

Kuljetushallituksen määräykset traktoreiksi muutetuista autoista sekä II-luokan moottorityökoneiksi muutetuista autoista annettujen Ruotsin tielaitoksen määräysten (VVFS 2003:19) muuttamisesta

TSFS 20:
[Vuosi]:[Nro]

Julkaistu
[Valitse päivämäärä]

annettu [Valitse päivämäärä]

TIELIIKENNE

Kuljetushallitus määrää¹ ajoneuvoasetuksen (2009:211) 8 luvun 16 §:n nojalla traktoreiksi muutetuista autoista sekä II-luokan moottorityökoneiksi muutetuista autoista annettujen Ruotsin tielaitoksen määräysten (VVFS 2003:19) osalta,

että muutetaan 1 luvun 3 §, 4 luvun 33 § ja 160–164 § seuraavasti,
että lisätään kuusi uutta pykälää, 4 luvun 33 a–e § ja 164 a §, uusi liite ja välittömästi ennen 4 luvun 33 ja 33 e §:ää, uudet otsikot, seuraavasti,
ja että annetaan seuraavat yleiset ohjeet.

1 luku

3 § Autoista ja autojen vetämistä perävaunuista, jotka on otettu käyttöön 1 päivänä heinäkuuta 2010 tai sen jälkeen, annettuja kuljetushallituksen määräyksiä ja yleisiä ohjeita (TSFS 2016:22) sovelletaan viitattaessa vaatimuksiin, joita sovelletaan 1 päivänä kesäkuuta 2010 tai sen jälkeen käyttöön otettuihin alkuperäisiin ajoneuvoihin.

Jos alkuperäinen ajoneuvo on otettu käyttöön ennen 1 päivää kesäkuuta 2010, sovelletaan sen sijaan autoja ja autojen vetämiä perävaunuja koskevien kuljetushallituksen määräysten ja yleisten ohjeiden (TSFS 2013:63) vaatimuksia.

¹ Ks. teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 9 päivänä syyskuuta 2015 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535.

4 luku

Yleiset vaatimukset

33 § A-traktori on muutettava siten, että sen suurin rakenteellinen nopeus vaakasuoralla tiellä on enintään 30 kilometriä tunnissa. Muuttaminen toteutetaan

1. nopeudenrajoittimella, jonka on täytettävä liitteen 1 vaatimukset, tai
2. mekaanisella muuttamisella, jossa nopeutta rajoittaa ainoastaan välityssuhde ja jossa nopeus pienimmällä vaihteella saa olla enintään 10 kilometriä tunnissa alkuperäisen ajoneuvon moottorin suurimman kierrosluvun kahden kolmanneksen nopeudella. Muuttaminen on toteutettava siten, että suurimman rakenteellisen nopeuden lisääminen on erittäin vaikeaa.

33 a § A-traktorin nopeutta säädettyessä suurin rakenteellinen nopeus saa ylittyä enintään 10 prosentilla.

Yleiset ohjeet

Rakenteellinen nopeus on tarkastettava tekemällä koe tasaisella tiellä, jolla ajoneuvon suurin nopeus voidaan saavuttaa.

33 b § A-traktorissa, joka on muutettu 33 §:n 1 momentin mukaisesti ja varustettu käsivaihteistolla ja jos sen kokonaispaino on

1. enintään 3 500 kilogrammaa, saa olla käytettävissä enintään kolme pienintä vaihdetta ja peruutusvaihte. Jos A-traktorin vaihdelaatikko on varustettu suurilla ja pienillä vaihteilla, ne voivat olla toiminnassa;
2. yli 3 500 kilogrammaa, saa olla saatavilla riittävästi vaihteita, peruutusvaihte mukaan luettuna, niin, että suurinta rakenteellista nopeutta ei voida ylittää joutokäyntinopeudella suurimmalla käytettävissä olevalla vaihteella.

33 c § A-traktorissa, joka on rakennettu uudelleen 33 §:n 1 momentin mukaisesti ja varustettu automaattivaihteistolla, kaikki mahdollisuudet manuaaliseen vaihtamiseen on lukittava tai purettava.

33 d § A-traktorissa ei saa olla vakionopeudensäädintä. Jos alkuperäinen ajoneuvo on varustettu vakionopeudensäätimellä, se on purettava tai kytkettävä pysyvästi irti.

Nopeusmittari

33 e § A-traktorissa on oltava nopeusmittari, joka näyttää nopeuden kilometreinä tunnissa siten, että virhemarginaali on enintään 10 prosenttia.

Nopeusmittari on kytkettävä ajoneuvon pääsähköjärjestelmään, ja sen on oltava luettavissa sekä päivänvalossa että pimeässä.

160 § A-traktorissa ja A-traktorin vetämässä perävaunussa on oltava LGF-merkintä (hitaasti liikkuvan ajoneuvon merkintä), joka

1. on tyyppihyväksytty ja merkitty ECE-säännön nro 69 mukaisesti tai jonka merkitsemisestä vastaa kuljetushallitus tai Ruotsin tielaitos ja
2. täyttää 161–164 a §:ssä säädetyt vaatimukset.

A-traktorin vetämän perävaunun ei tarvitse täyttää 163 ja 164 §:n vaatimuksia.

161 § LGF-merkintää ei saa taitella tai muuten muuttaa kooltaan. Siihen ei saa lisätä mitään, mikä vaikuttaa sen heijastusominaisuuteen.

162 §² LGF-merkintä sijoitetaan seuraavasti:

1. Mahdollisimman taakse ajoneuvoon.
2. Pystysuunnassa vähintään 0,6 metriä ja enintään 1,8 metriä maanpinnan yläpuolella mitattuna merkin alareunasta.
3. Vaakasuunnassa keskitetysti tai ajoneuvon vasemman ulkoreunan sisäpuolelle.

LGF-merkintää ei saa sijoittaa ikkunaruuutuun eikä säleikköjen tai vastaavien taakse niin, että LGF-merkinnän näkyvyys hämärtyisi tai heikentyisi.

Jos ajoneuvon rakenteen tai käytön vuoksi ei ole mahdollista noudattaa ensimmäisen momentin 2 kohdan vaatimuksia, mittoja voidaan säätää tarvittaessa.

163 § LGF-merkintä on kiinnitettävä tukevasti siten, ettei se voi irrota tai ettei sen asento voi muuttua. Tukevana kiinnittämisenä ei pidetä kiinnittämistä kaksipuolisella teipillä, tarranauhalla tai vastaavilla ratkaisuilla.

164 § Jos ajoneuvossa ei ole sopivaa asennuspintaa, on käytettävä LGF-merkinnän pidikettä. Tämä pidike on kiinnitettävä tukevasti siten, ettei se voi irrota tai ettei sen asento voi muuttua.

164 a § LGF-merkintä on asennettava pystysuoraan sekä kohtisuoraan ajoneuvon pituussuuntaan nähden siten, että enimmäispoikkeama on 10 astetta. LGF-merkintä on suunnattava taaksepäin, ja yhden sen kolmion kärjistä on osoitettava ylöspäin.

LGF-merkinnän geometrisen näkyvyyden on oltava

1. vaakasuunnassa 30 astetta sisäänpäin ja ulospäin ja
2. pystysuunnassa 15 astetta vaakasuoran linjan ylä- ja alapuolella.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

1. Tämä säädös tulee voimaan [päivämäärä 20xx].

² Muutos merkitsee muun muassa kuvion 5 poistamista.

2. Autoon, joka on muutettu traktoriksi ja otettu käyttöön ennen [päivämäärä 20xx], sovelletaan rakenteellista nopeutta koskevia 4 luvun 33 §:n säännöksiä niiden aiemmassa versiossa. Kun 33 §:ää sovelletaan aiemmassa versiossa, 33 a–e §:ää ei sovelleta.

Ensimmäisen kohdan siirtymäsäännöstä ei sovelleta, jos nopeudenrajoitinta tai suurinta rakenteellista nopeutta on muutettu.

Kuljetushallituksen puolesta

JONAS BJELFVENSTAM

Esittelijä

(maantie- ja raideliikenne)

Liite 1

Nopeudenrajoittimen rakennetta koskevat vaatimukset

Nopeudenrajoitin on suunniteltava seuraavasti:

1. Se toimii itsenäisenä yksikkönä eikä ole riippuvainen muista komponenteista, paitsi mahdollisista liitântäkaapeleista.
2. Siinä on suojakansi, jota ei voi avata ilman näkyviä vaurioita tai ilman, että nopeudenrajoitin muuttuu toimintakyvyttömäksi. Erillistä suojakantta voidaan käyttää, jos nopeudenrajoittimen asennusta koskevien vaatimusten 7 kohdan vaatimukset täyttyvät.
3. Nopeudensäätöä ohjataan alkuperäisen ajoneuvon sähköisellä kaasupolkimella, ja nopeussignaali vastaanotetaan ajoneuvon CAN-väyläjärjestelmästä.
4. Se on varustettu liittimillä, jotka on sovitettu alkuperäisen ajoneuvon kaasupolkimen ja moottorin ohjausyksikön välille, ja kaapelit ovat monijohdintyyppiä. Kaikki monijohdinkaapelin ja kaasupolkimen liittimen välisessä siirtymässä olevat sisäiset johtimet on suojattava ulkoisilta vaurioilta.
5. Se havaitsee jatkuvasti rajoittimen ja tulosignaalien viat ja poikkeamat. Rajoittimen tai tulosignaalien vian tai poikkeaman tapauksessa moottorin ohjausyksikköön tulevan arvon on vastattava viipymättä kaasupolkimen nollaa prosenttia. Jos virransyöttö keskeytyy, moottorin ohjausyksikköön tulevan lähtösignaalin on keskeydyttävä tai sen on oltava nolla voltia viipymättä.
6. Siinä ei ole kauko-ohjausjärjestelmää tai -laitetta tai mitään muutakaan sellaista, mikä voisi vaikuttaa sen toimintaan tai asettaa arvoja. Nopeudenrajoittimessa voi kuitenkin olla mahdollisuus asettaa säätöparametreja asennuksen aikana, edellyttäen, että nopeudenrajoittimen asennusta koskevien vaatimusten 5 kohdan vaatimukset täyttyvät.

Sähkömagneettinen yhteensopivuus (EMC)

Nopeudenrajoittimen on täytettävä sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevien kansallisen sähköturvallisuuslautakunnan määräysten (ELSÄK-FS 2016:3) vaatimukset.

Nopeudenrajoittimen asennusta koskevat vaatimukset

Nopeudenrajoittimen asennuksen on täytettävä seuraavat vaatimukset:

1. Nopeudenrajoitin ja asennuskaapelit on sijoitettava siten, että tarkastus voidaan suorittaa ilman purkamista. CAN-väyläjärjestelmään tehdyn liitännän ei tarvitse täyttää tätä vaatimusta.

2. Asennuksen kaapeleiden eristysmateriaalin on oltava ehjä, ja kaapelit on asennettava siten, etteivät ne hankaudu tai vaurioidu. Kaapeleita ei saa liittää päittäin.

3. Asennuksen kaapelit on pidettävä erillään ajoneuvon muista kaapeleista, eivätkä ne saa sekoittua keskenään. Kaasupolkimen ja nopeudenrajoittimen väliset kaapelit eivät saa olla pidempiä kuin asennus edellyttää.

4. Liitäntä ajoneuvon CAN-väyläjärjestelmään on tehtävä juottamalla tai vastaavalla ratkaisulla, jolla varmistetaan hyvä kosketus.

5. Mahdollisuudet säätöparametrien asettamiseen on lukittava asettamisen jälkeen siten, ettei niitä voida myöhemmin muuttaa.

6. Nopeudenrajoittimen ja moottorin ohjausyksikön välinen liitin on sinetöitävä.

7. Jos nopeudenrajoittimessa käytetään erillistä suojakantta, se on sinetöitävä.

8. Kunkin sinetin on oltava tarkastuslaitoksen myöntämä yksilöllisesti numeroitu vaijerisinetti. Sinettien on oltava kestäviä, eikä niitä pidä voida rikkoa ilman työkaluja.