

Codul statutar al Agenției suedeze de transport

AGENȚIA
SUEDEZĂ DE
TRANSPORT

TSFS 20:

[Anul]:[Nr.]

Publicate la

[A se selecta o dată]

Reglementările Agenției suedeze de transport de modificare a dispozițiilor și recomandărilor generale ale Administrației Rutiere Suedeze (VVFS 2003:19) privind autoturismele transformate în tractoare și autoturismele transformate în echipamente motorizate de clasa II;

TRAFICUL RUTIER

adoptate la . [A se selecta o dată]

În conformitate cu capitolul 8 articolul 16 din Ordonanța privind vehiculele (2009:211), în ceea ce privește reglementările și recomandările generale ale Administrației Rutiere Suedeze (VVFS 2003:19) privind autoturismele transformate în tractoare și autoturismele transformate în echipamente motorizate de clasa II, Agenția suedeză de transport stabilește¹ următoarele:

că capitolul 1, articolul 3, capitolul 4, articolul 33 și articolele 160-164 au următoarea formulare:

că se introduc șase noi articole, capitolul 4, articolele 33a-e și 164a, o nouă anexă și, imediat înainte de capitolul 4, articolele 33 și 33e, noi titluri, cu următoarea formulare;

și se adoptă următoarele recomandări generale.

Capitolul 1

Articolul 3 Pentru trimerile la cerințele care se aplică vehiculelor originale care au fost puse în circulație la 1 iunie 2010 sau la o dată ulterioară, se aplică reglementările și recomandările generale ale Agenției suedeze de transport (TSFS 2016:22) privind autoturismele și remorcile tractate de autoturisme și care au fost puse în circulație la 1 iulie 2010 sau la o dată ulterioară.

În cazul în care vehiculul original a fost pus în circulație înainte de 1 iunie 2010, se aplică, în schimb, cerințele reglementărilor și recomandărilor

¹ A se vedea Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale.

generale ale Agenției suedeze de transport (TSFS 2013:63) privind autoturismele și remorcile tractate de autoturisme.

Capitolul 4

Cerințe generale

Articolul 33 Un tractor A trebuie să fie transformat astfel încât viteza maximă prin construcție să nu depășească 30 km/h pe un drum orizontal. Transformarea trebuie să constea în:

1. un dispozitiv de limitare a vitezei (limitator de viteză) care trebuie să îndeplinească cerințele din anexa 1; sau
2. o transformare mecanică în cazul căreia viteza este limitată numai de raportul de transmisie și în cazul căreia viteza în treapta cea mai mică nu trebuie să fie mai mare de 10 km/h la 2/3 din turația maximă a motorului vehiculului original. Transformarea se efectuează astfel încât viteza maximă prin construcție să poată fi mărită numai cu mare dificultate.

Articolul 33a La controlul vitezei unui tractor A, viteza maximă prin construcție poate fi depășită cu maximum zece procente.

Recomandări generale

Viteza proiectată ar trebui verificată prin testare pe un drum plat, unde se poate atinge viteza maximă a vehiculului.

Articolul 33b Un tractor A care a fost transformat în conformitate cu articolul 33 alineatul (1) și este echipat cu o cutie de viteze manuală poate, dacă greutatea sa totală este:

1. nu mai mare de 3 500 kg, să aibă cele mai mici trei trepte de viteză și treapta de marșarier disponibile. Dacă cutia de viteze a tractorului A este echipată cu trepte de viteză înalte și joase, acestea pot fi operaționale.
2. peste 3 500 kg, să aibă suficiente trepte de viteză disponibile, inclusiv marșarier, astfel încât la turația de ralanti în cea mai mare treaptă de viteză disponibilă, să nu poată depăși viteza maximă proiectată.

Articolul 33c Un tractor A care a fost reconstruit în conformitate cu articolul 33 alineatul (1) și este echipat cu o cutie de viteze automată trebuie să aibă toate posibilitățile de schimbare manuală blocate sau demontate.

Articolul 33d Un tractor A nu poate avea sistem automat de control al vitezei de croazieră. Dacă vehiculul original este echipat cu un sistem automat de control al vitezei de croazieră, acesta trebuie demontat sau decuplat permanent.

Vitezometru

Articolul 33e Un tractor A trebuie să aibă un vitezometru care indică viteza în kilometri pe oră, cu o marjă maximă de eroare de 10 %. Acesta trebuie să fie conectat la sistemul electric principal al vehiculului și trebuie să poată fi citit atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte.

Articolul 160 Un tractor A și o remorcă tractată de un tractor A trebuie să aibă un semn LGF (semn pentru marcarea vehiculelor lente) care:

1. este omologat de tip și marcat în conformitate cu Regulamentul CEE 69 sau de către Administrația Rutieră Suedeză sau de către Administrația suedeză de transport și

2. respectă cerințele prevăzute la articolele 161-164a.

O remorcă tractată de un tractor A nu trebuie să îndeplinească cerințele articolelor 163 și 164.

Articolul 161 Semnul LGF nu poate fi pliat sau modificat în alt mod ca dimensiune. Acesta nu trebuie să fie echipat cu nimic care să îi afecteze funcția reflectorizantă.

Articolul 162² Semnul LGF se poziționează după cum urmează:

1. cât mai în spate posibil pe vehicul;
2. vertical, la nu mai puțin de 0,6 metri și nu mai mult de 1,8 metri deasupra solului, măsurat de la marginea inferioară a semnelor;
3. orizontal, centrat sau în interiorul liniei de demarcație exterioare stânga a vehiculului.

Semnul LGF nu trebuie amplasat în interiorul unui geam, în spatele grilelor sau al altor elemente care ar putea ascunde sau afecta vizibilitatea semnelor LGF.

În cazul în care proiectarea sau utilizarea vehiculului face imposibilă respectarea cerințelor de la punctul 2 al primului paragraf, dimensiunile pot fi ajustate în funcție de necesități.

Articolul 163 Semnul LGF trebuie să fie bine montat, astfel încât să nu se poată desprinde sau să-și schimbe poziția. Montarea cu bandă dublu adezivă, bandă velcro sau soluții similare nu constituie o montare sigură.

Articolul 164 Dacă nu există o suprafață adecvată pentru montare pe vehicul, trebuie să fie prezent un suport pentru semnul LGF. Acest suport trebuie să fie montat în siguranță, astfel încât să nu se poată desprinde sau să-și schimbe poziția.

Articolul 164a Semnul LGF se montează vertical și perpendicular pe direcția longitudinală a vehiculului, cu o abatere maximă de 10°. Semnul LGF trebuie să fie orientat spre spate și să aibă unul dintre vârfurile triunghiului îndreptat în sus.

Vizibilitatea geometrică a semnelor LGF trebuie să fie

² Modificarea implică, printre altele, eliminarea figurii 5.

1. orizontală, 30° spre interior și spre exterior, și
2. verticală, 15° deasupra și dedesubtul liniei orizontale.

Intrare în vigoare și dispoziții tranzitorii

1. Prezentul statut intră în vigoare la **DD luna 20YY**.
2. Pentru un autovehicul transformat într-un tractor și pus în funcțiune înainte de **DD Lună 20YY**, dispozițiile privind viteza prin construcție din capitolul 4 articolul 33 se aplică în versiunea lor anterioară. În cazul în care articolul 33 se aplică în versiunea anterioară, articolul 33a-e nu se aplică.

Dispoziția tranzitorie de la primul paragraf nu se aplică în cazul în care dispozitivul limitator de viteză sau viteza maximă prin construcție au fost modificate.

În numele Agenției suedeze de transport

JONAS BJELFVENSTAM

Raportor
(Drumuri și căi ferate)

Anexa 1

Cerințe privind proiectarea limitatorului de viteză

Limitatorul de viteză trebuie proiectat astfel încât:

1. acesta să acționeze ca o unitate de sine stătătoare și să nu depindă de alte componente, cu excepția cablurilor pentru conectare;
2. să fie prevăzut cu un capac de protecție care nu poate fi deschis fără deteriorări vizibile sau fără ca limitatorul de viteză să devină inoperabil. Se poate utiliza un capac de protecție separat dacă pot fi îndeplinite cerințele de la punctul 7, Cerințe pentru instalarea limitatorului de viteză;
3. controlul vitezei să fie reglat prin intermediul pedalei de accelerație electronice a vehiculului original, iar semnalul de viteză să fie recepționat de la sistemul CAN-BUS al vehiculului;
4. să fie echipat cu conectori adaptați pentru conectarea între pedala de accelerație a vehiculului original și unitatea de comandă a motorului, unde cablurile sunt de tip multiconductor. Toți conductorii interni aflați în tranziția dintre cablul multiconductor și conectorul de la pedala de accelerație trebuie să fie protejați împotriva deteriorărilor externe;
5. să detecteze continuu defecțiunile și abaterile limitatorului și semnalelor de intrare. În cazul unei defecțiuni sau al unei devieri a limitatorului sau a semnalelor de intrare, valoarea pentru unitatea de comandă a motorului trebuie să fie echivalentul fără întârziere a pedalei de accelerație zero procente. În cazul în care alimentarea cu energie electrică este întreruptă, semnalul de ieșire către unitatea de comandă a motorului trebuie să fie întrerupt sau zero volți fără întârziere;
6. să nu aibă un sistem sau un dispozitiv pentru control de la distanță sau orice altceva care ar putea afecta funcționarea sau setarea valorilor. Cu toate acestea, limitatorul de viteză poate avea opțiunea de a seta parametrii de control în timpul instalării, cu condiția ca cerințele de la punctul 5, Cerințe pentru instalarea limitatorului de viteză, să poată fi îndeplinite.

Compatibilitatea electromagnetică (CEM)

Limitatorul de viteză trebuie să respecte cerințele reglementărilor Consiliului Național pentru Siguranță Electrică (ELSĂK-FS 2016:3) privind compatibilitatea electromagnetică.

Cerințe pentru instalarea limitatorului de viteză

Instalarea limitatorului de viteză trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1. limitatorul de viteză și cablurile pentru instalare trebuie amplasate astfel încât controlul să poată fi efectuat fără a fi necesară dezasambarea.

Conexiunea la sistemul CAN-BUS nu trebuie să îndeplinească această cerință;

2. materialul izolant de pe cablurile instalației trebuie să fie intact, iar cablurile trebuie instalate astfel încât abraziunea sau deteriorarea să nu poată avea loc. Cablurile nu trebuie să fie îmbinate;

3. cablurile instalației trebuie păstrate separat de celelalte cabluri din vehicul și nu trebuie să poată fi amestecate cu acestea. Cablurile dintre pedala de accelerație și limitatorul de viteză nu trebuie să fie mai lungi decât este necesar pentru instalare;

4. conectarea la sistemul CAN-BUS al vehiculului se face prin lipire sau printr-o soluție echivalentă care asigură un contact bun.

5. posibilitățile de setare a parametrilor de control se blochează după setare, astfel încât să nu poată fi modificate ulterior;

6. conectorul dintre limitatorul de viteză și unitatea de comandă a motorului se sigilează;

7. în cazul în care se utilizează un capac de protecție separat pentru limitatorul de viteză, acesta se sigilează;

8. fiecare sigiliu este un sigiliu de sârmă numerotat unic, emis de organismul de inspecție. Sigiliile trebuie să fie durabile și să nu fie rupte fără unelte.