

Drivkrafts-, däck- och fälgändring på traktorer

Föreskriftens bakgrund och rättsgrund

Transport- och kommunikationsverket har den 22 augusti 2023 utfärdat föreskriften Drivkraftsändring på traktorer (TRAFICOM/285315/03.04.03.00/2022), som trädde i kraft den 1 september 2023.

Med den gällande föreskriften utfärdas föreskrifter om tekniska krav som gäller drivkraftsändring på traktorer och om de utredningar som krävs för ändring av drivkraften. Kraven på drivkraftsändring ändras inte i samband med detta föreskriftsprojekt.

I projektet läggs tekniska krav på däck- och fälgändring på fordon i kategori T1-, T2-, T3-, C1-, C2- eller C3 till i föreskriften, samt föreskrifter om påvisande av att ändringarna överensstämmer med kraven vid registrerings- eller ändringsbesiktning.

Det har inte tidigare utfärdats närmare bestämmelser genom lagstiftning om på vilka villkor däckstorleken på traktorer får ändras. Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att meddela föreskrifter grundar sig på det som föreskrivs i fordonslagen (82/2021).

Enligt 7 § 1 mom. i fordonslagen ska ett fordon samt dess delar, system, komponenter och separata tekniska enheter, om inte något annat föreskrivs i fordonslagen eller föreskrivs eller bestäms med stöd av den, uppfylla de tekniska krav som tillämpades i Finland vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet. Alternativt får de tekniska krav tillämpas som tillämpats i Finland efter den första tidpunkten för ibruktagandet av fordonet. Vid bedömningen av överensstämmelse med kraven för ett begagnat fordon, en del, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet får man beakta naturligt slitage som beror på användningen och som inte medför någon större inverkan på säkerheten eller på miljöegenskaperna än i ringa omfattning.

Enligt 7 a § 1 mom. i fordonslagen får ett fordon utan hinder av 7 § 1–4 mom. ändras så att det inte uppfyller de tekniska krav som avses i paragrafen endast om ändringen inte medför någon större inverkan på säkerheten eller miljöegenskaperna än i ringa omfattning. Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om alternativa tekniska krav till de tekniska krav som avses i 7 § 1 mom., i vilka beaktas fordonets användningsändamål och möjligheterna att praktiskt genomföra ändringarna samt föreskrifter om ytterligare krav genom vilka det säkerställs att fordonet är säkert och de negativa konsekvenserna för miljön små efter ändringarna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav på ändring av fordon som avses i 7 a § och om de utredningar som krävs för dem samt om mindre undantag och alternativa krav som av ändamålsenlighets-skäl ska tillämpas vid påvisande av överensstämmelse med kraven och kraven enligt 139 och 144 §. De risker för säkerheten, hälsan eller miljön som undantagen och de alternativa kraven medför får inte öka mer än i ringa omfattning.

Bestämmelser om ändringsbesiktningsskyldigheten för fordon finns i 143 § i fordonslagen. Enligt 1 mom. 1 punkten i paragrafen ska ett motordrivet fordon och ett fordon som kopplas till detta eller dess släpvagn innan det används i trafik godkännas vid ändringsbesiktning, bland annat om fordonets konstruktion har ändrats så att ändringen har mer än obetydlig inverkan på fordonets säkerhet eller utsläpp.

Enligt 143 § 3 mom. i fordonslagen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de i 1 mom. avsedda ändringar som förutsätter ändringsbesiktning samt om sådana smärre ändringar som inte förutsätter ändringsbesiktning.

Bestämmelser om kraven på traktorer, inklusive krav på däck och fälgar som ska installeras på dem, finns särskilt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem) och det föregående Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, samt i delegerade akter som hänför sig till dessa rättsakter. Dessutom har kraven som gäller traktorer utfärdats i de E-reglementen som bifogats till överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976) och som beretts av FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Enligt ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem tillämpas förordningen inte på godkännande av enskilda fordon. Enligt 78 § i fordonslagen kan ett fordon i kategori T dock inte få enskilt godkännande i Finland, varför ett nytt fordon i kategori T som säljs för vägtrafikanvändning eller registreras första gången ska vara EU- eller EG-typgodkänt eller nationellt typgodkänt för små serier. Registreringsbesiktning är möjlig som en åtgärd av samma slag som enskilt godkännande för ett enskilt fordon, men eftersom det inte nationellt har utfärdats krav som avviker från kraven på typgodkännande, ska det vid registreringsbesiktningen påvisas att traktorn uppfyller samma krav som vid typgodkännande.

Bestämmelser om kraven på däck som används på traktorer finns i artikel 34 i den delegerade förordningen (EU) 2015/208 till ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem, som hänvisar till bilaga XXX till samma förordning. Däck för traktorer som är tillåtna enligt förordningen är i första hand däck som är godkända enligt E-reglemente 106 eller ramförordning 167/2013 och som är avsedda för jord- och skogsbruksfordon. Däck för bilar och deras släpvagnar samt för fordon i kategori L kan också godkännas för att installeras på traktorer, om fordonet är konstruerat för särskilda användningsförhållanden som förutsätter att de används. Typgodkännandemyndigheten och den tekniska tjänst som utför godkännandeprovningen av fordonet ska bedöma att däcken lämpar sig för sitt användningsändamål.

För olika typer av fyrhjulingar har det i stor utsträckning konstaterats att däcken på fordon i kategori L som godkänts enligt E-reglemente 75 bäst lämpar sig för deras användningsändamål. På mindre traktorer som finns på marknaden är det ofta endast sådana däck som är typgodkända.

Bildäck (E-reglemente 30, 54 och 117) påträffas mer sällan på traktorer, eftersom särskilda användningsförhållanden är ovanligare, där användningen av dem på en traktor med fog skulle vara säkrare än något annat däckalternativ som anges i kraven. På vissa traktorer som är avsedda för fastighetsskötsel har man redan i typgodkännandet godkänt bildäck, då det särskilda användningsändamålet är användning enbart på väg.

I Finland kan användningen av en traktor i vägtrafiken i vinterförhållanden där det är motiverat att använda bildäck klassificeras som ett särskilt användningsförhållande. Traktorer typgodkänns huvudsakligen för hela den europeiska marknaden, och Finland tillsammans med de övriga nordiska länderna har inte visat sig ha en sådan

marknadsstorlek att tillverkarna skulle ha främjat att bildäck godkänns för traktorer. Det finns mycket forskning om prestandan och funktionen hos vinterdäck avsedda för bilar, särskilt genom olika marknadsdrivna däcktester och myndighetsledda undersökningar. Funktionen för traktordäck eller däck i L-kategori har inte testats särskilt mycket i vinterförhållanden.

I föreskriften ges därför förutsättningar att installera bildäck på vissa traktorer. Användningen av bildäck har dock inte begränsats till enbart vinterdäck, eftersom det inte heller har ansetts nödvändigt att neka till användning av dem under andra omständigheter.

Beredning av föreskriften

Föreskriften har beretts vid Transport- och kommunikationsverket. Information om inledandet av föreskriftsprojektet finns på Transport- och kommunikationsverkets webbplats samt har getts per e-post till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken.

Skriftliga utlåtanden om utkastet till föreskrift har begärts under tiden 27.5–22.7.2024. En begäran om utlåtanden har publicerats på webbplatsen utlåtande.fi. Dessutom har begäran om utlåtanden skickats per e-post till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken. Intressenter och medborgare har dessutom haft möjlighet att kommentera projektet under beredningens gång.

Den slutliga föreskriften publiceras på Finlex och på Transport- och kommunikationsverkets webbplats. Utfärdandet av föreskriften meddelas på Transport- och kommunikationsverkets webbplats samt till dem som anmält sig till sändlistan för beredningen av föreskrifter för vägtrafiken per e-post.

Utkastet till föreskrift har notifierats i enlighet med informationsförfarandet beträffande tekniska föreskrifter (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535).

Utlåtanden

Bedömning av föreskriftens konsekvenser

Närmare föreskrifter om ändring av traktorer har inte tidigare meddelats enligt fordonslagen. I princip har ändring av traktorer således begränsats till ändringar som uppfyller kraven vid den tidpunkt då fordonet togs i bruk eller ändringar som uppfyller förutsättningarna för senare krav enligt huvudregeln i 7 § i fordonslagen. Syftet med föreskriften som gäller däck- och fälgändring på traktorer är att förtydliga kraven på efterinstallerade däck och fälgar på traktorer.

Målet med föreskriften är att förtydliga rättsläget och stödja den praktiska tillämpningen av lagstiftningen genom att meddela en närmare föreskrift om förutsättningarna för däck- och fälgändring på traktorer. Polisen, besiktningsmän, aktörer som säljer traktorer samt medborgare har framfört önskemål om att kraven ska förtydligas. Önskemålet har i synnerhet gällt att klargöra under vilka förutsättningar det är tillåtet att använda däck som godkänts på olika sätt på traktorer.

Genom föreskriften möjliggörs lindrigare krav än de som tillämpades vid typgodkännande av däck och fälgar som installeras på traktorer.

Föreskriften bedöms också ha en inverkan på att minska de negativa miljökonsekvenserna, då man i fortsättningen kunde använda tystare däck med mindre rullmotstånd i fordonen. Dessutom anses meddelandet av föreskriften stödja trafiksäkerheten i synnerhet med tanke på vinterförhållanden.

Till exempel användningen av däck som är godkända för bilar på mindre traktorer kan motiveras på basis av trafiksäkerheten och delvis också de negativa miljökonsekvenserna, men det är inte tydligt om användningen av dem i vägtrafik är laglig.

Föreskriften stöder för sin del målen att lätta på regleringen, eftersom det i fortsättningen inte förutsätts att man enbart stöder sig på de tunga kraven för typgodkännande när man ändrar storleken på traktorns däck.

Detaljmotivering

Föreskriftens rubrik ändras så att den förutom drivkraftsändring i fortsättningen hänvisar även till däck- och fälgändring på fordon.

1 Tillämpningsområde

För drivkraftsändringar gäller föreskriften ändring och byte av motor på fordon i kategori T1, T2, C1 eller C2 med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen samt påvisande av att dessa ändringar överensstämmer med kraven vid registrerings- eller ändringsbesiktning. Ändringar i detta har inte gjorts i föreskriftsprojektet.

I fråga om ändring av däckstorleken läggs i tillämpningsområdet för punkt 1 till ändring av däckstorleken på däck och fälgar på fordon i kategori T1, T2, T3, C1, C2 eller C3 som har en konstruktiv hastighet på högst 60 km/h till andra däckstorlekar än de som godkänts vid typgodkännandet eller som tidigare antecknats i registeruppgifterna. Dessa fordonskategorier omfattar största delen av de traktorer som är registrerade i Finland.

Till de traktorer i kategori T1 som omfattas av föreskriftens tillämpningsområde hör enligt ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem hjulförsedda traktorer, vilkas axel närmast föraren har en minsta spårvidd på minst 1 150 mm, med en egenmassa i kördugligt skick över 600 kg och en fri markhöjd på högst 1 000 mm. På traktorer med en vändbar manöverplats (vändbar sits och ratt) ska den axel som är närmast föraren vara försedd med de däck som har den största diametern.

Enligt artikel 4 i ramförordningen om traktorer och släpvagnar till dessa hör hjulförsedda traktorer med en minsta spårvidd på mindre än 1 150 mm, med en egenmassa i kördugligt skick över 600 kg och en fri markhöjd på högst 600 mm till traktorer i kategori T2. Om höjdvärdet för traktorns tyngdpunkt (enligt det som fast-

ställt i ISO-standarden 789-6:1982 och mätt från markytan) dividerat med medelvärdet för alla axlars minsta spårvidder är mer än 0,90, får den högsta konstruktiva hastigheten vara högst 30 km/h.

Till kategori T3 hör hjulförsedda traktorer med en egenmassa på högst 600 kg.

Efter traktorkategorin ska bokstaven a dessutom antecknas enligt den högsta konstruktiva hastigheten för hjulförsedda traktorer som har en högsta konstruktiv hastighet på högst 40 km/h, och bokstaven b för hjulförsedda traktorer som har en högsta konstruktiv hastighet på över 40 km/h.

Till kategori C hör bandtraktorer som rör sig med hjälp av band eller en kombination av hjul och band och vars underkategorier definieras på samma sätt som i kategori T. En traktor i kategori C kan förutom band även ha däck, så föreskriften lämpar sig också för däckändringar på dessa.

2 Definitioner

Nya strecksatser läggs till för att täcka definitioner som gäller däck- och fälgändringar. Förteckningen över definitionerna omstruktureras också. Innehållet i definitionerna enligt den gällande bestämmelsen, det vill säga definitionerna av bärande konstruktion (ny strecksats 2), naturgas (ny strecksats 6), märkeffekt (ny strecksats 8), SCR-systemet (ny strecksats 9) och intyg över effektmätning (ny strecksats 12), ändras inte.

Den nya strecksatsen 1 gäller däck avsedda för bilar och deras släpvagnar med vilka avses däck som godkänts i enlighet med E-reglemente 30, 54 eller 117 samt kombinationer av däck och dubbar avsedda för fordon i kategorierna M och N och deras släpvagnar enligt Transport- och kommunikationsverkets föreskrift Tekniska krav på och typgodkännande av fordons dubbdäck (TRAFICOM/383441/03.04.03.00/2022).

Den nya strecksatsen 3 gäller definitionen av däck för fordon i kategori L som hänvisar till däck som godkänts i enlighet med E-reglemente 75.

Enligt den nya strecksatsen 4 avses med en traktor som används inom jord- och skogsbruk ett fordon som avses i 7 § i bränsleavgiftslagen (1280/2003).

Enligt den nya strecksatsen 5 avses å sin sida däck som är avsedda och godkända för användning inom jord- och skogsbruk däck som godkänts enligt E-reglemente 106 eller förordning (EU) 2015/208 eller andra sådana däck som är avsedda för användning inom jord- och skogsbruk eller däck som är avsedda för motorredskap eller andra däck som krävs för arbetsbruk och som inte är godkända som däck avsedda för bilar och deras släpvagnar eller som däck avsedda för fordon i kategori L.

Med en traktor utrustad som motorredskap i den nya strecksatsen 7 avses ett fordon enligt 6 § 1 mom. 1 och 2 punkten i bränsleavgiftslagen.

Enligt den nya strecksatsen 10 avses med däckets bredd den bredd enligt det metrisk systemet vilken anges på däckets, eller i andra hand om denna inte finns tillgänglig, en nominell bredd som kontrollerats i normerna STRO (The Scandinavian Tire & Rim Organization) eller ETRTO (The European Tyre and Rim Technical Organization). Enligt den nya strecksatsen 11 avses å sin sida med däckets ytterdiameter

den normala diameter enligt STRO:s eller ETRTO:s däcknormer i fråga som uppges för däckstorleken i fråga.

3 Allmänna krav

I punkt 3 läggs bestämmelser till om skyldigheten för fordonet att genomgå ändringsbesiktning på grund av däck- och fälgändringar på fordonet. I princip ska fordon som ändrats genomgå ändringsbesiktning, om inte något annat föreskrivs eller bestäms. Med föreskriften ges närmare villkor för däck- och fälgändringar enligt vilka fordonet inte behöver genomgå ändringsbesiktning.

4 Ändringar i registeruppgifter

Punkten ändras så att man i fortsättningen beaktar de registerändringar som beror på ändringar i däckstorleken. Däckstorleken antecknas till exempel i registret, men dessutom ska tilläggsuppgifter i anknytning till däckens egenskaper antecknas i registret, bland annat bärförmåga och hastighetskapacitet.

5 Motorbyte på traktorer

Punkten i föreskriften har inte ändrats.

6 Ändring av motorn på traktorer till gasdrift

Punkten i föreskriften har inte ändrats.

7 Motorändringens inverkan på effekt, hastighet och buller

Rubriken till punkten preciseras så att den gäller motorändringens inverkan på effekt, hastighet och buller. Punkten kallades tidigare Ändringens inverkan på effekt, hastighet och buller. Punkten gäller enbart ändring av drivkraften, så rubriken ändras för att tydligare hänvisa till drivkraftsändringar.

8 Konstruktionsändringar på traktorer i samband med byte eller ändring av motor

Punkten i föreskriften har inte ändrats.

9 Ändring av däckstorleken på traktorer

Förutsättningarna för ändring av däckstorleken på traktorer motsvarar kraven på bilar, deras släpvagnar och fordon i kategori L (motorcyklar, tre- och fyrhjulingar), men i förutsättningarna har särdragen hos traktorers konstruktion och användning beaktats.

Däckstorlekar på traktorer i trafik- och transportregistret

Bestämmelser om trafik- och transportregistret och anmälningsskyldigheterna och ansvaren i anknytning till det finns i lagen om transportservice (320/2017).

För större traktorer har ofta tiotals olika däckstorlekar och kombinationer av dessa typgodkänts. Tillverkaren kan begränsa de relevanta däckstorlekarna till en viss fordonsversion och ett visst exemplar i sitt intyg om överensstämmelse. Vid registreringsbesiktningen eller i samband med förhandsanmälan kan dessutom endast en del av de däckstorlekar som godkänts för traktorn och som tillverkaren tillåter ha antecknats i registret.

Typgodkännandet av traktorer har i regel varit obligatoriskt från och med den 1 juli 2009, vilket innebär att man i äldre registeranteckningar kan ha sparat endast uppgifter om de däck som fanns på traktorn vid registreringsbesiktningen, men tillverkaren kan ha tillåtit att även andra däckstorlekar används på traktorn. I stället för typgodkännande är det också möjligt att fordonet genomgår registreringsbesiktning.

De däckstorlekar som antecknats i traktorns register kan delvis kompletteras genom att alla de däckstorlekar som tillverkaren antecknat i intyget om överensstämmelse utan ändringsbesiktning läggs till genom att de tekniska uppgifterna korrigeras på ett besiktningställe.

Med föreskriften anges krav genom vilka däck som avviker från de däckstorlekar som antecknats i registret kan användas på traktorn.

9.1 Allmänna förutsättningar för att ändra däckstorleken

Utgångspunkten är att traktorns däck och fälgar får bytas utan att fordonet genomgår ändringsbesiktning enligt de förutsättningar som anges i 9 punkten, om inte något annat stadgas eller föreskrivs. Till exempel kan periodisk verksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon bidra till att begränsa ändringar som inverkar på hastigheten. Ett fordon kan också utan annan reglering överskrida de mått eller massor som med stöd av vägtrafiklagen är tillåtna i vägtrafik. Dessutom kan fordon efter en ändring omfattas av en annan föreskrift av myndigheten, såsom föreskriften om specialtransporter och specialtransportfordon (TRAFICOM/420073/03.04.03.00/2019), varvid villkoren i föreskriften i fråga ska iakttas i stället för denna föreskrift.

9.1.1 Förutsättningar för ändring av däckstorlek på traktorer som används inom jord- och skogsbruk

Det är inte nödvändigt eller förnuftigt att särskilt noggrant reglera ändring av däcken på en traktor som används inom jord- och skogsbruk och som är utrustad som motorredskap, eftersom traktorer för dessa användningsändamål ofta är mycket mångsidiga maskiner och de däckalternativ som behövs kan variera väldigt mycket. Traktorn kan utrustas med bredare däck till exempel för körning på blöta åkrar eller i skogen.

De däck som används styrs i praktiken av traktortillverkarens anvisningar om däckstorlekar som traktorn får använda med tanke på kraftöverföringen och den konstruktiva hållbarheten. Moderna jord- och skogsbrukstraktorer är som regel fyrhjulsdrivna, så på grund av kraftöverföringens hållbarhet måste däckstorlekarna i vilket fall som helst väljas mycket noggrant.

Kraven är dock att den konstruktiva hastigheten inte får öka mer än den givna toleransen. Toleransen är den samma som i bilaga III till den delegerade förordningen

(EU) 205/2018 till ramförordningen om jordbruks- och skogsbruksfordon (EU) nr 167/2013 när det gäller krav på typgodkännande vid fastställandet av den konstruktiva hastigheten. På grund av variationen i däckstorlekar måste en tolerans tillåtas. Hastighetsökningen på grund av däckets ytterdiameter jämnas ut när däckets slits.

Begränsningen har gjorts därför att klassificeringen av traktorer och körkortskraven baserar sig på traktorns konstruktiva hastighet, och det finns ingen särskild orsak till ökningen av hastigheten.

För en säker däckinstallation är det viktigt att följa STRO:s (Scandinavian Tire & Rim Organization), ETRTRO:s (European Tyre and Rim Technical Organisation) eller däcktillverkarens anvisningar om däckens och fälgarnas kompatibilitet. På så sätt säkerställs det att däckets hålls kvar på fälgen.

I punkten har lagts till ett förtydligande krav som tillåter att även däck som är godkända för bilar och fordon i kategori L installeras på traktorer som används inom jord- och skogsbruket och som är utrustade som motorredskap.

Jord- och skogsbrukstraktorer och traktorer som utrustats som motorredskap finns definierade i bränsleavgiftslagen (1280/2003).

9.1.2 Förutsättningar för ändring av däckstorlek på andra traktorer än de som används inom jord- och skogsbruket

Utöver användningsfallen i punkt 9.1.1 används traktorer bland annat för verksamhet inom fastighets- och trädgårdsskötsel och i allt större utsträckning också som allmänna färdmedel. Sådana traktorer kännetecknas av upprepad och långvarig användning i vägtrafiken, som ofta sker i tätbefolkade områden.

Det har blivit vanligare med traktorer som allmänna färdmedel i synnerhet för unga förare, eftersom man redan som 15-åring får körkort att köra traktorer som har en högsta hastighet på 60 km/h.

Eftersom traktorerna huvudsakligen används på väg är deras användare ofta unga, och eftersom en periodisk besiktningsskyldighet inte fastställts för dem, är regleringen noggrannare än i punkt 9.1.1.

Enligt statistiken ökar olyckor i synnerhet för traktorfyrhjulingar, och därför har man med kraven strävat efter att förbättra dessa fordons säkerhetsegenskaper och undvika negativa konsekvenser.

Kraven är dock inte så stränga att de skulle orsaka nackdelar för traktorer som används i fastighets- eller trädgårdsskötselarbete. Även för dessa traktorer fungerar kraven som förtydligande för att ge ett tydligt spelrum för byte av däck och fälgar.

Däckändringar på dessa traktorer får inte leda till en ökning av fordonets konstruktiva hastighet. I praktiken får ytterdiametern på den drivande axelns däck inte öka i förhållande till den största ytterdiametern som antecknats i registret. Traktortillverkare har dimensionerat fordonets hanterbarhet till en viss högsta hastighet. Dessutom stöder sig fordonsklassificeringen av traktorer och därmed också körkortskraven på fordonets högsta konstruktiva hastighet, vilket innebär att en ökning av hastigheten inte kan tillåtas. En tolerans på 3 km/h och 5 procent som motsvarar den tolerans som tillåts i bilaga III till kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/208 för att bestämma den konstruktiva hastigheten vid typgodkännandeprovning av traktorer. Av produktionstekniska skäl kan måtten på traktordäck som är avsedda särskilt för terrängförhållanden vara inexakta, och därför måste tolerans tillåtas i viss

mån vid en ändring. Toleransvärdena för typgodkännandeprovningen baserar sig också på detta. Då däckets slits minskar den konstruktiva hastigheten naturligt.

En ändring av däckets eller fälgens bredd får inte leda till att fordonets totala bredd ökar mer än 51 millimeter. I regel är däcken eller stänkskärmarna den bredaste punkten på traktorer. I traktorns breddmått som antecknats i registret beaktas inte speglar, körriktningsvisare, främre positionslykter, sidomarkeringslykter, bakre sidopositionslykter och parkeringslykter och inte heller hopfällbara komponenter, såsom lyftbara fotstöd och böjbara stänkskydd.

För traktorer som godkänts enligt ramförordningen (EU) nr 167/2013 finns definitionen av breddmått i den delegerade förordningen (EU) 2015/208, och äldre definitioner än detta finns i standarden ISO 612-1978, som till sitt innehåll är enhetlig. Detta krav, tillsammans med det begränsande kravet vid ändring av spårvidden, begränsar i praktiken också en ändring av däckbredden, men ger spelrum vid valet av däckstorlek. Toleransen som getts för breddmättet underlättar också valet av däckstorlek. Toleransen gör det möjligt att öka bredden till följd av en ändring av spårvidden. Ändringar som påverkar bredden mer än toleransen kan godkännas vid ändringsbesiktningen enligt villkoren i punkt 9.2.

Det är tillåtet att ändra spårvidden med 51 millimeter i samband med byte av fälgar, om traktorn är utrustad med överrullningsskydd som installerats för att undvika att traktorn välter, och som kan vara en säkerhetsbåge, säkerhetsram eller säkerhetshytt. Fälgarnas måttvärden är ofta i tum och till skillnad från för bilar säljs fälgarna inte med måttvärden som ges med millimeters noggrannhet. Kravet tillåter en storleksändring på 1 tum per sida av fordonet. Spårvidden ska kunna ändras i någon mån för att till exempel däck som är smalare än den ursprungliga däckstorleken ska kunna installeras utan alltför stor oönskad inverkan på fordonets stabilitet och för att förhindra att bredare däck och fälgar rör vid fordonets konstruktioner. Genom att byta ut enbart fälgar för att bredda spårvidden och behålla däckstorleken kan man samtidigt underlätta installeringen av snökedjor på mindre traktorer. En särskilt stor ändring av spårvidden leder till en ökning av belastningen på fordonets lager och ramled, och därför är måttet begränsat. Ett belastat lager kan plötsligt gå sönder under körning, vilket kan leda till att fordonets däck lossnar. Lösa ramleder kan leda till försämrad hanterbarhet. En alltför bred spårvidd kan också leda till ett fenomen i fordonet som orsakar en ogynnsam styrrörelse när man kör över ojämnheter med endast däcken på ena sidan. För stor minskning av spårvidden begränsas av fordonets konstruktioner. Ett däck och en fälg som installerats för långt in rör vid fordonets konstruktioner och skulle därigenom strida mot kraven i föreskriften. Traktorer besiktas inte periodiskt, om de inte används i tillståndspliktig trafik. Dessutom underhålls de mycket på egen hand, så man upptäcker inte nödvändigtvis glapp för att korrigera dem i tid. Man ser inget behov av att ändra spårvidden mer än detta.

Spårvidden för en sådan traktor som saknar installerade överrullningsskydd för att undvika att traktorn välter får breddas med 51 millimeter men inte minskas. Sådana traktorer utan överrullningsskydd är oftast så kallade traktorfyrehjulingar som styrs med styrstag samt en äldre traktormateriel som redan är ganska gammal. För ändringen av spårvidden för en sådan traktor finns det samma motiveringar som de som lyfts fram i föregående stycke. Kravet säkerställer att traktorns stabilitet inte försämraras efter ändringen. Om traktorn välter orsakar detta i praktiken alltid allvarliga skador på föraren och en eventuell passagerare, så en försämring av stabiliteten inte kan tillåtas.

Det ska beaktas att klassificeringen mellan kategorierna T1 och T2 enligt ramförordningen EU 167/2013 grundar sig på spårvidden, och därför förutsätter en ändring av

spårvidden, som inverkar på klassificeringen av fordonet, att fordonet genomgår ändringsbesiktning.

En tillåten ändring av fälgens nominella diameter utan skyldighet till ändringsbesiktning är 26 millimeter, det vill säga det är i praktiken möjligt att installera en 1 tum större eller mindre fälg. Ändringen är densamma som den som är tillåten i föreskriften för ändring av bilar konstruktion. Vid ändringsbesiktning tillåts en ändring av fälgens nominella diameter på 51 millimeter, det vill säga en ändring på två tum av fälgens nominella diameter.

Ändringen av fälgens nominella diameter i förhållande till den som antecknats i registret möjliggör användning av olika fälgstorlekar i olika däckserier eller däckpar som används i traktorn utan särskild ändringsbesiktning. Till exempel på sommar-däck och vinterdäck eller på utrustning av traktorer för olika ändamål kan man på så sätt använda fälgar och däck av olika storlekar.

Fälgarna ska dessutom vara lämpliga för hjulnavet. Fälgar med avlånga fästhål som passar för olika bultcirklar får inte installeras på fordonet. Mellan hjulnavet och fälgerna på fordonet får endast anpassningsdelar för att minska fälgens mitthål installeras.

I vissa traktorfyrhjulingar är det möjligt att installera snökedjor endast genom att göra spårvidden bredare och man vet att det används breddningsbitar i dem. Det finns dock för närvarande inget förfarande för godkännande av enskilda breddningsbitar, och det finns därför inga bakgrundsuppgifter för deras hållbarhet. Installation av sådana ingår därför inte i de tillåtna däckändringarna. Med fälgar som breddar spårvidden och med smalare däck får man också mer utrymme om snökedjorna annars inte kan installeras.

Såsom i andra fordonskategorier är det en förutsättning vid ändring av däck och fälgar att de inte rör vid fordonets konstruktioner i något styr- eller fjädringsläge. Kravet lämpar sig även för traktorer.

Däcken ska passa ändamålsenligt och säkert på fälgarna, så därför iakttas STRO:s (Scandinavian Tire & Rim Organization), ERTRO:s (European Tyre and Rim Technical Organisation) eller däcktillverkarens anvisningar om kompatibla däck och fälgar som krav.

Det tillåtet att använda däck på traktorns fritt roterande axlar utan ändringsbesiktning, det vill säga i praktiken även använda däck avsedda för bilar eller fyrehjulingar på framaxeln, förutsatt att förutsättningarna i punkten uppfylls. Till exempel i traktorer av mer traditionell modell, där de drivande bakdäcken är större än de fritt roterande framdäcken, kan man alltså använda bildäck på framaxeln. På sådana traktorer skulle man således kunna utnyttja ett större utbud av vinterdäck som fås på marknaden på framaxeln. Däcken på den fritt roterande axel påverkar inte fordonets konstruktiva hastighet och därför är det inte nödvändigt att bedöma en sådan däckändring vid ändringsbesiktning.

Förhållandet mellan tvärsnittet på höjden och bredden på däck som är avsett för bilar och deras släpvagnar och som används på traktorn får inte vara mindre än 60 procent. Med kravet begränsas att det inte skulle användas däck med särskilt låg profil på traktorer. Traktorer har i princip däck med hög profil och tillverkaren har beaktat detta vid planeringen av fordonets hanterbarhet. Fordonets körbeteende förändras när profilen ändras, och profiländringens inverkan på traktorns stabilitet i kurvor har inte undersökts och ett särskilt behov av däck med mycket låg profil har

inte identifierats, varvid avgränsningen har gjorts. Kravet är inte särskilt strikt, profilen 60 procent är ganska neutral och den allmänna däckprofilen som används på bilar.

När föreskriften träder i kraft gäller kraven på stänkskydd endast för traktorer med en konstruktiv hastighet på över 60 km/h, och de ska även i fortsättningen uppfyllas i samband med däckändringar. Det kan vara möjligt att uppfylla kraven endast genom att modifiera stänkskärmar eller stänkskydden, och därför ska det vara tillåtet att ändra dem för att till exempel installera ett bredare däck. Även stänkskydden och stänkskyddssystemen på andra traktorer får ändras i samband med däckändring, till exempel genom att installera bredare stänkskärmar.

9.2 Ändringar som är tillåtna vid ändringsbesiktning

Traktorn ska genomgå ändringsbesiktning om däck avsedda för bilar och deras släpvagnar installeras på den eller de drivande axlarna. Ett däck som installerats på en drivande axel påverkar fordonets konstruktiva hastighet, och därför är det skäl att bedöma dess inverkan vid ändringsbesiktningen. Det är skäl att anteckna däckstorlekar, som ofta avviker från tidigare registeruppgifter och som följer olika storleksstandarder, i fordonets registeruppgifter så att övervakningen i trafiken är tydlig för alla parter.

Vid ändringsbesiktning kan en ändring av fälgstorleken som ändrar fälgens nominella diameter med 51 mm godkännas, det vill säga i praktiken 2 tum. Till exempel på små traktorer, där man sitter sida vid sida, kan den allmänna fälgstorleken på 12 tum höjas till 14 tum i samband med en ändringsbesiktning. En ändringsbesiktad fälgstorlek kan enligt punkt 9.1.1 ändras ytterligare 1 tum, vilket innebär att den största tillåtna ändringen av fälgens nominella diameter totalt kunde vara 3 tum. I samband med användningen av däck som är avsedda för bilar och deras släpvagnar ska det i punkt 9.1.1 angiva kravet på däckets tvärsnitt i förhållande till höjden, som kan begränsa en ändring av fälgens nominella diameter, beaktas.

Om traktorn används i tillståndspliktig trafik och är utrustad med färdskrivare, ska färdskrivaren kalibreras om ändringen av däckstorleken påverkar dess funktion. I praktiken skulle en sådan ändring utan besiktningsskyldighet vara en minskning av den konstruktiva hastigheten med mer än 3 km/h och 5 procent. Med en traktor som används i tillståndspliktig trafik avses till exempel en sådan traktor som används för transport av gods. Bestämmelser om tillståndspliktig trafik finns i 2 kap. 3 § i lagen om transportservice (320/2017).

Föreskriftens ikraftträdande

Föreskriften träder i kraft ..2024.