

# Recueil des textes légaux et réglementaires de l'Agence suédoise des transports

L'AGENCE  
SUÉDOISE  
DES  
TRANSPORTS

## Règlement de l'Agence suédoise des transports modifiant les dispositions et l'avis général de l'administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II;

TSFS 20:  
[Année]:[N°]

Publié le  
[Sélectionner une date]

adopté le . [Sélectionner une date]

CIRCULATION  
ROUTIÈRE

En vertu du chapitre 8, article 16, de l'ordonnance sur les véhicules (2009:211), en ce qui concerne le règlement et les orientations générales de l'administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II, l'Agence suédoise des transports émet<sup>1</sup> ce qui suit:

*que* le chapitre 1, article 3, le chapitre 4, article 33 et articles 160 à 164 sont libellés comme suit:

*que* les six nouveau articles, chapitre 4, articles 33a-e et 164a, une nouvelle annexe, et immédiatement avant le chapitre 4, articles 33 et 33e, de nouveaux titres, sont insérés, libellés comme suit;

et que les recommandations générales suivantes sont adoptées.

### Chapitre 1

**Article 3** Pour les références aux exigences qui s'appliquent aux véhicules d'origine mis en service le 1er juin 2010 ou après, le règlement et les orientations générales de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2016:22) sur les voitures et les remorques tractées par des voitures, mis en service le 1er juillet 2010 ou après, s'appliquent.

Si le véhicule d'origine a été mis en service avant le 1er juin 2010, les exigences du règlement et des orientations générales de l'Agence suédoise

<sup>1</sup> Voir la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

des transports (TSFS 2013:63) sur les voitures et les remorques tractées par des voitures s'appliquent à la place.

## Chapitre 4

### *Exigences générales*

**Article 33** Un tracteur A doit être transformé de telle sorte que sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas 30 km/h sur une route horizontale. La conversion consiste en:

1. un dispositif de limitation de vitesse (limiteur de vitesse) qui doit satisfaire aux exigences de l'annexe 1; ou
2. une conversion mécanique lorsque la vitesse est limitée uniquement par le rapport de transmission et que la vitesse dans le rapport le plus bas ne doit pas dépasser 10 km/h aux 2/3 du régime moteur maximal du véhicule d'origine. La conversion doit être effectuée de telle sorte qu'il soit très difficile d'augmenter la vitesse maximale par construction.

**Article 33a** Lors du contrôle de la vitesse d'un tracteur A, la vitesse maximale par construction peut être dépassée d'un maximum de dix pour cent.

### ***Orientation générale***

*La vitesse de conception doit être vérifiée par des essais sur une route plate où la vitesse maximale du véhicule peut être atteinte.*

**Article 33b** Un tracteur A qui a été converti conformément à l'article 33, paragraphe 1, et qui est équipé d'une boîte de vitesses manuelle peut, si son poids total est:

1. Inférieur ou égal à 3 500 kg, disposer au maximum des trois vitesses les plus basses et de la marche arrière. Si la boîte de vitesses du tracteur A est équipée de rapports vitesses hautes et basses, celles-ci peuvent être opérationnelles.
2. Supérieur à 3 500 kg, disposer de suffisamment de vitesses, y compris la marche arrière, de sorte qu'au ralenti dans le rapport le plus élevé disponible, il ne puisse pas dépasser la vitesse maximale de conception.

**Article 33c** Un tracteur A qui a été reconstruit conformément à l'article 33, paragraphe 1, et qui est équipé d'une boîte de vitesses automatique doit avoir toutes les possibilités de changement de vitesse manuel bloquées ou démontées.

**Article 33d** Un tracteur A ne peut pas être équipé d'un régulateur de vitesse. Si le véhicule d'origine est équipé d'un régulateur de vitesse, il doit être démonté ou définitivement désactivé.

*Compteur de vitesse*

**Paragraphe 33e** Un tracteur A doit être équipé d'un compteur de vitesse indiquant la vitesse en kilomètres par heure, avec une marge d'erreur maximale de dix pour cent. Il doit être raccordé au système électrique principal du véhicule et doit être lisible de jour comme de nuit.

**Article 160** Un tracteur A et une remorque tractés par un tracteur A doivent être munis d'un panneau LGF (signal pour le marquage des véhicules lents) qui:

1. est homologué et marqué conformément au règlement CEE 69 ou par l'Administration suédoise des routes ou l'Administration suédoise des transports, et
2. est conforme aux exigences énoncées aux articles 161-164a.

Une remorque tractée par un tracteur A n'a pas besoin de satisfaire aux exigences des sections 163 et 164.

**Article 161** Le panneau LGF ne peut pas être plié ni autrement modifié en taille. Il ne doit pas être équipé de quoi que ce soit qui affecte sa fonction réfléchissante.

**Article 162<sup>2</sup>** Le panneau LGF doit être placé comme suit:

1. Aussi loin que possible à l'arrière du véhicule.
2. Verticalement, pas moins de 0,6 mètre et pas plus de 1,8 mètre au-dessus du sol, mesuré à partir du bord inférieur du panneau.
3. Horizontalement, au centre ou à l'intérieur de la ligne de démarcation extérieure gauche du véhicule.

Le panneau LGF ne doit pas être placé à l'intérieur d'une vitre, derrière des grilles ou tout autre élément susceptible d'obscurcir ou de nuire à la visibilité du panneau LGF.

Si la conception ou l'utilisation du véhicule ne permet pas de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2 du premier alinéa, les dimensions peuvent être ajustées si nécessaire.

**Article 163** Le panneau LGF doit être solidement fixé de manière à ne pas pouvoir se détacher ou changer de position. Le montage avec du ruban adhésif double face, du velcro ou des solutions similaires ne constitue pas un montage sécurisé.

**Article 164** S'il n'y a pas de surface appropriée pour le montage sur le véhicule, un support pour le panneau LGF doit être présent. Ce support doit être solidement fixé de manière à ne pas pouvoir se détacher ou changer de position.

**Article 164 a** Le panneau LGF doit être monté verticalement et perpendiculairement à la direction longitudinale du véhicule, avec un écart

<sup>2</sup> Cette modification entraîne, entre autres, la suppression de la figure 5.

maximal de 10°. Le panneau LGF doit être dirigé vers l'arrière et avoir l'un des points du triangle pointé vers le haut.

La visibilité géométrique du panneau LGF doit être

1. horizontalement, de 30° vers l'intérieur et vers l'extérieur, et
2. verticalement, de 15° au-dessus et au-dessous de la ligne horizontale.

### **Entrée en vigueur et dispositions transitoires**

1. La présente loi entre en vigueur le **DD mois 20YY**.

2. Pour une voiture convertie en tracteur et mise en service avant **JJ Mois 20AA**, les dispositions relatives à la vitesse par construction du chapitre 4, section 33, s'appliquent dans leur version précédente. Lorsque l'article 33 est appliqué dans la version précédente, les articles 33a à 33e ne s'appliquent pas.

La disposition transitoire du premier alinéa ne s'applique pas si le dispositif limiteur de vitesse ou la vitesse maximale par construction a été modifiée.

Au nom de l'Agence suédoise des transports

JONAS BJELFVENSTAM

**Rapporteur**

(Route et rail)

## Annexe 1

### Prescriptions relatives à la conception du limiteur de vitesse

Le limiteur de vitesse doit être conçu de telle sorte que:

1. Il agit comme une unité autonome et ne dépend pas d'autres composants, à l'exception des câbles de connexion.
2. Il est équipé d'un couvercle de protection qui ne peut être ouvert sans dommages visibles ou sans que le limiteur de vitesse devienne inutilisable. Un couvercle de protection séparé peut être utilisé si le paragraphe 7, Prescriptions relatives à l'installation du limiteur de vitesse, peut être respecté.
3. Le contrôle de la vitesse est régulé par la pédale d'accélérateur électronique du véhicule d'origine, et le signal de vitesse est reçu du système de bus CAN du véhicule.
4. Il est équipé de connecteurs adaptés pour la connexion entre la pédale d'accélérateur du véhicule d'origine et l'unité de commande du moteur, où les câbles sont du type multiconducteur. Tous les conducteurs internes dans la transition entre le câble multiconducteur et le connecteur à la pédale d'accélérateur doivent être protégés contre les dommages externes.
5. Il détecte en permanence les défauts et les déviations sur le limiteur et les signaux d'entrée. En cas de défaillance ou de déviation du limiteur ou des signaux d'entrée, la valeur pour l'unité de commande du moteur doit être équivalente à zéro pour cent de la pédale d'accélérateur sans délai. Si l'alimentation électrique est interrompue, le signal de sortie vers l'unité de commande du moteur doit être interrompu ou nul volt sans délai.
6. Il ne dispose pas de système ou de dispositif de contrôle à distance, ni de quoi que ce soit d'autre qui pourrait affecter son fonctionnement ou définir des valeurs. Toutefois, le limiteur de vitesse peut avoir la possibilité de régler les paramètres de commande pendant l'installation, à condition que le paragraphe 5, Prescriptions relatives à l'installation du limiteur de vitesse, puisse être respecté.

### *Compatibilité électromagnétique (CEM)*

Le limiteur de vitesse doit être conforme aux exigences de la réglementation du Conseil national de la sécurité électrique (ELSÄK-FS 2016:3) sur la compatibilité électromagnétique.

### Prescriptions relatives à l'installation du limiteur de vitesse

L'installation du limiteur de vitesse doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

1. Le limiteur de vitesse et les câbles d'installation doivent être situés de manière à permettre un contrôle sans démontage. La connexion au système de bus CAN n'a pas à répondre à cette exigence.

2. Le matériau isolant sur les câbles de l'installation doit être intact, et les câbles doivent être installés de manière à ne pas provoquer d'abrasion ou d'endommagement. Les câbles ne doivent pas être épissés.

3. Les câbles de l'installation doivent être séparés des autres câbles du véhicule et ne doivent pas pouvoir être mélangés avec ceux-ci. Les câbles entre la pédale d'accélérateur et le limiteur de vitesse ne doivent pas être plus longs que nécessaire pour l'installation.

4. La connexion au système de bus CAN du véhicule doit se faire par soudage ou par une solution équivalente assurant un bon contact.

5. Les possibilités de réglage des paramètres de commande doivent être verrouillées après le réglage, de telle sorte qu'elles ne puissent pas être modifiées par la suite.

6. Le raccord entre le limiteur de vitesse et l'unité de commande du moteur doit être scellé.

7. Si un couvercle de protection séparé est utilisé pour le limiteur de vitesse, celui-ci doit être scellé.

8. Chaque scellé doit être un scellé métallique numéroté de façon unique, délivré par l'organisme de contrôle. Les scellés doivent être durables et ne doivent pas pouvoir être brisés sans outils.