

Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Vägverkets föreskrifter och allmänna råd (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor och bil ombyggd till motorredskap klass II;

TSFS 20[År]:[Nr]

Utkom från trycket
den [Välj ett datum]

VÄGTRAFIK

beslutade den [Välj ett datum].

Transportstyrelsen föreskriver¹ med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) i fråga om Vägverkets föreskrifter och allmänna råd (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor och bil ombyggd till motorredskap klass II

dels att 1 kap. 3 §, 4 kap. 33 § och 160–164 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sex nya paragrafer, 4 kap. 33 a–e §§ och 164 a §, en ny bilaga, och närmast före 4 kap. 33 och 33 e §§ nya rubriker av följande lydelse

samt beslutar följande allmänna råd.

1 kap.

3 § Vid hänvisningar till krav som gäller för ursprungsfordon som tagits i bruk den 1 juni 2010 eller senare ska Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare tillämpas.

Har ursprungsfordonet tagits i bruk före den 1 juni 2010 gäller i stället kraven enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

4 kap.

Övergripande krav

33 § En A-traktor ska vara så ombyggd att dess högsta konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 km/tim på horisontell väg. Ombyggnationen ska utgöras av

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

1. hastighetsbegränsande anordning (hastighetsregulator) som ska uppfylla kraven i bilaga 1, eller

2. mekanisk ombyggnation där hastigheten begränsas endast av utväxlingen och där hastigheten på lägsta växeln ska vara högst 10 km/tim vid 2/3 av ursprungsfordonets motors maximala varvtal. Ombyggnationen ska vara utförd så att det endast med stor svårighet går att öka den högsta konstruktiva hastigheten.

33 a § Vid kontroll av en A-traktors hastighet får den högsta konstruktiva hastigheten överstigas med maximalt tio procent.

Allmänna råd

Den konstruktiva hastigheten bör kontrolleras genom provkörning på en sträcka med plant underlag och där fordonets maximala hastighet kan uppnås.

33 b § En A-traktor som är ombyggd enligt 33 § 1 och utrustad med manuell växellåda får om totalvikten är:

1. Högst 3 500 kg, ha maximalt de tre lägsta växlar samt backväxel tillgängliga. Om A-traktorns växellåda är utrustad med hög- och lågväxel får dessa vara brukbara.

2. Över 3 500 kg, ha så många växlar tillgängliga, inklusive backväxel, att den vid tomgångsvarvtal på högsta tillgängliga växel inte kan överskrida den högsta konstruktiva hastigheten.

33 c § En A-traktor som är ombyggd enligt 33 § 1 och utrustad med automatisk växellåda ska ha samtliga möjligheter till manuell växling spärrade eller demonterade.

33 d § En A-traktor får inte ha farthållare. Om ursprungsfordonet är utrustat med en farthållare ska den demonteras eller vara varaktigt urkopplad.

Hastighetsmätare

33 e § En A-traktor ska ha en hastighetsmätare som visar hastigheten i kilometer per timme och som har en felvisning på maximalt tio procent. Den ska vara inkopplad i fordonets ordinarie elsystem samt ska kunna avläsas såväl i dagsljus som i mörker.

160 § En A-traktor och ett släpfordon som dras av en A-traktor ska ha en LGF-skyld (skyld för markering av långsamtgående fordon) som

1. är typgodkänd och märkt enligt ECE-reglemente 69 eller av Vägverket eller Trafiksäkerhetsverket, och

2. uppfyller kraven i 161–164 a §§.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Föredragande
(Väg och järnväg)

Bilaga 1

Krav på hastighetsregulatorns konstruktion

Hastighetsregulatorn ska vara konstruerad så att:

1. Den fungerar som egen enhet och inte är beroende av andra komponenter förutom eventuella kablar för inkoppling.
2. Den är försedd med skyddshölje som inte går att öppna utan synbara skador eller utan att hastighetsregulatorn blir obrukbar. Separat skyddshölje får användas om punkt 7 Krav på installation av hastighetsregulatorn kan uppfyllas.
3. Reglering av hastighet sker via ursprungsfordonets elektroniska gaspedal och hastighetssignal tas från fordonets CAN-bussystem.
4. Den är utrustad med kontaktstycken anpassade för inkoppling mellan ursprungsfordonets gaspedal och motorstyrenhet, där kablarna är av multiledartyp. Alla inre ledare i övergången mellan multiledarkabel och kontaktstycke vid gaspedal ska vara skyddade mot yttre åverkan.
5. Den kontinuerligt detekterar fel och avvikelser på regulatorn och insignalerna. Vid fel eller avvikelse på regulator eller insignaler ska värde till motorstyrenheten vara motsvarande noll procent gaspedal utan fördröjning. Om avbrott i strömförsörjningen uppstår ska utsignal till motorstyrenheten vara bruten eller noll volt utan fördröjning.
6. Den inte har system eller anordning för fjärrkontroll eller annat som kan påverka dess funktion eller inställda värden. Hastighetsregulatorn får dock ha möjlighet till inställning av styrparametrar i samband med installation, förutsatt att punkt 5 Krav på installation av hastighetsregulatorn kan uppfyllas.

Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)

Hastighetsregulatorn ska uppfylla kraven i Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2016:3) om elektromagnetiskt kompatibilitet.

Krav på installation av hastighetsregulatorn

Installationen av hastighetsregulatorn ska uppfylla följande krav:

1. Hastighetsregulatorn och kablarna för installation ska vara placerade så att kontroll går att utföra utan att någon demontering krävs. Anslutningen till CAN-bussystemet behöver inte uppfylla detta krav.
2. Isolermaterialet på installationens kablar ska vara intakt och kablarna ska vara installerade så att nötning eller skador inte kan uppstå. Kablarna får inte vara skarvade.
3. Installationens kablar ska hållas åtskilda från övriga kablar i fordonet och ska inte kunna sammanblandas med dessa. Kablarna mellan gaspedalen

och hastighetsregulatorn får inte vara längre än vad som krävs för installationen.

4. Inkoppling till fordonets CAN-bussystem ska ske genom lödning eller motsvarande lösning som säkerställer god kontakt.

5. Möjligheter till inställning av styrparametrar ska låsas efter inställning på ett sådant sätt att ändring av dessa inte kan ske i efterhand.

6. Kontaktstycke mellan hastighetsregulator och motorstyrenhet ska plomberas.

7. Om separat skyddshölje för hastighetsregulator används ska detta plomberas.

8. Varje plomb ska utgöras av en av besiktningsorganet utfärdad vajerplomb som är unikt numrerad. Plomberingarna ska vara beständiga och ska inte kunna brytas utan verktyg.