

Zbierka predpisov Švédskeho dopravného úradu

ŠVÉDSKY
DOPRAVNÝ
ÚRAD

TSFS 20: [rok]:

Predpisy Švédskeho dopravného úradu, ktorými sa menia predpisy a všeobecné odporúčanie Švédskej správy ciest (VVFS 2003:19) o vozidlách konvertovaných na traktory a vozidlách konvertovaných na motorové zariadenia triedy II;

[č.]

Uverejnené dňa
[Vyberte dátum]

CESTNÁ PREMÁVKA

prijaté dňa . [Vyberte dátum]

Podľa kapitoly 8 oddielu 16 nariadenia o vozidlách (2009:211), pokiaľ ide o predpisy a všeobecné odporúčanie Švédskej správy ciest (VVFS 2003:19) o vozidlách konvertovaných na traktory a vozidlách konvertovaných na motorové zariadenia triedy II, Švédsky dopravný úrad vydáva¹ nasledujúce

že kapitola 1 oddiel 3, kapitola 4 oddiel 33 a oddiely 160 – 164 majú nasledujúce znenie;

že sa vkladá šesť nových oddielov, kapitola 4 oddiely 33 písm. a) – e) a 164a, nová príloha a bezprostredne pred kapitolou 4 oddiely 33 písm. a) – e), nové nadpisy, ktoré majú nasledujúce znenie;

a že sa prijíma nasledujúce všeobecné odporúčanie.

Kapitola 1

Oddiel 3 V prípade odkazov na požiadavky, ktoré sa vzťahujú na pôvodné vozidlá uvedené do prevádzky 1. júna 2010 alebo neskôr, sa uplatňujú predpisy a všeobecné odporúčanie Švédskeho dopravného úradu (TSFS 2016:22) o automobiloch a prípojných vozidlách ťahaných automobilmi, ktoré boli uvedené do prevádzky 1. júla 2010 alebo neskôr.

Ak bolo pôvodné vozidlo uvedené do prevádzky pred 1. júnom 2010, namiesto toho sa uplatňujú požiadavky predpisov a všeobecného odporúčania Švédskeho dopravného úradu (TSFS 2013:63) o automobiloch a prípojných vozidlách ťahaných automobilmi.

¹ Pozri smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti.

Kapitola 4

Všeobecné požiadavky

Oddiel 33 Traktor typu A sa upraví tak, aby jeho maximálna konštrukčná rýchlosť neprekračovala 30 km/h na vodorovnej ceste. Konverzia pozostáva z/zo:

1. zariadenia obmedzujúceho rýchlosť (obmedzovač rýchlosti), ktoré musí spĺňať požiadavky prílohy 1; alebo
2. mechanickej konverzie, pri ktorej je rýchlosť obmedzená len prevodovým pomerom a rýchlosť pri najnižšom prevodovom stupni nesmie byť vyššia ako 10 km/h pri 2/3 maximálnej rýchlosti motora pôvodného vozidla. Konverzia sa vykoná tak, aby sa maximálna konštrukčná rýchlosť mohla zvýšiť len s veľkými ťažkosťami.

Oddiel 33a Pri kontrole rýchlosti traktora typu A sa maximálna konštrukčná rýchlosť môže prekročiť maximálne o desať percent.

Všeobecné odporúčanie

Konštrukčná rýchlosť by sa mala kontrolovať skúšaním na rovnej ceste, kde možno dosiahnuť maximálnu rýchlosť vozidla.

Oddiel 33b Traktor typu A, ktorý bol konvertovaný podľa oddielu 33 ods. 1 a je vybavený manuálnou prevodovkou, môže, ak jeho celková hmotnosť je:

1. najviac 3 500 kg, mať k dispozícii najviac tri najnižšie prevodové stupne a spätný chod. Ak je prevodovka traktora typu A vybavená vysokým a nízkym prevodovým stupňom, tieto prevodové stupne môžu byť funkčné;
2. viac ako 3 500 kg, mať k dispozícii dostatok prevodových stupňov vrátane spätného chodu, takže pri voľnobežných otáčkach pri najvyššom dostupnom prevodovom stupni nemôže prekročiť maximálnu konštrukčnú rýchlosť.

Oddiel 33c Traktor typu A, ktorý bol prestavaný podľa oddielu 33 ods. 1 a je vybavený automatickou prevodovkou, musí mať všetky možnosti ručného radenia zablokované alebo demontované.

Oddiel 33d Traktor typu A nesmie mať tempomat. Ak je pôvodné vozidlo vybavené systémom udržiavania rýchlosti jazdy, demontuje sa alebo sa natrvalo vyradí z prevádzky.

Rýchlomer

Oddiel 33e Traktor typu A musí mať rýchlomer udávajúci rýchlosť v kilometroch za hodinu s maximálnou odchýlkou desať percent. Musí byť

pripojený k hlavnému elektrickému systému vozidla a čitateľný za denného svetla aj za tmy.

Oddiel 160 Traktor typu A a prípojné vozidlo ťahané traktorom typu A musia mať značku LGF (značka na označenie pomaly sa pohybujúceho vozidla), ktorá:

1. je typovo schválená a označená v súlade s predpisom EHK č. 69 alebo Švédskou správou ciest alebo Švédskym dopravným úradom a
2. spĺňa požiadavky stanovené v oddieloch 161 – 164a.

Prípojné vozidlo ťahané traktorom typu A nemusí spĺňať požiadavky oddielov 163 a 164.

Oddiel 161 Značka LGF sa nesmie ohýbať ani inak meniť jej veľkosť. Nesmie byť vybavená ničím, čo by ovplyvnilo jej odrazovú funkciu.

Oddiel 162² Značka LGF sa umiestni takto:

1. čo najďalej vzadu na vozidle;
2. vertikálne najmenej 0,6 metra a najviac 1,8 metra nad zemou, merané od spodného okraja značky;
3. horizontálne, v strede alebo v rámci ľavej vonkajšej hraničnej čiary vozidla.

Značka LGF nesmie byť umiestnená vo vnútri okennej tabule, za mriežkami alebo niečím iným, čo môže zakrývať alebo zhoršovať viditeľnosť značky LGF.

Ak konštrukcia alebo použitie vozidla znemožňuje splnenie požiadaviek odseku 2 prvého pododseku, rozmery sa môžu podľa potreby upraviť.

Oddiel 163 Značka LGF musí byť bezpečne namontovaná tak, aby sa nemohla uvoľniť alebo zmeniť polohu. Montáž obojstrannou lepiacou páskou, suchým zipsom alebo podobnými riešeniami nepredstavuje bezpečnú montáž.

Oddiel 164 Ak nie je k dispozícii vhodná plocha na montáž na vozidlo, musí byť zabezpečený držiak značky LGF. Tento držiak musí byť bezpečne namontovaný tak, aby sa nemohol uvoľniť alebo zmeniť polohu.

Oddiel 164a Značka LGF sa namontuje vertikálne a kolmo na pozdĺžny smer vozidla s maximálnou odchýlkou 10°. Značka LGF musí byť nasmerovaná dozadu a jeden z bodov trojuholníka musí smerovať nahor.

Geometrická viditeľnosť značky LGF musí byť

1. horizontálne, 30° dovnútra a von, a
2. vertikálne, 15° nad a pod horizontálnou čiarou.

Nadobudnutie účinnosti a prechodné ustanovenia

1. Tento právny predpis nadobúda účinnosť DD mesiac 20RR.

² Zmena zahŕňa okrem iného odstránenie obrázka 5.

2. V prípade vozidla konvertovaného na traktor a uvedeného do prevádzky pred DD Mesiac 20RR sa ustanovenia o konštrukčnej rýchlosti v kapitole 4 oddiele 33 uplatňujú v ich predchádzajúcom znení. Ak sa použije oddiel 33 v predchádzajúcom znení, oddiely 33 písm. a) – e) sa neuplatňujú.

Prechodné ustanovenie v prvom odseku sa neuplatňuje, ak sa upravilo zariadenie obmedzujúce rýchlosť alebo maximálna konštrukčná rýchlosť.

V mene Švédskeho dopravného úradu

JONAS BJELFVENSTAM

Spravodajca
(Cesty a železnice)

Príloha 1

Požiadavky na konštrukciu obmedzovača rýchlosti

Obmedzovač rýchlosti musí byť skonštruovaný tak, aby:

1. pôsobil ako samostatná jednotka a nebol závislý od iných komponentov, s výnimkou káblov na pripojenie;
2. bol vybavený ochranným krytom, ktorý nemožno otvoriť bez viditeľného poškodenia alebo bez toho, aby sa obmedzovač rýchlosti stal nefunkčným. Ak je možné splniť požiadavky na montáž obmedzovača rýchlosti uvedené v odseku 7, môže sa použiť samostatný ochranný kryt;
3. regulácia rýchlosti sa riadila elektronickým akceleračným pedálom pôvodného vozidla a signál rýchlosti sa prijímal zo systému zbernice CAN vozidla;
4. bol vybavený konektormi prispôbenými na spojenie medzi akceleračným pedálom pôvodného vozidla a riadiacou jednotkou motora, pričom káble sú viacvodičového typu. Všetky vnútorné vodiče pri prechode medzi viacvodičovým káblom a konektorom na akceleračnom pedáli musia byť chránené pred vonkajším poškodením;
5. priebežne zisťoval poruchy a odchýlky na obmedzovači a vstupných signáloch. V prípade poruchy alebo odchýlky obmedzovača alebo vstupných signálov musí byť hodnota pre riadiacu jednotku motora bez oneskorenia ekvivalentná nula percentám akceleračného pedálu. Ak sa preruší napájanie, výstupný signál do riadiacej jednotky motora sa bezodkladne preruší alebo nastaví na nula voltov;
6. nemal systém ani zariadenie na diaľkové ovládanie, ani nič iné, čo by mohlo ovplyvniť jeho prevádzku alebo nastavené hodnoty. Obmedzovač rýchlosti však môže mať možnosť nastaviť kontrolné parametre počas inštalácie, a to za predpokladu, že je možné splniť požiadavky na inštaláciu obmedzovača rýchlosti uvedené v odseku 5.

Elektromagnetická kompatibilita (EMC)

Obmedzovač rýchlosti musí spĺňať požiadavky predpisov Národnej rady pre elektrickú bezpečnosť (ELSÄK-FS 2016:3) o elektromagnetickej kompatibilite.

Požiadavky na inštaláciu obmedzovača rýchlosti

Inštalácia obmedzovača rýchlosti musí spĺňať tieto požiadavky:

1. Obmedzovač rýchlosti a káble na inštaláciu musia byť umiestnené tak, aby sa ovládanie mohlo vykonávať bez potreby demontáže. Napojenie na systém zbernice CAN nemusí spĺňať túto požiadavku.

2. Izolačný materiál na kábloch zariadenia musí byť neporušený a káble musia byť inštalované tak, aby nemohlo dôjsť k oderu alebo poškodeniu. Káble sa nesmú splietat'.

3. Káble zariadenia musia byť oddelené od ostatných káblov vo vozidle a nesmú sa s nimi miešať. Káble medzi akceleračným pedálom a obmedzovačom rýchlosti nesmú byť dlhšie, ako je potrebné na inštaláciu.

4. Pripojenie k systému zbernice CAN vozidla sa vykonáva spájkovaním alebo rovnocenným riešením zabezpečujúcim dobrý kontakt.

5. Možnosti nastavenia kontrolných parametrov sa po nastavení uzamknú tak, aby ich nebolo možné následne zmeniť.

6. Konektor medzi obmedzovačom rýchlosti a riadiacou jednotkou motora musí byť utesnený.

7. Ak sa pre obmedzovač rýchlosti používa samostatný ochranný kryt, musí sa zaplombovať.

8. Každá plomba musí byť jedinečne očíslovaná drôtená plomba vydaná kontrolným orgánom. Plomby musia byť trvanlivé a nesmú sa dať porušiť bez nástrojov.