

Den svenske trafikstyrelses lovsamling

DEN SVENSK
TRAFIKSTYRELSE

TSEFS 20: [År]:

[Nr.]

Offentliggjort den
[Vælg en dato]

Den svenske trafikstyrelses forskrifter om ændring af det svenske vejdirektorats forskrifter og generelle råd (VVFS 2003:19) om biler, der ombygges til traktorer, og biler, der ombygges til motoriseret udstyr i klasse II

VEJTRAFIK

vedtaget den . [Vælg en dato]

I henhold til kapitel 8, § 16, i køretøjsbekendtgørelsen (2009:211), for så vidt angår det svenske vejdirektorats forskrifter og generelle råd (VVFS 2003:19) om biler, der ombygges til traktorer, og biler, der ombygges til motoriseret udstyr i klasse II, udsteder den svenske trafikstyrelse¹ følgende

at kapitel 1, § 3, kapitel 4, § 33, og §§ 160-164 affattes således:

at seks nye afsnit, kapitel 4, §§ 33a-e og 164a og et nyt bilag indsættes, og umiddelbart før kapitel 4, §§ 33 og 33e, indsættes nye overskrifter med følgende ordlyd:

og *at* følgende generelle råd vedtages.

Kapitel 1

§ 3 For henvisninger til krav, der gælder for originale køretøjer, der er taget i brug den 1. juni 2010 eller senere, gælder den svenske trafikstyrelses forskrifter og generelle råd (TSFS 2016:22) om biler og påhængskøretøjer, der trækkes af biler, og som er taget i brug den 1. juli 2010 eller senere.

Hvis det originale køretøj er taget i brug før den 1. juni 2010, finder kravene i den svenske trafikstyrelses forskrifter og generelle råd (TSFS 2013:63) om biler og påhængskøretøjer, der trækkes af biler, i stedet anvendelse.

¹ Se Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

Kapitel 4

Generelle krav

§ 33 En A-traktor skal ombygges således, at dens konstruktivt bestemte maksimalhastighed ikke overstiger 30 km/h på en vandret vej. Ombygningen består af:

1. en hastighedsbegrænsende anordning (hastighedsbegrænser), som skal opfylde kravene i bilag 1; eller
2. mekanisk ombygning, hvor hastigheden kun er begrænset af udvekslingsforholdet, og hvor hastigheden i det laveste gear ikke må være mere end 10 km/h ved 2/3 af det oprindelige køretøjs maksimale motorhastighed. Ombygningen skal ske på en sådan måde, at det kun er med stor vanskelighed, at den konstruktivt bestemte maksimalhastighed kan øges.

§ 33 a Ved kontrol af en A-traktors hastighed kan den konstruktivt bestemte maksimalhastighed overskrides med højst 10 %.

Generelle råd

Den konstruktivt bestemte hastighed bør kontrolleres ved prøvning på en flad vej, hvor køretøjets maksimale hastighed kan nås.

§ 33 b En A-traktor, der er ombygget efter § 33, stk. 1, og som er udstyret med manuel gearkasse, kan, hvis dens samlede vægt er:

1. Højst 3 500 kg, højst have de tre laveste gear og bakgear til rådighed. Hvis A-tractorens gearkasse er udstyret med høje og lave gear, kan disse være i drift.
2. Over 3 500 kg, have nok gear til rådighed, herunder bakgear, således at ved tomgangshastighed i det højeste gear til rådighed, kan det ikke overstige den maksimale konstruktivt bestemte hastighed.

§ 33 c En A-traktor, der er ombygget efter § 33, stk. 1, og som er udstyret med automatisk gearkasse, skal have alle muligheder for at få manuelt gearskifte blokeret eller afmonteret.

§ 33 d En A-traktor må ikke have fartpilot. Hvis det originale køretøj er udstyret med fartpilot, skal det afmonteres eller permanent frakobles.

Hastighedsmåler

§ 33e En A-traktor skal have et speedometer, der viser hastigheden i kilometer i timen, med en maksimal fejlmargen på ti procent. Det skal være tilsluttet køretøjets elektriske hovedsystem og skal kunne aflæses både i dagslys og i mørke.

§ 160 En A-traktor og et påhængskøretøj, der trækkes af en A-traktor, skal være forsynet med et LGF-skilt (skilt til mærkning af langsomtkørende køretøjer), som:

1. er typegodkendt og mærket i overensstemmelse med ECE-regulativ nr. 69 eller af det svenske vejdirektoratet eller den svenske trafikstyrelse, og
2. opfylder kravene i §§ 161-164a.

Et påhængskøretøj, der trækkes af en A-traktor, behøver ikke at opfylde kravene i §§ 163 og 164.

§ 161 LGF-skiltet må ikke foldes eller på anden måde ændres i størrelse. Det må ikke være udstyret med noget, der påvirker dets reflekterende funktion.

§ 162² LGF-skiltet anbringes på følgende måde:

1. Så langt tilbage på bilen som muligt.
2. Lodret, ikke under 0,6 meter og ikke over 1,8 meter over jorden, målt fra den nederste kant af skiltet.
3. Vandret, centreret eller inden for køretøjets yderste venstre afgrænsningslinje.

LGF-skiltet må ikke placeres inde i en rude, bag gitre eller andet, der kan tilsløre eller forringe LGF-skiltets synlighed.

Hvis køretøjets konstruktion eller anvendelse gør det umuligt at opfylde kravene i første afsnit, stk. 2, kan dimensionerne justeres efter behov.

§ 163 LGF-skiltet skal være forsvarligt monteret, så det ikke kan løsne sig eller ændre position. Montering med dobbeltklæbende tape, burrebånd eller lignende løsninger udgør ikke sikker montering.

§ 164 Hvis der ikke er nogen passende overflade til montering på køretøjet, skal der forefindes en holder til LGF-skiltet. Denne holder skal være forsvarligt monteret, så den ikke kan løsne sig eller ændre stilling.

§ 164a LGF-skiltet skal monteres lodret og vinkelret på køretøjets længderetning med en maksimal afvigelse på 10°. LGF-skiltet skal vende bagud og have et af trekantens punkter, der peger opad.

LGF-skiltets geometriske synlighed skal være

1. vandret, 30° indad og udad, og
2. lodret, 15° over og under den vandrette linje.

Ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser

1. Denne forfatning træder i kraft den **DD måned 20YY**.
2. For en bil, der er ombygget til en traktor og taget i brug før **DD Måned 20ÅÅ**, finder bestemmelserne om konstruktivt bestemt maksimalhastighed i kapitel 4, § 33, anvendelse i deres tidligere udgave. Når § 33 anvendes i den tidligere affattelse, finder §§ 33a-e ikke anvendelse.

² Ændringen indebærer bl.a., at figur 5 udgår.

Overgangsbestemmelsen i stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis den hastighedsbegrænsende anordning eller den konstruktivt bestemte maksimalhastighed er blevet ændret.

På vegne af den svenske trafikstyrelse

JONAS BJELFVENSTAM

Ordfører
(Vej og jernbane)

Bilag 1

Krav til hastighedsbegrænsers konstruktion

Hastighedsbegrænsers skal være konstrueret således, at:

1. Den fungerer som en selvstændig enhed og er ikke afhængig af andre komponenter, bortset fra eventuelle kabler til tilslutning.
2. Den er forsynet med et beskyttelsesdæksel, som ikke kan åbnes uden synlige skader eller uden at hastighedsbegrænsers bliver ubrugelig. Der kan anvendes et særskilt beskyttelsesdæksel, hvis stk. 7, Krav til montering af hastighedsbegrænsers, kan opfyldes.
3. Hastighedskontrollen reguleres via den elektroniske gaspedal på det originale køretøj, og hastighedssignalet modtages fra køretøjets CAN-bussystem.
4. Den er udstyret med konnektorer, der er tilpasset til tilslutning mellem gaspedalen på det originale køretøj og motorstyringsenheden, hvor kablerne er af multiledertypen. Alle interne ledere i overgangen mellem multilederkablet og konnektoren ved gaspedalen skal være beskyttet mod ydre skader.
5. Den registrerer løbende fejl og afvigelser på begrænsers og indgangssignalerne. Hvis begrænsers eller indgangssignalerne svinger eller afviger, skal værdien for motorstyreenheden straks svare til nul procent af gaspedalen. Hvis strømforsyningen afbrydes, skal udgangssignalet til motorstyringsenheden straks afbrydes eller være nul volt.
6. Den har ikke et system eller en enhed til fjernbetjening eller noget andet, der kan påvirke dens drift eller indstille værdier. Hastighedsbegrænsers kan dog have mulighed for at indstille kontrolparametre under monteringen, forudsat at stk. 5, Krav til montering af hastighedsbegrænsers, kan opfyldes.

Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC).

Hastighedsbegrænsers skal opfylde kravene i det nationale el-sikkerhedsråds forskrifter (ELSÅK-FS 2016:3) om elektromagnetisk kompatibilitet.

Krav til montering af hastighedsbegrænsers

Monteringen af hastighedsbegrænsers skal opfylde følgende krav:

1. Hastighedsbegrænsers og kablerne til montering skal være placeret på en sådan måde, at kontrol kan udføres uden behov for nogen adskillelse. Tilslutningen til CAN-bussystemet behøver ikke at opfylde dette krav.

2. Isoleringsmaterialet på installationens kabler skal være intakt, og kablerne skal monteres på en sådan måde, at slid eller beskadigelse ikke kan forekomme. Kablerne må ikke splejSES.

3. Installationens kabler skal holdes adskilt fra de andre kabler i køretøjet og må ikke kunne blandes med disse. Kablerne mellem gaspedalen og hastighedsbegrænseren må ikke være længere end nødvendigt for monteringen.

4. Tilslutning til køretøjets CAN-bussystem skal ske ved lodning eller en tilsvarende løsning, der sikrer god kontakt.

5. Mulighederne for at indstille kontrolparametre skal låses efter indstillingen på en sådan måde, at de ikke kan ændres efterfølgende.

6. Konnektoren mellem hastighedsbegrænseren og motorstyreenheden skal være forseglet.

7. Hvis der anvendes et separat beskyttelsesdæksel til hastighedsbegrænseren, skal dette forsegles.

8. Hver forsegling skal være en entydigt nummereret trådplombering udstedt af kontrolorganet. Forseglingerne skal være holdbare og må ikke brydes uden brug af værktøj.