



Rootsi Transpordiameti eeskirjad Rootsi Maanteeameti sätete ja üldnõuannete (VVFS 2003:19) muutmine traktoriteks ümberehitatud autode ja II klassi mootorsõidukiteks ümberehitatud autode osas;

TSFS 20:

[Aasta]:[Nr]

Avaldatud [Valige
kuupäev]

MAANTEELIIKLUS

Vastu võetud [Valige kuupäev]

Sõidukimääruse (2009:211) 8. peatüki § 16 kohaselt, seoses Rootsi Maanteeameti eeskirjade ja üldnõuannetega (VVFS 2003:19) traktoriteks ümberehitatud autode ja II klassi mootoriga seadmeteks ümberehitatud autode kohta, väljastab Rootsi Transpordiamet¹ järgmise

et 1. peatüki 3. jagu, 4. peatüki 33. jagu ja jaod 160–164 sõnastatakse järgmiselt:

et lisatakse kuus uut jagu, 4. peatükk, jaotised 33a–e ja 164a, uus lisa ning vahetult enne 4. peatüki jaotisi 33 ja 33e uued pealkirjad järgmises sõnastuses:

ja et võetakse vastu allpool esitatud üldsuunised.

1. peatükk

Lõige 3 Viidete puhul nõuetele, mida kohaldatakse originaalsõidukite suhtes, mis võeti kasutusele 1. juunil 2010 või hiljem, kohaldatakse Rootsi Transpordiameti eeskirju ja üldisi nõuandeid (TSFS 2016:22) autode ja autode poolt veetavate haagiste kohta, mis võeti kasutusele 1. juulil 2010 või hiljem.

Kui originaalsõiduk võeti kasutusele enne 1. juunit 2010, kohaldatakse selle asemel Rootsi transpordiameti eeskirjade ja üldiste nõuannete (TSFS 2013:63) nõudeid autode ja autode poolt pukseeritavate haagiste kohta.

¹ Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord.

4. peatükk

Üldnõuded

Paragrahv 33 A-traktor tuleb ümber ehitada nii, et selle maksimaalne projekteeritud kiirus horisontaalteel ei ületaks 30 km/h. Ümberarvestamine hõlmab järgmist:

1. kiiruspiirik (kiirusepiiraja), mis peab vastama I lisa nõuetele; või
2. mehaaniline muundamine, mille puhul kiirus on piiratud ainult ülekandearvuga ja kiirus madalaimal käigul ei tohi 2/3 algsõiduki mootori maksimaalsest pöörlemiskiirusest ületada 10 km/h. Ümberehitamine peab toimuma nii, et maksimaalset projekteeritud kiirust on võimalik suurendada ainult suurte raskustega.

Paragrahv 33a A-traktori kiiruse reguleerimisel võib valmistajakiirust ületada maksimaalselt kümme protsenti.

Üldsuunised

Projekteeritud kiirust tuleks kontrollida tasasel teel, kus on võimalik saavutada sõiduki maksimaalne kiirus.

Paragrahv 33b Paragrahvi 33 lõike 1 kohaselt ümberehitatud käsikäigukastiga A-traktor võib, kui tema kogukaal on:

1. Kuni 3 500 kg, kõige rohkem kolm madalaimat käiku ja tagasikäik saadaval. Kui A-traktori käigukast on varustatud kõrgete ja madalate käikudega, võivad need olla töökorras.
2. Üle 3 500 kg kaaluvatel sõidukitel peab olema piisavalt käike, sealhulgas tagasikäik, nii et kõrgeimal võimalikul käigul tühikäigul ei saa see ületada maksimaalset valmistajakiirust.

Paragrahv 33c Paragrahvi 33 lõike 1 kohaselt ümberehitatud automaatkäigukastiga A-traktoril peavad olema kõik manuaalse käiguvahetuse võimalused blokeeritud või demonteeritud.

Paragrahv 33d A-traktoril ei tohi olla püsikiirusehoidjat. Kui originaalsõiduk on varustatud kiirushoidikuga, tuleb see lahti võtta või püsivalt välja lülitada.

Spidomeeter

Lõige 33e A-traktoril peab olema kiirusmõõdik, mis näitab kiirust kilomeetrites tunnis, kusjuures suurim lubatud viga on kümme protsenti. See peab olema ühendatud sõiduki põhielektrisüsteemiga ja olema loetav nii päeavalguses kui ka pimedas.

Artikkel 160 A-traktoril ja A-traktori pukseeritaval haagisel peab olema LGF-märk (aeglaselt liikuva sõiduki tähis), mis:

1. on saanud tüübikinnituselt ja on märgistatud vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjale nr 69 või Rootsi Maanteeameti või Rootsi Transpordiameti poolt ning

2. vastab §-des 161–164a sätestatud nõuetele.

A-traktoriga veetav haagis ei pea vastama punktide 163 ja 164 nõuetele.

Paragrahv 161 LGF-märki ei tohi kokku voltida ega muul viisil selle suurust muuta. Seadmele ei tohi olla paigaldatud midagi, mis mõjutab selle peegeldusfunktsiooni.

Paragrahv 162² LGF-märk paigutatakse järgmiselt:

1. Nii kaugele sõiduki taha kui võimalik.

2. Vertikaalselt, mitte vähem kui 0,6 meetrit ja mitte rohkem kui 1,8 meetrit maapinnast, mõõdetuna märgi alumisest servast.

3. Horisontaalselt, keskele või sõiduki vasakule välispiirjoonele.

LGF-märki ei tohi paigutada aknaklaasi sisse, võre taha ega muusse kohta, mis võib LGF-märgi nähtavust varjata või kahjustada.

Kui sõiduki konstruktsioon või kasutamine ei võimalda täita esimese lõigu punkti 2 nõudeid, võib mõõtmeid vastavalt vajadusele kohandada.

Paragrahv 163 LGF-märk peab olema kindlalt paigaldatud nii, et see ei saaks eralduda ega oma asendit muuta. Paigaldamine kahepoolse teibi, takjapaela või sarnaste lahendustega ei kujuta endast turvalist paigaldust.

Paragrahv 164 Kui sõidukile paigaldamiseks sobivat pinda ei ole, peab olema LGF-märgi hoidik. Hoidik peab olema kindlalt paigaldatud nii, et see ei saaks eralduda ega oma asendit muuta.

Paragrahv 164a LGF-märk paigaldatakse vertikaalselt ja sõiduki pikisuunaga risti, maksimaalse kõrvalekaldega 10°. LGF-märk peab olema suunatud tahapoole ja üks kolmnurga tippudest peab olema suunatud ülespoole.

LGF-märgi geomeetriline nähtavus peab olema

1. horisontaalselt, 30° sisse- ja väljapoole ning

2. vertikaalselt, 15° horisontaaljoonest üles- ja allapoole.

Jõustumine ja üleminekusätted

1. Käesolev põhikiri jõustub **DD kuu 20YY**.

2. Traktoriks ümberehitatud ja enne **PP Kuu 20AA** kasutusele võetud auto puhul kohaldatakse 4. peatüki 33. ja 34. sätteid valmistajakiiruse kohta nende eelmises versioonis. Paragrahvi 33 kohaldamisel eelmises versioonis ei kohaldata paragrahve 33a–e.

² Muudatus toob muu hulgas kaasa joonise 5 eemaldamise.

Esimese lõigu üleminekusätet ei kohaldata, kui kiiruspiirikut või maksimaalset valmistajakiirust on muudetud.

Rootsi Transpordiameti nimel

JONAS BJELFVENSTAM

Raportöör

(Maantee- ja raudteetransport)

Lisa 1.

Kiiruspiiriku konstruksioonile esitatavad nõuded

Kiirusepiiraja peab olema projekteeritud nii, et:

1. See toimib eraldiseisva üksusena ja ei sõltu muudest komponentidest, välja arvatud mis tahes kaablid ühendamiseks.
2. See on varustatud kaitsekattega, mida ei saa avada ilma nähtavate kahjustusteta või ilma, et kiiruspiirik muutuks kasutuskõlbmatuks. Kui on võimalik täita punkti 7, kiiruspiiriku paigaldamise nõuded, võib kasutada eraldi kaitsekattet.
3. Kiirust reguleeritakse originaalsõiduki elektroonilise gaasipedaali abil ning kiirussignaali saadakse sõiduki CAN-siinisüsteemist.
4. See on varustatud pistikühendustega, mis on kohandatud ühendamiseks originaalsõiduki gaasipedaali ja mootori juhtploki vahel, kus kaablid on mitmejuhtmelised. Kõik sisejuhgid, mis on üleminekul mitmejuhtmelise kaabli ja gaasipedaali pistiku vahel, peavad olema kaitstud väliste kahjustuste eest.
5. See tuvastab pidevalt piiraja ja sisendsignaalide rikkeid ja kõrvalekaldeid. Piiraja või sisendsignaalide rikke või kõrvalekalde korral peab mootori juhtploki väärtus viivitamata olema võrdne gaasipedaali nullprotsendilise väärtusega. Kui toiteallikas on katkenud, katkestatakse viivitamata mootori juhtploki edastatav väljundsignaal või see on null volti.
6. Sellel ei ole kaugjuhtimissüsteemi ega -seadet ega midagi muud, mis võiks mõjutada selle toimimist või seatud väärtusi. Kiiruspiirikul võib siiski olla võimalus seadistada paigaldamise ajal juhtimisparameetreid, tingimusel et on võimalik täita punkti 5 „Kiiruspiiriku paigaldamise nõuded”.

Elektromagnetiline ühilduvus.

Kiirusepiiraja peab vastama Riikliku Elektriõhutusameti elektromagnetilise ühilduvuse eeskirjade (ELSÄK-FS 2016:3) nõuetele.

Kiiruspiiriku paigaldamise nõuded

Kiiruspiiriku paigaldamine peab vastama järgmistele nõuetele:

1. Kiirusepiiraja ja paigalduskaablid peavad asuma nii, et kontrolli saaks teostada ilma demonteerimiseta. Ühendus CAN-bussi süsteemiga ei pea sellele nõudele vastama.
2. Paigaldise kaablite isoleermaterjal peab olema terve ja kaablid peavad olema paigaldatud nii, et ei tekiks hõõrdumist ega kahjustusi. Kaableid ei tohi liita.

3. Paigaldise kaablid tuleb hoida sõiduki muudest kaablitest eraldi ja neid ei tohi olla võimalik nendega segi ajada. Gaasipedaali ja kiiruspiiriku vahelised kaablid ei tohi olla pikemad, kui paigaldamiseks vajalik.

4. Ühendus sõiduki CAN-siinisüsteemiga tuleb teha jootmise või samaväärse lahenduse abil, mis tagab hea kontakti.

5. Juhtimisparameetrite seadistamise võimalused lukustatakse pärast seadistamist nii, et neid ei saa hiljem muuta.

6. Kiiruspiiriku ja mootori juhtploki vaheline ühendus peab olema plommitud.

7. Kui kiiruspiiriku jaoks kasutatakse eraldi kaitsekattet, peab see olema plommitud.

8. Iga plomm on kontrolliasutuse väljastatud kordumatu numbriga traadist plomm. Plommid peavad olema vastupidavad ja neid ei tohi lõhkuda ilma tööriistadeta.