować oddzielną osłonę ochronną, o ile można spełnić wymagania określone w ustępie 7 „Wymagania dotyczące instalacji ogranicznika prędkości”.
3. Regulacja prędkości odbywała się za pomocą elektronicznego pedału przyspieszenia oryginalnego pojazdu, a sygnał prędkości był odbierany z systemu magistrali CAN pojazdu.
4. Wyposażony był w złącza przystosowane do połączenia pedału przyspieszenia oryginalnego pojazdu z jednostką sterującą silnika, gdzie kable są typu wielożyłowego. Wszystkie przewody wewnętrzne w przejściu między przewodem wielożyłowym a złączem przy pedale przyspieszenia były zabezpieczone przed uszkodzeniem zewnętrznym.
5. Stale wykrywał usterki i odchylenia w ograniczniku oraz sygnałach wejściowych. W przypadku awarii lub odchylenia ogranicznika lub sygnałów wejściowych wartość dla jednostki sterującej silnika była równoważna zerowej wartości procentowej pedału przyspieszenia bez opóźnienia. Jeżeli zasilanie zostanie przerwane, sygnał wyjściowy do jednostki sterującej silnika został natychmiast przerwany lub wynosił zero woltów.
6. Nie miał systemu ani urządzenia do zdalnego sterowania, ani niczego innego, co mogłoby wpłynąć na jego działanie lub ustawione wartości. Ogranicznik prędkości może jednak umożliwiać ustawienia parametrów sterowania podczas instalacji, pod warunkiem że można spełnić wymagania określone w ustępie 5 „Wymagania dotyczące instalacji ogranicznika prędkości”.

Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC)

Ogranicznik prędkości spełnia wymagania przepisów Krajowej Rady ds. Bezpieczeństwa Elektrycznego (ELSÄK-FS 2016:3) dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej.

Wymagania dotyczące instalacji ogranicznika prędkości

Instalacja ogranicznika prędkości spełnia następujące wymagania:

1. Ogranicznik prędkości i kable instalacyjne są umieszczone w taki sposób, aby można było przeprowadzić kontrolę bez konieczności demontażu. Połączenie z systemem magistrali CAN nie musi spełniać tego wymagania.

2. Materiał izolacyjny na kablach instalacji jest nienaruszony, a kable są zainstalowane w taki sposób, aby nie doszło do ścierania lub uszkodzenia. Kable nie mogą być łączone.

3. Kable instalacji są oddzielone od innych kabli w pojeździe i nie są z nimi mieszane. Kable między pedałem przyspieszenia a ogranicznikiem prędkości nie są dłuższe niż jest to konieczne do zainstalowania.

4. Połączenie z systemem magistrali CAN pojazdu jest wykonane poprzez lutowanie lub równoważne rozwiązanie zapewniające dobry styk.

5. Możliwości ustawienia parametrów sterowania są blokowane po ustawieniu, w taki sposób, aby nie można ich było później zmienić.

6. Złącze między ogranicznikiem prędkości a jednostką sterującą silnika jest zaplombowane.

7. Jeżeli stosowana jest oddzielna osłona ogranicznika prędkości, jest ona zaplombowana.

8. Każda plomba jest plombą z drutu o unikalnym numerze wydaną przez organ inspekcyjny. Plomby są trwałe i nie mogą zostać zerwane bez użycia narzędzi.