

# Правилник на Шведската агенция по транспорта

ШВЕДСКА  
АГЕНЦИЯ ПО  
ТРАНСПОРТА

TSFS 20:

[Година]:[№]

Публикувано на  
[Следва да се избере  
дата]

## Правилник на Шведската агенция за транспорт Изменение на разпоредбите и общите съвети на Шведската пътна администрация (VVFS 2003:19) относно автомобилите, преобразувани в трактори, и автомобилите, преобразувани в моторно оборудване от клас II;

ДВИЖЕНИЕ ПО  
ПЪТИЩАТА

прието на . [Следва да се избере дата]

Съгласно глава 8, раздел 16 от Наредбата за превозните средства (2009:211) по отношение на наредбите и общите съвети на шведската пътна администрация (VVFS 2003:19) относно автомобилите, преобразувани в трактори, и автомобилите, преобразувани в моторно оборудване от клас II, Шведската транспортна агенция издава<sup>1</sup> следното

че глава 1, раздел 3, глава 4, раздел 33 и раздели 160—164 гласят следното:

че се създават шестте нови раздела, глава 4, раздели 33а-д и 164а, ново приложение и непосредствено преди глава 4, раздели 33 и 33д, нови заглавия, със следния текст:

и че се приема следната обща насока.

### Глава 1

**Раздел 3** За позовавания на изискванията, които се прилагат за оригинални превозни средства, които са били пуснати в експлоатация на 1 юни 2010 г. или по-късно, се прилагат разпоредбите и общите съвети на Шведската транспортна агенция (TSFS 2016:22) относно леките автомобили и ремаркетата, които са били пуснати в експлоатация на 1 юли 2010 г. или по-късно.

Ако оригиналното превозно средство е било пуснато в експлоатация преди 1 юни 2010 г., вместо това се прилагат изискванията на

<sup>1</sup> Вж. Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество.

разпоредбите и общите съвети на Шведската агенция по транспорта (TSFS 2013:63) относно автомобилите и ремаркетата, теглени от автомобили.

## Глава 4

### *Общи изисквания*

**Раздел 33** Трактор А се преобразува така, че максималната конструктивна скорост да не надвишава 30 km/h по хоризонтален път. Преобразуването се състои от:

1. устройство за ограничаване на скоростта (ограничител на скоростта), което трябва да отговаря на изискванията на приложение 1; или

2. механично преобразуване, при което скоростта е ограничена само от предавателното отношение и когато скоростта на най-ниската предавка не трябва да бъде повече от 10 km/h при 2/3 от максималните обороти на двигателя на оригиналното превозно средство. Преобразуването се извършва по такъв начин, че максималната проектна скорост да може да бъде увеличена само с голяма трудност.

**Раздел 33а** Когато се контролира скоростта на трактор А, максималната конструктивна скорост може да бъде надвишена с максимум десет процента.

### **Общи насоки**

*Проектната скорост следва да бъде проверена чрез изпитване на равен път, където може да се достигне максималната скорост на превозното средство.*

**Раздел 33б** Трактор А, който е преобразуван в съответствие с раздел 33, параграф 1 и е оборудван с ръчна предавателна кутия, може, ако общото му тегло е:

1. Не повече от 3500 кг, най-много да има трите най-ниски предавки и задна предавка. Ако предавателната кутия на трактора е оборудвана с високи и ниски предавки, те могат да бъдат в експлоатация.

2. Над 3500 кг, разполагат с достатъчно предавки, включително задна предавка, така че при скорост на празен ход на най-високата налична предавка, тя не може да надвишава максималната проектна скорост.

**Раздел 33в** Трактор А, който е преработен в съответствие с раздел 33, параграф 1 и е оборудван с автоматична предавателна кутия, трябва

да има всички възможности за ръчно превключване блокирани или демонтирани.

**Раздел 33г** А-трактор не може да има круиз контрол. Ако оригиналното превозно средство е оборудвано със система за управление на скоростта, тя трябва да бъде демонтирана или окончателно изключена.

#### *Скоростомер*

**Параграф 33д** А-трактор трябва да има скоростомер, показващ скоростта в километри в час, с максимално допустимо отклонение от десет процента. Той трябва да е свързан към основната електрическа система на превозното средство и да може да се чете както на дневна светлина, така и на тъмно.

**Раздел 160** Трактор А и ремарке, теглено от трактор А, трябва да имат знак LGF (знак за маркиране на бавно движещо се превозно средство), който:

1. е типowo одобрен и маркиран в съответствие с Правило № 69 на ИКЕ или от Шведската пътна администрация или Шведската транспортна администрация, и

2. отговаря на изискванията, посочени в раздели 161—164а.

Ремарке, теглено от трактор А, не е необходимо да отговаря на изискванията на раздели 163 и 164.

**Раздел 161** Знакът LGF не може да бъде сгъван или по друг начин променян по размер. Той не трябва да бъде снабден с нищо, което засяга неговата светлоотразителна функция.

**Раздел 162<sup>2</sup>** Знакът за LGF се позиционира, както следва:

1. Колкото е възможно по-назад на превозното средство.

2. Вертикално, не по-малко от 0,6 m и не повече от 1,8 m над земята, измерено от долния ръб на знака.

3. Хоризонтално, центрирано или в рамките на лявата външна гранична линия на превозното средство.

Знакът LGF не трябва да се поставя в прозорец, зад решетки или нещо друго, което може да закрие или да увреди видимостта на знака LGF.

Ако конструкцията или използването на превозното средство прави невъзможно спазването на изискванията на параграф 2 от първа алинея, размерите могат да бъдат коригирани, ако е необходимо.

**Раздел 163** Знакът за LGF трябва да бъде здраво монтиран така, че да не може да се отдели или да промени положението си. Монтажът с

<sup>2</sup> Изменението включва, наред с другото, премахването на фигура 5.

двойнозалепяща лента, велкро или подобни решения не представлява сигурен монтаж.

**Раздел 164** Ако няма подходяща повърхност за монтиране на превозното средство, трябва да има държач за знака LGF. Този държач трябва да бъде здраво монтиран, така че да не може да се отдели или да промени положението си.

**Раздел 164а** Знакът за LGF се монтира вертикално и перпендикулярно на надлъжната посока на превозното средство с максимално отклонение от 10°. Знакът LGF трябва да бъде насочен назад и да има един от върховете на триъгълника, сочещ нагоре.

Геометричната видимост на знака за LGF трябва да бъде

1. хоризонтално, 30° навътре и навън, и
2. вертикално, 15° над и под хоризонталната линия.

### **Влизане в сила и преходни разпоредби**

1. Настоящият устав влиза в сила на **ДД месец 20ГГ г.**
2. За автомобил, преобразуван в трактор и пуснат в експлоатация преди **ДД месец 20ГГ г.**, разпоредбите относно проектната скорост в глава 4, раздел 33 се прилагат в предишната им версия. Когато в предходната версия се прилага раздел 33, раздели 33а-д не се прилагат.

Преходната разпоредба в първа алинея не се прилага, ако устройството за ограничаване на скоростта или максималната проектна скорост са били променени.

От името на Шведската агенция по транспорта

JONAS VJELFVENSTAM

**Докладчик**

(Пътен и железопътен транспорт)

## Приложение 1

### Изисквания към конструкцията на ограничителя на скоростта

Ограничителят на скоростта трябва да бъде проектиран така, че:

1. Да действа като самостоятелен възел и да не зависи от други компоненти, с изключение на кабелите за свързване.

2. Да е снабден със защитен капак, който не може да се отвори без видима повреда или без ограничителят на скоростта да стане нефункционален. Може да се използва отделен предпазен капак, ако параграф 7, Изисквания за монтиране на ограничителя на скоростта, може да бъде изпълнен.

3. Контролът на скоростта се регулира чрез електронния педал на газта на оригиналното превозно средство, а сигналът за скоростта се получава от системата CAN на превозното средство.

4. Той е оборудван със съединители, пригодени за свързване между педала на газта на оригиналното превозно средство и модула за управление на двигателя, където кабелите са от тип многожилни. Всички вътрешни проводници в прехода между многожилния кабел и съединителя на педала на газта трябва да бъдат защитени от външни повреди.

5. Той непрекъснато открива неизправности и отклонения на ограничителя и входните сигнали. В случай на неизправност или отклонение на ограничителя или входящите сигнали, стойността за органа за управление на двигателя трябва незабавно да бъде равна на нула процента на педала на газта. Ако захранването е прекъснато, изходният сигнал към блока за управление на двигателя трябва незабавно да бъде прекъснат или да бъде нула волта.

6. Той няма система или устройство за дистанционно управление, или нещо друго, което може да повлияе на неговата работа или зададени стойности. Ограничителят на скоростта обаче може да има възможност за задаване на контролните параметри по време на монтажа, при условие че могат да бъдат изпълнени изискванията по параграф 5, Изисквания за монтирането на ограничителя на скоростта.

#### *Електромагнитна съвместимост (EMC)*

Ограничителят на скоростта трябва да отговаря на изискванията на разпоредбите на Националния съвет по електрическа безопасност (ELSÄK-FS 2016:3) относно електромагнитната съвместимост.

### **Изисквания за монтиране на ограничителя на скоростта**

Монтирането на ограничителя на скоростта трябва да отговаря на следните изисквания:

1. Ограничителят на скоростта и кабелите за монтаж трябва да бъдат разположени по такъв начин, че управлението да може да се извършва без необходимост от разглобяване. Връзката с системата на шината CAN не трябва да отговаря на това изискване.

2. Изолационният материал върху кабелите на инсталацията трябва да бъде непокътнат, а кабелите да са монтирани по такъв начин, че да не може да настъпи износване или повреда. Кабелите не трябва да се снаждат.

3. Кабелите на инсталацията трябва да бъдат отделени от другите кабели в превозното средство и не трябва да могат да се смесват с тях. Кабелите между педала на газта и ограничителя на скоростта не трябва да са по-дълги от необходимото за монтиране.

4. Свързването към шината CAN на превозното средство трябва да се извършва чрез запояване или еквивалентно решение, осигуряващо добър контакт.

5. Възможностите за настройка на параметрите на управление трябва да бъдат блокирани след настройката по такъв начин, че да не могат да бъдат променяни впоследствие.

6. Съединителят между ограничителя на скоростта и модула за управление на двигателя трябва да бъде пломбиран.

7. Ако се използва отделен защитен капак за ограничителя на скоростта, той трябва да бъде пломбиран.

8. Всяка пломба трябва да бъде уникално номерирана телена пломба, издадена от контролния орган. Пломбите трябва да бъдат трайни и да не се чупят без инструменти.