

Coletânea Legislativa da Agência Sueca dos Transportes



AGÊNCIA
SUECA DOS
TRANSPORTES

Regulamentos da Agência Sueca dos Transportes Alteração das disposições e do parecer geral da Administração Rodoviária Sueca (VVFS 2003:19) sobre automóveis convertidos em tratores e automóveis convertidos em equipamento motorizado de classe II;

TSFS 20: [Ano]:
[N.º]

Publicado em
[Selecionar uma data]

TRÁFEGO
RODOVIÁRIO

adotados em . [Selecionar uma data]

Nos termos do capítulo 8, secção 16, da Portaria relativa aos veículos (2009:211), no que diz respeito aos regulamentos e ao parecer geral da Administração Rodoviária Sueca (VVFS 2003:19) sobre automóveis convertidos em tratores e automóveis convertidos em equipamento motorizado de classe II, a Agência Sueca dos Transportes emite¹ o seguinte

que o capítulo 1, secção 3, o capítulo 4, secção 33, e as secções 160-164 passam a ter a seguinte redação:

que são inseridas as seis novas secções, capítulo 4, secções 33-A a 33-E e 164-A, um novo anexo e, imediatamente antes do capítulo 4, as secções 33 e 33-E, novas rubricas, com a seguinte redação;

e que as seguintes orientações gerais são adotadas.

Capítulo 1

Secção 3 Para as referências aos requisitos aplicáveis aos veículos de origem que entraram em circulação em 1 de junho de 2010 ou posteriormente, são aplicáveis os regulamentos e o parecer geral da Agência Sueca dos Transportes (TSFS 2016:22) sobre automóveis e reboques rebocados por automóveis e que entraram em circulação em 1 de julho de 2010 ou posteriormente.

Se o veículo de origem tiver entrado em circulação antes de 1 de junho de 2010, aplicam-se, em vez disso, os requisitos dos regulamentos e do parecer geral da Agência Sueca dos Transportes (TSFS 2013:63) sobre automóveis e reboques rebocados por automóveis.

¹ Consultar a Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio dos regulamentos técnicos e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação.

Capítulo 4

Requisitos gerais

Secção 33 Os tratores A devem ser convertidos de modo a que a sua velocidade máxima de projeto não exceda 30 km/h em estrada horizontal. A conversão consiste no seguinte:

1. Um dispositivo limitador de velocidade (limitador de velocidade) que deve satisfazer os requisitos do anexo 1; ou
2. Conversão mecânica em que a velocidade é limitada apenas pela relação de transmissão e em que a velocidade na relação de transmissão mais baixa não deve ser superior a 10 km/h a 2/3 da velocidade máxima do motor do veículo de origem. A conversão deve ser efetuada de modo a que a velocidade máxima de projeto só possa ser aumentada com grande dificuldade.

Secção 33-A Ao controlar a velocidade de um trator A, a velocidade máxima de projeto pode ser excedida em 10 %, no máximo.

Recomendações gerais

A velocidade de projeto deve ser verificada através de ensaios numa estrada plana, onde seja possível atingir a velocidade máxima do veículo.

Secção 33-B Um trator A que tenha sido convertido em conformidade com a secção 33, n.º 1, e esteja equipado com uma caixa de velocidades manual pode, se o seu peso total for:

1. Não superior a 3 500 kg, ter disponíveis, no máximo, as três mudanças mais baixas e a marcha-atrás. Se a caixa de velocidades do trator A estiver equipada com velocidades altas e baixas, estas podem estar operacionais.
2. Com mais de 3 500 kg, dispor de um número suficiente de mudanças, incluindo a marcha-atrás, para que, em velocidade de marcha lenta na velocidade mais elevada disponível, não possa exceder a velocidade máxima de projeto.

Secção 33-C Um trator A que tenha sido reconstruído em conformidade com o n.º 1 da secção 33 e esteja equipado com uma caixa de velocidades automática deve ter todas as possibilidades de mudanças manuais bloqueadas ou desmontadas.

Secção 33-D Um trator A não pode ter controlo de velocidade de cruzeiro. Se o veículo de origem estiver equipado com um sistema de controlo de velocidade de cruzeiro, deve ser desmontado ou permanentemente desativado.

Velocímetro

Ponto 33-E Um trator A deve dispor de um velocímetro que indique a velocidade em quilómetros por hora, com uma margem de erro máxima de dez por cento. Deve estar ligado ao sistema elétrico principal do veículo e ser legível tanto à luz do dia como no escuro.

Secção 160 Um trator A e um reboque rebocado por um trator A devem ter um sinal LGF (sinal de marcação do veículo de marcha lenta) que:

1. tenha sido homologado e marcado em conformidade com o Regulamento UNECE n.º 69 ou pela Administração Rodoviária Sueca ou pela Administração Sueca dos Transportes, e
2. cumpra os requisitos estabelecidos nas secções 161 a 164-A.

Um reboque rebocado por um trator A não tem de cumprir os requisitos das secções 163 e 164.

Secção 161 O sinal LGF não pode ser dobrado ou de outra forma alterado em tamanho. Não deve estar equipado com qualquer elemento que afete a sua função refletora.

Secção 162² O sinal LGF deve ser posicionado do seguinte modo:

1. O mais atrás possível no veículo.
2. Verticalmente, não inferior a 0,6 metros e não superior a 1,8 metros acima do solo, medido a partir da extremidade inferior do sinal.
3. Horizontalmente, centrado ou dentro do limite exterior esquerdo do veículo.

O sinal LGF não deve ser colocado dentro de um painel de janela, atrás de grades ou qualquer outra coisa que possa obscurecer ou prejudicar a visibilidade do sinal LGF.

Se a conceção ou a utilização do veículo impossibilitar o cumprimento dos requisitos do ponto 2 do primeiro parágrafo, as dimensões podem ser ajustadas conforme necessário.

Secção 163 O sinal LGF deve ser montado de forma segura, de modo a não se soltar nem mudar de posição. A montagem com fita de dupla face, velcro ou soluções semelhantes não constitui uma montagem segura.

Secção 164 Se não existir uma superfície adequada para montagem no veículo, deve estar presente um suporte para o sinal LGF. Este suporte deve ser montado de forma segura, de modo a não se soltar nem mudar de posição.

Secção 164-A O sinal LGF deve ser montado verticalmente e perpendicularmente à direção longitudinal do veículo, com um desvio máximo de 10°. O sinal LGF deve ser dirigido para trás e ter um dos pontos do triângulo apontado para cima.

A visibilidade geométrica do sinal LGF deve ser

² A alteração implica, nomeadamente, a supressão da Figura 5.

1. horizontalmente, 30° para o interior e para o exterior, e
2. verticalmente, 15° acima e abaixo da linha horizontal.

Entrada em vigor e disposições transitórias

1. Este estatuto entra em vigor em **DD mês 20AA**.
2. Para um carro convertido num trator e colocado em serviço antes de **DD mês 20AA**, as disposições relativas à velocidade de projeto constantes do capítulo 4, secção 33, são aplicáveis na sua versão anterior. Quando a secção 33 é aplicada na versão anterior, as secções 33-A a 33-E não são aplicáveis.

A disposição transitória do ponto 1 não se aplica se o dispositivo de limitação de velocidade ou a velocidade máxima de projeto tiverem sido alterados.

Em nome da Agência Sueca de Transportes

JONAS BJELFVENSTAM

Relator
(Rodovia e ferrovia)

Anexo 1

Requisitos para a conceção do limitador de velocidade

O limitador de velocidade deve ser concebido de modo a que:

1. Funcione como uma unidade autónoma e não dependa de outros componentes, exceto de quaisquer cabos de ligação.
2. Está equipado com uma tampa de proteção que não pode ser aberta sem danos visíveis ou sem que o limitador de velocidade se torne inoperante. Pode ser utilizada uma capa de proteção separada se for possível cumprir o disposto no ponto 7, Requisitos para a instalação do limitador de velocidade.
3. O controlo da velocidade é regulado através do pedal do acelerador eletrónico do veículo original e o sinal de velocidade é recebido do sistema de barramento CAN do veículo.
4. Está equipado com conectores adaptados para ligação entre o pedal do acelerador do veículo de origem e a unidade de controlo do motor, onde os cabos são do tipo multicondutor. Todos os condutores internos na transição entre o cabo multicondutor e o conector no pedal do acelerador devem estar protegidos contra danos externos.
5. Deteta continuamente falhas e desvios no limitador e nos sinais de entrada. Em caso de avaria ou desvio do limitador ou dos sinais de entrada, o valor para a unidade de controlo do motor deve ser equivalente a zero por cento do pedal do acelerador sem atraso. Se a alimentação elétrica for interrompida, o sinal de saída para a unidade de controlo do motor deve ser interrompido ou zero volts sem atraso.
6. Não tem um sistema ou dispositivo para controlo remoto, ou qualquer outra coisa que possa afetar o seu funcionamento ou definir valores. No entanto, o limitador de velocidade pode ter a opção de definição de parâmetros de controlo durante a instalação, desde que o ponto 5, Requisitos para a instalação do limitador de velocidade, possa ser cumprido.

Compatibilidade eletromagnética (CEM)

O limitador de velocidade deve cumprir os requisitos dos regulamentos do Conselho Nacional de Segurança Elétrica (ELSÄK-FS 2016:3) em matéria de compatibilidade eletromagnética.

Requisitos para a instalação do limitador de velocidade

A instalação do limitador de velocidade deve satisfazer os seguintes requisitos:

1. O limitador de velocidade e os cabos de instalação devem estar localizados de modo a que o controlo possa ser efetuado sem necessidade de

qualquer desmontagem. A ligação ao sistema de barramento CAN não tem de cumprir este requisito.

2. O material isolante dos cabos da instalação deve estar intacto, e os cabos devem ser instalados de modo a que não possam ocorrer abrasões ou danos. Os cabos não devem ser emendados.

3. Os cabos da instalação devem ser mantidos separados dos outros cabos do veículo e não devem poder ser misturados com estes. Os cabos entre o pedal do acelerador e o limitador de velocidade não devem ser mais longos do que o necessário para a instalação.

4. A ligação ao sistema de barramento CAN do veículo deve ser feita por soldadura ou por uma solução equivalente que assegure um bom contacto.

5. As possibilidades de regulação dos parâmetros de controlo devem ser bloqueadas após a regulação, de modo a não poderem ser alteradas posteriormente.

6. O conector entre o limitador de velocidade e a unidade de controlo do motor deve ser selado.

7. Se for utilizada uma cobertura de proteção separada para o limitador de velocidade, esta deve ser selada.

8. Cada selo deve ser um selo de arame numerado de forma única, emitido pelo organismo de inspeção. Os selos devem ser duráveis e não devem ser quebrados sem ferramentas.