

Verzameling der wetten van het Zweeds Vervoersagentschap

HET
ZWEEDSE
VERVOERSA
TSFS 2016:22

Voorschriften van het Zweeds Vervoersagentschap tot wijziging van de bepalingen en algemene aanbevelingen van het Zweeds Agentschap voor het Wegverkeer (VVFS 2003:19) betreffende auto's die zijn omgebouwd tot trekkers en auto's die zijn omgebouwd tot gemotoriseerde uitrusting van klasse II;

[Nr.]

Gepubliceerd op
[Kies een datum]

WEGVERKEER

aangenomen op. [Kies een datum]

Op grond van hoofdstuk 8, artikel 16, van de voertuigverordening (2009:211), met betrekking tot de voorschriften en de algemene aanbevelingen van het Zweeds Agentschap voor het Wegverkeer (VVFS 2003:19) betreffende auto's die zijn omgebouwd tot trekkers en auto's die zijn omgebouwd tot gemotoriseerde uitrusting van klasse II, bepaalt het Zweeds Vervoersagentschap¹ het volgende

dat hoofdstuk 1, artikel 3, hoofdstuk 4, artikel 33 en de artikelen 160-164 als volgt worden geformuleerd;

dat de zes nieuwe artikelen, hoofdstuk 4, de artikelen 33a-e en 164a, een nieuwe bijlage, en onmiddellijk vóór hoofdstuk 4, de artikelen 33 en 33e, nieuwe titels, worden ingevoegd, die als volgt worden geformuleerd;

en dat de volgende algemene aanbeveling wordt vastgesteld.

Hoofdstuk 1

Artikel 3 Voor verwijzingen naar voorschriften die van toepassing zijn op oorspronkelijke voertuigen die op 1 juni 2010 of later in het verkeer zijn gebracht, zijn de voorschriften en algemene aanbevelingen (TSFS 2016:22) van het Zweeds Vervoersagentschap betreffende auto's en aanhangwagens die door auto's worden getrokken en die op 1 juli 2010 of later in het verkeer zijn gebracht, van toepassing.

¹ Zie Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij.

Indien het oorspronkelijke voertuig vóór 1 juni 2010 in gebruik is genomen, zijn de voorschriften en algemene aanbevelingen van het Zweeds Vervoersagentschap (TSFS 2013:63) betreffende auto's en door auto's getrokken aanhangwagens van toepassing.

Hoofdstuk 4

Algemene vereisten

Artikel 33 Een A-tractor moet zodanig worden geconverteerd dat de door de constructie bepaalde maximumsnelheid op een horizontale weg niet meer dan 30 km/h bedraagt. De conversie bestaat uit:

1. een snelheidsbegrenzer die moet voldoen aan de voorschriften van bijlage 1; of
2. mechanische conversie waarbij de snelheid alleen wordt beperkt door de overbrengingsverhouding en waarbij de snelheid in de laagste versnelling niet meer dan 10 km/h bedraagt bij 2/3 van het maximumtoerental van het oorspronkelijke voertuig. De conversie moet zodanig worden uitgevoerd dat de maximumsnelheid slechts met grote moeite kan worden verhoogd.

Artikel 33a Bij het regelen van de snelheid van een A-tractor mag de door de constructie bepaalde maximumsnelheid met maximaal tien procent worden overschreden.

Algemene aanbeveling

De constructiesnelheid moet worden gecontroleerd door testen op een vlakke weg waar de maximumsnelheid van het voertuig kan worden bereikt.

Artikel 33b Een A-tractor die overeenkomstig artikel 33, lid 1, is geconverteerd en met een handgeschakelde versnellingsbak is uitgerust, mag, als het totale gewicht ervan:

1. Niet meer dan 3 500 kg bedraagt, hoogstens beschikken over de drie laagste versnellingen en de achteruitversnelling. Als de versnellingsbak van de A-tractor is uitgerust met hoge en lage overbrengingsverhoudingen, mogen deze operationeel zijn.
2. Meer dan 3 500 kg bedraagt, beschikken over voldoende versnellingen, inclusief de achteruitversnelling, zodat bij stationair toerental in de hoogste beschikbare versnelling de maximale constructiesnelheid niet kan worden overschreden.

Artikel 33c Bij een A-tractor die is herbouwd overeenkomstig artikel 33, lid 1, en is uitgerust met een automatische versnellingsbak, moeten alle

mogelijkheden voor handmatig schakelen geblokkeerd of gedemonteerd zijn.

Artikel 33d Een A-tractor mag geen cruise control hebben. Indien het oorspronkelijke voertuig met een cruisecontrolsysteem is uitgerust, moet het worden gedemonteerd of permanent worden uitgeschakeld.

Snelheidsmeter

Artikl 33e Een A-tractor moet een snelheidsmeter hebben die de snelheid in kilometer per uur aangeeft, met een maximale foutmarge van tien procent. Deze moet zijn aangesloten op het elektrische hoofdsysteem van het voertuig en zowel bij daglicht als in het donker leesbaar zijn.

Artikel 160 Een A-tractor en een aanhangwagen die door een A-tractor wordt getrokken, moet voorzien zijn van een LGF-plaat (teken voor het markeren van een langzaam rijdend voertuig) die:

1. is goedgekeurd en gemerkt overeenkomstig ECE-reglement nr. 69 of door het Zweeds Agentschap voor het Wegverkeer of het Zweeds Vervoersagentschap, en
2. voldoet aan de eisen, aangegeven in de artikelen 161-164a.

Een aanhangwagen die door een A-tractor wordt getrokken, hoeft niet aan de vereisten van de artikelen 163 en 164 te voldoen.

Artikel 161 De LGF-plaat mag niet zijn gevouwen of anderszins in grootte zijn gewijzigd. Hij mag niet zijn uitgerust met iets dat van invloed is op de reflecterende functie ervan.

Artikel 162² De LGF-plaat wordt als volgt aangebracht:

1. Zo ver mogelijk naar achteren op het voertuig.
2. Verticaal, niet minder dan 0,6 meter en niet meer dan 1,8 meter boven de grond, gemeten vanaf de onderrand van de plaat.
3. Horizontaal, gecentreerd of binnen de linkerbuitengrens van het voertuig.

De LGF-plaat mag niet worden geplaatst in een ruit, achter roosters of iets anders dat de zichtbaarheid van de LGF-plaat kan verduisteren of aantasten.

Indien het door het ontwerp of het gebruik van het voertuig onmogelijk is aan de voorschriften van punt 2 van de eerste alinea te voldoen, mogen de afmetingen zo nodig worden aangepast.

Artikel 163 De LGF-plaat moet stevig worden gemonteerd zodat hij niet kan losraken of van positie kan veranderen. Montage met dubbelzijdige tape, klittenband of soortgelijke oplossingen wordt niet als veilige montage beschouwd.

² De wijziging houdt onder andere de schrapping in van figuur 5.

Artikel 164 Als er geen geschikt oppervlak is voor montage op het voertuig, moet er een houder voor de LGF-plaat aanwezig zijn. Deze houder moet stevig zijn gemonteerd zodat hij niet kan losraken of van positie kan veranderen.

Artikel 164a De LGF-plaat wordt verticaal en loodrecht op de lengterichting van het voertuig gemonteerd, met een maximale afwijking van 10°. De LGF-plaat moet naar achteren gericht zijn en een van de punten van de driehoek moet naar boven wijzen.

De geometrische zichtbaarheid van de LGF-plaat is

1. horizontaal, 30° naar binnen en naar buiten, en
2. verticaal, 15° boven en onder de horizontale lijn.

Inwerkingtreding en overgangsbepalingen

1. Dit statuut treedt in werking op **DD maand 20YY**.

2. Voor een auto die is omgebouwd tot een tractor en in gebruik is genomen vóór **DD Maand 20JJ**, zijn de bepalingen betreffende de constructiesnelheid in hoofdstuk 4, artikel 33, van toepassing in hun vorige versie. Wanneer artikel 33 in de vorige versie wordt toegepast, zijn de artikelen 33a-e niet van toepassing.

De overgangsbepaling in de eerste alinea is niet van toepassing indien de snelheidsbegrenzer of de door de constructie bepaalde maximumsnelheid is gewijzigd.

Namens het Zweeds Vervoersagentschap

JONAS BJELFVENSTAM

Rapporteur
(Wegen en spoorwegen)

Bijlage 1

Voorschriften voor het ontwerp van de snelheidsbegrenzer

De snelheidsbegrenzer moet zo zijn ontworpen dat:

1. Hij fungeert als een zelfstandige eenheid en niet afhankelijk is van andere componenten, behalve eventuele aansluitkabels.
2. Hij is uitgerust met een beschermkap die niet kan worden geopend zonder zichtbare schade of zonder dat de snelheidsbegrenzer onbruikbaar wordt. Een afzonderlijke beschermkap mag worden gebruikt als aan de voorschriften van punt 7, Vereisten voor de installatie van de snelheidsbegrenzer, kan worden voldaan.
3. De snelheidsregeling wordt geregeld via het elektronische gaspedaal van het oorspronkelijke voertuig, en het snelheidssignaal wordt ontvangen van het CAN-bussysteem van het voertuig.
4. Hij is uitgerust met connectors die zijn aangepast voor aansluiting tussen het gaspedaal van het oorspronkelijke voertuig en de motorbesturingseenheid, waarbij de kabels van het meeraderige type zijn. Alle interne geleiders in de overgang tussen de meeraderige kabel en de connector bij het gaspedaal moeten tegen externe schade beschermd zijn.
5. Hij continu storingen en afwijkingen op de begrenzer en de ingangssignalen detecteert. Bij een storing of afwijking van de begrenzer of de ingangssignalen moet de waarde voor de motorregeleenheid zonder vertraging gelijk zijn aan nul procent gaspedaal. Als de voeding wordt onderbroken, moet het uitgangssignaal naar de motorregeleenheid zonder vertraging worden onderbroken of nul volt bedragen.
6. Hij geen systeem of apparaat heeft voor afstandsbediening, of iets anders dat de werking ervan kan beïnvloeden of waarden kan instellen. De snelheidsbegrenzer mag echter de mogelijkheid hebben om tijdens de installatie controleparameters in te stellen, mits aan de voorschriften van punt 5, Vereisten voor de installatie van de snelheidsbegrenzer, kan worden voldaan.

Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)

De snelheidsbegrenzer moet voldoen aan de voorschriften van de Nationale Raad voor Elektrische Veiligheid (ELSÄK-FS 2016:3) betreffende elektromagnetische compatibiliteit.

Voorschriften voor de installatie van de snelheidsbegrenzer

De installatie van de snelheidsbegrenzer moet aan de volgende voorschriften voldoen:

1. De snelheidsbegrenzer en de kabels voor installatie moeten zodanig zijn geplaatst dat controle zonder demontage kan worden uitgevoerd. De aansluiting op het CAN-bussysteem hoeft niet aan deze eis te voldoen.
2. Het isolatiemateriaal op de kabels van de installatie moet intact zijn, en de kabels moeten zodanig zijn geïnstalleerd dat er geen slijtage of beschadiging kan optreden. De kabels mogen niet zijn gesplitst.
3. De kabels van de installatie moeten gescheiden worden gehouden van de andere kabels in het voertuig en mogen niet met deze worden vermengd. De kabels tussen het gaspedaal en de snelheidsbegrenzer mogen niet langer zijn dan nodig is voor de installatie.
4. De aansluiting op het CAN-bussysteem van het voertuig geschiedt door middel van solderen of een gelijkwaardige oplossing die een goed contact waarborgt.
5. De mogelijkheden voor het instellen van de controleparameters worden na het instellen zodanig vergrendeld dat zij later niet kunnen worden gewijzigd.
6. De connector tussen de snelheidsbegrenzer en de motorregeleenheid moet worden verzegeld.
7. Indien een afzonderlijke beschermkap voor de snelheidsbegrenzer wordt gebruikt, moet deze worden verzegeld.
8. Elk zegel moet een uniek genummerd draadzegel zijn dat door de controle-instantie is afgegeven. De verzegelingen moeten duurzaam zijn en mogen niet zonder gereedschap kunnen worden verbroken.