

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]

beslutade den [Välj ett datum].

VÄGTRAFIK

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 sju nya paragrafer, 2 kap. 10 §, 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 vara konstruerad och installerad enligt 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 en 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 som är byggd av ursprungsfordon av 2004 eller senare års modell ska vara försedd med en hastighetsmätare som uppfyller ursprungsfordonets krav.

160 § En A-traktor och ett släpfordon som dras av en A-traktor ska ha en LGF-skylt (skylt 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 §§.

Ett släpfordon som dras av en A-traktor behöver inte uppfylla kraven i 163 och 164 §§.

161 § LGF-skyltens får inte vikas eller på annat sätt ändras avseende storlek. Den får inte förses med något som påverkar dess reflekterande funktion.

162 §² LGF-skylden ska vara placerad enligt följande:

1. Så långt bak på fordonet som möjligt.
2. I höjddled minst 0,6 meter och högst 1,8 meter över marken mätt från skyltens nedre kant.
3. I sidled centrerat eller innanför fordonets vänstra yttre begränsningslinje.

LGF-skylden får inte vara placerad innanför någon ruta, bakom galler eller annat som kan skymma eller försämra LGF-skyldens synlighet.

Om det med hänsyn till fordonets konstruktion eller användning inte går att uppfylla kraven i första stycket 2 får måtten anpassas med det som är nödvändigt.

163 § LGF-skylden ska vara fast monterad så att den inte kan lossna eller ändra läge.

Allmänna råd

Montering med dubbelhäftande tejp, kardborreband eller liknande lösningar anses inte som fast montering.

164 § Om lämplig yta för montering saknas på fordonet ska en hållare för LGF-skylden finnas. Denna hållare ska vara fast monterad så att den inte kan lossna eller ändra läge.

164 a § LGF-skylden ska vara monterad lodrätt och vinkelrätt mot fordonets längdriktning med en avvikelse på högst 10°. LGF-skylden ska vara riktad bakåt och ha en av triangelspetsarna uppåt.

LGF-skyldens geometriska synbarhet ska

1. horisontellt vara 30° inåt och utåt, och
2. vertikalt vara 15° över och under horisontallinjen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den **DD månad 20YY**.
2. För bil ombyggd till traktor som godkänts vid registreringsbesiktning före den **DD månad 20YY** ska bestämmelserna om konstruktiv hastighet i 4 kap. 33 § tillämpas i deras äldre lydelse. När 33 § tillämpas i den äldre lydelsen gäller inte 33 a–e §§.

Första stycket gäller inte fordon på vilket den hastighetsbegränsande anordningen eller den högsta konstruktiva hastigheten har ändrats.

² Ändringen innebär bl.a. att figur 5 tas bort.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Föredragande
(Väg och järnväg)

Remiss

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 dess kablar för inkoppling.
2. Den är försedd med skyddshölje som inte går att öppna utan synbara skador eller utan att hastighetsregulatorn blir obrukbar. Skyddshöljet ska täcka hela kretskortet i regulatorn. Endast kopplingsplinten för inkoppling får placeras utanför skyddshöljet.
3. Reglering av hastighet sker via ursprungsfordonets elektroniska gaspedal och hastighetssignal tas från fordonets CAN-bussystem.
4. Om fel uppstår ska hastigheten regleras så att A-traktorns högsta konstruktiva hastighet om 30 km/tim inte kan överskridas, samt
 - a) om hastighetsregulatorn saknar strömförsörjning ska motorn endast kunna gå på tomgångsvarvtal, och
 - b) om hastighetssignal saknas ska det inte gå att varaktigt öka varvtalet över tomgångsvarvtalet.
5. Den inte har system eller anordning för fjärrkontroll eller annat som kan påverka dess funktion eller inställda värden. Hastighetsregulatorn får dock ha möjlighet till anslutning vid inställning av styrparametrar i samband med installation. Anslutningen ska låsas permanent när parametrarna är inställda.

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 ska vara placerad så att den går att kontrollera utan att någon demontering krävs.
2. Installationens kablar ska ha sin färgkodning i hela sin sträckning. Vid installation ska följande färgkodning av kablar användas:
 - Röd: +12V
 - Svart: Jord
 - Grön: Can L
 - Vit: Can H
 - Grå: Insignal 1 till hastighetsregulator från gaspedal
 - Blå: Utsignal 1 från hastighetsregulator till ECU
 - Brun: Insignal 2 till hastighetsregulator från gaspedal
 - Gul: Utsignal 2 från hastighetsregulator till ECUInstallationens kablar får helt eller delvis ersättas av multiledarkabel.

3. 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.

4. Installationens kablar ska hållas åtskilt 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.

5. Inkoppling till fordonets el- och CAN-bussystem ska ske genom lödning eller motsvarande lösning som säkerställer god kontakt. Inkopplingspunkterna vid fordonets gaspedal ska plomberas.

6. Om kopplingsplinten inte är integrerad i regulatorn ska den förses med ett skyddshölje som enskilt eller tillsammans med hastighetsregulatorns skyddshölje hindrar all åtkomst till regulatorn efter installation. Om separat skyddshölje används för kopplingsplinten ska detta plomberas.

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.