

Propisi Švedske agencije za promet Izmjena propisa i općih savjeta Švedske uprave za ceste (VVFS 2003:19) o automobilima preinačenima u traktore i automobilima preinačenima u motornu opremu II. razreda;

CESTOVNI PROMET

doneseno dana . [Odabрати datum]

U skladu s poglavljem 8. člankom 16. Pravilnika o vozilima (2009:211), u pogledu propisa i općih savjeta Švedske uprave za ceste (VVFS 2003:19) o automobilima preinačenima u traktore i automobilima preinačenima u motoriziranu opremu II. razreda, Švedska agencija za promet propisuje¹ sljedeće

da poglavlje 1., članak 3., poglavlje 4., članak 33. i članci od 160. do 164. glase kako slijedi:

da se umeće šest novih članaka, poglavlje 4. članci od 33.a do 33.e i članak 164.a, novi prilog, a neposredno prije poglavlja 4. članka 33. i 33.e, novi naslovi, koji glase kako slijedi;

i da se usvaja sljedeći opći savjet.

Poglavlje 1.

Članak 3. Za upućivanja na zahtjeve koji se primjenjuju na izvorna vozila koja su stavljena u uporabu 1. lipnja 2010. ili kasnije, primjenjuju se propisi i opći savjeti Švedske agencije za promet (TSFS 2016:22) o automobilima i prikolicama koje vuče automobil, a koji su stavljeni u uporabu 1. srpnja 2010. ili kasnije.

Ako je izvorno vozilo stavljeno u uporabu prije 1. lipnja 2010., primjenjuju se zahtjevi propisa i općih savjeta Švedske agencije za promet (TSFS 2013:63) o automobilima i prikolicama koje vuče automobil.

¹ Vidjeti Direktivu (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva.

Poglavlje 4.

Opći zahtjevi

Članak 33. A-traktor se mora preinačiti tako da njegova najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 30 km/h na vodoravnoj cesti. Preinaka se sastoji od:

1. uređaja za ograničenje brzine (ograničivač brzine) koji mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga 1.; ili
2. mehaničke preinake pri kojoj je brzina ograničena samo prijenosnim omjerom i pri kojoj brzina u najnižem stupnju prijenosa ne smije biti veća od 10 km/h pri 2/3 najveće brzine motora izvornog vozila. Preinaka se izvodi tako da se najveća projektirana brzina može povećati samo uz velike poteškoće.

Članak 33.a Pri kontroli brzine A-traktora najveća konstrukcijska brzina može se prekoračiti za najviše deset posto.

Opći savjet

Konstrukcijsku brzinu trebalo bi provjeriti ispitivanjem na ravnoj cesti na kojoj se može postići najveća brzina vozila.

Članak 33.b A-traktor koji je preinačen u skladu s člankom 33. stavkom 1. i opremljen ručnim mjenjačem može, ako mu je ukupna težina:

1. Do 3 500 kg, imati najviše tri niska stupnja prijenosa i stupanj prijenosa za vožnju unatrag. Ako je mjenjač A-traktora opremljen visokim i niskim stupnjevima prijenosa, oni mogu biti u funkciji.
2. Više od 3 500 kg, ima dovoljno dostupnih stupnjeva prijenosa, uključujući stupanj prijenosa za vožnju unatrag, tako da pri praznom hodu u najvišem dostupnom stupnju prijenosa ne može premašiti najveću konstrukcijsku brzinu.

Članak 33.c A-traktor koji je obnovljen u skladu s člankom 33. stavkom 1. i opremljen automatskim mjenjačem mora imati sve mogućnosti za ručno prebacivanje blokirane ili rastavljene.

Članak 33.d A-traktor ne smije imati tempomat. Ako je izvorno vozilo opremljeno tempomatom, on se mora rastaviti ili trajno isključiti.

Brzinomjer

Članak 33.e A-traktor mora imati brzinomjer koji pokazuje brzinu u kilometrima na sat, s najvećom dopuštenom granicom pogreške od deset posto. Mora biti spojen na glavni električni sustav vozila i biti čitljiv i na dnevnom svjetlu i u mraku.

Članak 160. A-traktor i prikolica koje vuče A-traktor moraju imati znak LGF (znak za označivanje sporog vozila) koji:

1. homologiran je i označen u skladu s ECE Pravilnikom 69 ili ga je homologirala i označila Švedska uprava za ceste ili Švedska agencija za promet, i

2. ispunjava zahtjeve iz članaka od 161. do 164.a.

Prikolica koju vuče A-traktor ne mora ispunjavati zahtjeve iz članaka 163. i 164.

Članak 161. Znak LGF ne smije se presavijati ili na drugi način mijenjati u veličini. Ne smije biti opremljen ničim što utječe na njegovu reflektirajuću funkciju.

Članak 162² Znak LGF postavlja se kako slijedi:

1. što je dalje moguće na vozilu.

2. okomito, ne manje od 0,6 metara i ne više od 1,8 metara iznad tla, mjereno od donjeg ruba znaka.

3. vodoravno, sa središtem ili unutar lijeve vanjske granične linije vozila.

Znak LGF ne smije se postaviti unutar prozorskog stakla, iza rešetaka ili bilo čega drugog što bi moglo zamagliti ili narušiti vidljivost znaka LGF.

Ako zbog konstrukcije ili uporabe vozila nije moguće ispuniti zahtjeve iz stavka 2. prvog podstavka, dimenzije se prema potrebi mogu prilagoditi.

Članak 163. Znak LGF mora biti sigurno postavljen tako da se ne može odvojiti ili promijeniti položaj. Postavljanje dvostranom trakom, čičkom ili sličnim rješenjima ne predstavlja sigurno postavljanje.

Članak 164. Ako nema prikladne površine za postavljanje na vozilo, mora biti prisutan držač za znak LGF. Taj držač mora biti sigurno ugrađen tako da se ne može odvojiti ili promijeniti položaj.

Članak 164.a Znak LGF postavlja se uspravno i okomito na uzdužni smjer vozila, s najvećim odstupanjem od 10°. Znak LGF mora biti usmjeren unatrag i imati jednu od točaka trokuta usmjerenu prema gore.

Geometrijska vidljivost znaka LGF mora biti

1. vodoravno, 30° prema unutra i prema van, i

2. okomito, 15° iznad i ispod vodoravne crte.

Stupanje na snagu i prijelazne odredbe

1. Ovaj propis stupa na snagu na **DD. mjesec 20GG.**

2. Za automobil pretvoren u traktor i stavljen u uporabu prije **DD. mjesec 20GG,** odredbe o konstrukcijskoj brzini iz poglavlja 4., članka 33. primjenjuju se u njihovoj prethodnoj verziji. Ako se u prethodnoj verziji primjenjuje članak 33., članci od 33.a do 33.e se ne primjenjuju.

² Izmjenom se, među ostalim, uklanja slika 5.

Prijelazna odredba iz prvog stavka ne primjenjuje se ako su uređaj za ograničenje brzine ili najveća konstrukcijska brzina izmijenjeni.

U ime Švedske agencije za promet

JONAS BJELFVENSTAM

Izvjestitelj
(Cestovni i željeznički promet)

Prilog 1.

Zahtjevi za konstrukciju ograničivača brzine

Ograničivač brzine mora biti konstruiran tako da:

1. Djeluje kao samostalna jedinica i ne ovisi o drugim komponentama, osim kabela za povezivanje.
2. Opremljen je zaštitnim poklopcem koji se ne može otvoriti bez vidljivih oštećenja ili bez onesposobljavanja ograničivača brzine. Može se upotrijebiti zaseban zaštitni poklopac ako se može ispuniti stavak 7., Zahtjevi za ugradnju ograničivača brzine.
3. Regulacijom brzine upravlja se elektroničkom papučicom gasa izvornog vozila, a signal brzine prima se iz sustava CAN sabirnice vozila.
4. Opremljen je priključcima prilagođenim za povezivanje papučice gasa izvornog vozila i upravljačke jedinice motora, gdje su kabeli viševodnog tipa. Svi unutarnji vodiči u prijelazu između viševodnog kabela i priključka na papučici gasa moraju biti zaštićeni od vanjskih oštećenja.
5. Kontinuirano otkriva kvarove i odstupanja na ograničivaču i ulaznim signalima. U slučaju kvara ili odstupanja ograničivača ili ulaznih signala, vrijednost za upravljačku jedinicu motora mora bez odgode biti jednaka nula-posto papučice gasa. Ako je napajanje prekinuto, izlazni signal do upravljačke jedinice motora mora biti prekinut ili nula volti bez odgode.
6. Nema sustav ili uređaj za daljinsko upravljanje, niti bilo što drugo što bi moglo utjecati na njegov rad ili postavljene vrijednosti. Međutim, ograničivač brzine može imati mogućnost postavljanja kontrolnih parametara tijekom ugradnje, pod uvjetom da se mogu ispuniti zahtjevi iz stavka 5., Zahtjevi za ugradnju ograničivača brzine.

Elektromagnetska kompatibilnost (EMC)

Ograničivač brzine mora biti u skladu sa zahtjevima propisa Nacionalnog odbora za električnu sigurnost (ELSÄK-FS 2016:3) o elektromagnetskoj kompatibilnosti.

Zahtjevi za ugradnju ograničivača brzine

Ugradnja ograničivača brzine mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

1. Ograničivač brzine i kabeli za ugradnju moraju biti smješteni tako da se upravljanje može obavljati bez potrebe za rastavljanjem. Priključak na sustav CAN sabirnice ne mora ispunjavati taj zahtjev.
2. Izolacijski materijal na kabelima instalacije mora biti neoštećen, a kabeli moraju biti ugrađeni tako da ne može doći do abrazije ili oštećenja. Kabeli se ne smiju spajati.

3. Kabeli instalacije moraju biti odvojeni od ostalih kabela u vozilu i ne smiju se moći miješati s njima. Kabeli između papučice gasa i ograničivača brzine ne smiju biti dulji nego što je potrebno za ugradnju.

4. Priključak na sustav CAN sabirnice vozila izvodi se lemljenjem ili jednakovrijednim rješenjem kojim se osigurava dobar kontakt.

5. Mogućnosti namještanja kontrolnih parametara zaključavaju se nakon namještanja, tako da se ne mogu naknadno mijenjati.

6. Priključak između ograničivača brzine i upravljačke jedinice motora mora biti plombiran.

7. Ako se koristi poseban zaštitni poklopac za ograničivač brzine, on se mora plombirati.

8. Svaka plomba mora biti žičana plomba s jedinstvenim brojem koju izdaje inspeksijsko tijelo. Plombe moraju biti trajne i ne smiju se moći slomiti bez alata.