

Zviedrijas Transporta aģentūras likumu krājums

ZVIEDRIJAS
TRANSPORTA
AĢENTŪRA

TSFS 20: [gads]:

[Nr.]

Publicēts

[Izvēlēties datumu]

Zviedrijas Transporta aģentūras noteikumi grozījumi Zviedrijas Autoceļu pārvaldes noteikumos un vispārīgajos ieteikumos (VVFS 2003:19) par automobiļiem, kas pārveidoti par traktoriem, un automobiļiem, kas pārveidoti par II klases motorizētu aprīkojumu;

CEĻU SATIKSME

pieņemti . [Izvēlēties datumu]

Saskaņā ar Transportlīdzekļu noteikumu (2009:211) 8. nodaļas 16. iedaļu attiecībā uz Zviedrijas Autoceļu pārvaldes noteikumiem un vispārīgiem ieteikumiem (VVFS 2003:19) par automobiļiem, kas pārveidoti par traktoriem, un automobiļiem, kas pārveidoti par II klases motorizētu aprīkojumu, Zviedrijas Transporta aģentūra izdod¹ šādu

ka 1. nodaļa, 3. iedaļa, 4. nodaļa, 33. iedaļa un 160.–164. iedaļa ir šādas:

ka iekļauj sešas jaunas iedaļas, proti, 4. nodaļas 33.a–e iedaļu un 164.a iedaļu, jaunu pielikumu, un tieši pirms 4. nodaļas 33. un 33.e iedaļas iekļauj jaunus virsrakstus, kas formulēti šādi:

un ka tiek pieņemti tālāk minētie vispārīgie ieteikumi.

1. nodaļa

3. iedaļa Atsaucēs uz prasībām, kas attiecas uz oriģinālajiem transportlīdzekļiem, kuri nodoti ekspluatācijā 2010. gada 1. jūnijā vai vēlāk, piemēro Zviedrijas Transporta aģentūras noteikumus un vispārīgos ieteikumus (TSFS 2016:22) par automobiļiem un piekabēm, ko velk ar automobiļiem un kas nodoti ekspluatācijā 2010. gada 1. jūlijā vai vēlāk.

Ja oriģinālais transportlīdzeklis nodots ekspluatācijā pirms 2010. gada 1. jūnija, tā vietā piemēro Zviedrijas Transporta aģentūras noteikumu un vispārīgo ieteikumu (TSFS 2013:63) prasības par automobiļiem un piekabēm, ko velk ar automobiļiem.

¹ Skatīt Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvu (ES) 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā.

4. nodaļa

Vispārīgas prasības

33. iedaļa A-traktoru pārveido tā, lai tā maksimālais projektētais ātrums uz horizontāla ceļa nepārsniegtu 30 km/h. Pārveidošana sastāv no:

1. ātruma ierobežošanas ierīce (ātruma ierobežotājs), kas atbilst 1. pielikuma prasībām; vai

2. mehāniska pārveidošana, ja ātrumu ierobežo tikai pārnēsuskaitlis un ja ātrums zemākajā pārnēsumā nepārsniedz 10 km/h pie 2/3 no sākotnējā transportlīdzekļa maksimālā motora apgriezīenu skaita. Pārveidošanu veic tā, lai maksimālo projektēto ātrumu varētu palielināt tikai ar lielām grūtībām.

33.a iedaļa Kontrolējot A-traktora ātrumu, maksimālo projektēto ātrumu drīkst pārsniegt ne vairāk kā par desmit procentiem.

Vispārīgie ieteikumi

Projektētais ātrums būtu jāpārbauda, testējot uz līdzena ceļa, kur var sasniegt transportlīdzekļa maksimālo ātrumu.

33.b iedaļa A-traktors, kas ir pārveidots saskaņā ar 33. iedaļas 1. punktu un ir aprīkots ar manuālo pārnēsuskārību, var, ja tā kopējā masa ir:

1. Ne vairāk kā 3500 kg, pieejami ne vairāk kā trīs zemākie pārnēsumi un atpakaļgaitas pārnēsums. Ja A-traktora pārnēsuskārība ir aprīkota ar augstajiem un zemajiem pārnēsumiem, tie var darboties.

2. Ja svars pārsniedz 3500 kg, ir pieejams pietiekams pārnēsumu skaits, tostarp atpakaļgaitas pārnēsums, lai pie tukšgaitas ātruma augstākajā pieejamajā pārnēsumā tas nevarētu pārsniegt maksimālo projektēto ātrumu.

33.c iedaļa A-traktoram, kas pārbūvēts saskaņā ar 33. iedaļas 1. punktu un aprīkots ar automātisko pārnēsuskārību, ir jābūt bloķētām vai demontētām visām manuālās pārslēgšanas iespējām.

33.d iedaļa A-traktoram nedrīkst būt kruīza kontroles. Ja oriģinālais transportlīdzeklis ir aprīkots ar kruīza kontroles sistēmu, to izjauc vai neatgriezeniski atslēdz.

Spidometrs

33.e punkts A-traktoram ir spidometrs, kas rāda ātrumu kilometros stundā ar maksimālo kļūdas robežu desmit procenti. Tam jābūt savienotam ar transportlīdzekļa galveno elektrosistēmu un jābūt salasāmam gan dienas gaismā, gan tumsā.

160. iedaļa A-traktoram un piekabei, ko velk A-traktors, jābūt LGF zīmei (lēngaitas transportlīdzekļa marķējuma zīmei), kas:

1. ir saņēmis tipa apstiprinājumu un ir marķēts saskaņā arEEK Regulu Nr. 69 vai to ir apstiprinājusi Zviedrijas Autoceļu pārvalde vai Zviedrijas Transporta pārvalde, un

2. atbilst 161.–164.a pantā noteiktajām prasībām.

Piekabei, ko velk A-traktors, nav jāatbilst 163. un 164. iedaļas prasībām.

161. iedaļa LGF zīmi nedrīkst salocīt vai citādi mainīt tās izmēru. Tas nedrīkst būt aprīkots ne ar ko tādu, kas ietekmē tā atstarojošo funkciju.

162. iedaļa² LGF zīmi izvieto šādi:

1. Pēc iespējas tālāk uz transportlīdzekļa aizmuguri.

2. Vertikāli, ne mazāk kā 0,6 metri un ne vairāk kā 1,8 metri virs zemes, mērot no zīmes apakšējās malas.

3. Horizontāli, centrēti vai transportlīdzekļa kreisās ārējās robežas līnijā.

LGF zīmi nedrīkst novietot logu rūtī, aiz režģiem vai aiz jebkā cita, kas var aizēnot vai pasliktināt LGF zīmes redzamību.

Ja transportlīdzekļa konstrukcijas vai izmantošanas dēļ nav iespējams izpildīt pirmās daļas 2. punkta prasības, gabarītus var pielāgot pēc vajadzības.

163. iedaļa LGF zīmi droši uzstāda tā, lai tā nevarētu atdalīties vai mainīt pozīciju. Montāža ar divpusēju līmlenti, Velcro vai līdzīgiem risinājumiem nav droša montāža.

164. iedaļa Ja uz transportlīdzekļa nav piemērotas virsmas uzstādīšanai, jābūt LGF zīmes turētājam. Šo turētāju droši uzstāda tā, lai tas nevarētu atdalīties vai mainīt stāvokli.

164.a iedaļa LGF zīmi uzstāda vertikāli un perpendikulāri transportlīdzekļa garenvirzienam ar maksimālo novirzi 10°. LGF zīmei jābūt vērstai uz aizmuguri, un vienam no trijstūra punktiem jābūt vērstam uz augšu.

LGF zīmes ģeometriskajai redzamībai jābūt

1. horizontāli, 30° uz iekšu un uz āru, un

2. vertikāli, 15° virs un zem horizontālās līnijas.

Stāšanās spēkā un pārejas noteikumi

1. Šie statūti stājas spēkā 20YY. gada DD. mēnesī.

2. Automašīnai, kas pārveidota par traktoru un nodota ekspluatācijā pirms 20YY. gada DD. mēneša, 4. nodaļas 33. iedaļas noteikumus par projektēto ātrumu piemēro to iepriekšējā redakcijā. Ja piemēro 33. iedaļu iepriekšējā redakcijā, 33.a–e iedaļu nepiemēro.

² Grozījums cita starpā paredz 5. attēla svītrotāšanu.

Pārejas noteikumu pirmajā daļā nepiemēro, ja ir mainīta ātruma ierobežošanas ierīce vai maksimālais projektētais ātrums.

Zviedrijas Transporta aģentūras vārdā

JONAS BJELFVENSTAM

Ziņotājs
(Autoceļš un dzelzceļš)

1. pielikums

Ātruma ierobežotāja konstrukcijas prasības

Ātruma ierobežotājam jābūt konstruētam tā, lai:

1. tas darbojas kā atsevišķa vienība un nav atkarīgs no citiem komponentiem, izņemot jebkādu kabelu savienojumam;

2. tas ir aprīkots ar aizsargapvalku, ko nevar atvērt bez redzamiem bojājumiem vai bez ātruma ierobežotāja darbības pārtraukšanas. Atsevišķu aizsargapvalku var izmantot, ja var izpildīt 7. punktā "Prasības ātruma ierobežotāja uzstādīšanai" noteiktās prasības;

3. ātruma kontroli regulē ar oriģinālā transportlīdzekļa elektronisko akseleratora pedāli, un ātruma signālu saņem no transportlīdzekļa CAN kopņu sistēmas;

4. tas ir aprīkots ar savienotājiem, kas pielāgoti savienojumam starp oriģinālā transportlīdzekļa akseleratora pedāli un motora vadības bloku, kur kabeli ir daudzvadītāju tipa. Visi iekšējie vadītāji pārejā starp daudzvadītāju kabeli un savienotāju pie akseleratora pedāļa ir aizsargāti pret ārējiem bojājumiem;

5. tas nepārtraukti nosaka ierobežotāja un ieejas signālu defektus un novirzes. Ierobežotāja vai ieejas signālu atteices vai novirzes gadījumā motora vadības bloka vērtībai nekavējoties jābūt vienādei ar nulles procentiem akseleratora pedāļa. Ja strāvas padeve tiek pārtraukta, izejas signāls motora vadības blokam nekavējoties tiek pārtraukts vai ir nulles volti;

6. tam nav tālvadības sistēmas vai ierīces, vai jebkā cita, kas varētu ietekmēt tā darbību vai iestatītās vērtības. Tomēr ātruma ierobežotājam var būt iespēja uzstādīšanas laikā iestatīt vadības parametrus, ja var izpildīt 5. punktu "Prasības ātruma ierobežotāja uzstādīšanai".

Elektromagnētiskā savietojamība (EMC)

Ātruma ierobežotājam jāatbilst Valsts elektrodrošības padomes noteikumu (ELSĀK-FS 2016:3) par elektromagnētisko savietojamību prasībām.

Ātruma ierobežotāja uzstādīšanas prasības

Ātruma ierobežotāja uzstādīšanai jāatbilst šādām prasībām:

1. ātruma ierobežotājs un uzstādīšanas kabeli jānovieto tā, lai vadību varētu veikt bez jebkādas demontāžas. Savienojumam ar CAN autobusu sistēmu nav jāatbilst šai prasībai;

2. izolācijas materiālam uz iekārtas kabeļiem jābūt neskartam, un kabeli jāuzstāda tā, lai nevarētu rasties nodilums vai bojājumi. Kabelus nedrīkst savienot;

3. iekārtas kabeļi jātur atsevišķi no pārējiem transportlīdzekļa kabeļiem, un tos nedrīkst sajaukt ar šiem kabeļiem. Kabeļi starp akseleratora pedāli un ātruma ierobežotāju nedrīkst būt garāki, nekā nepieciešams uzstādīšanai;

4. savienojumu ar transportlīdzekļa CAN kopņu sistēmu veic ar lodēšanu vai līdzvērtīgu risinājumu, kas nodrošina labu saskari;

5. vadības parametru iestatīšanas iespējas pēc iestatīšanas tiek bloķētas tā, lai tās vēlāk nevarētu mainīt;

6. savienojumam starp ātruma ierobežotāju un motora vadības bloku jābūt aizzīmogatam;

7. ja ātruma ierobežotājam izmanto atsevišķu aizsargapvalku, tam jābūt aizzīmogatam;

8. katra plomba ir unikāli numurēta stieples plomba, ko izdevusi pārbaudes iestāde. Plombas ir izturīgas un nav salaužamas bez instrumentiem.