

# Codice statutario dell’Agenzia svedese dei trasporti

AGENZIA  
SVEDESE DEI  
TRASPORTI

TSEFS 20:

## Regolamento dell’Agenzia svedese dei trasporti che modifica le disposizioni e i consigli generali dell’Amministrazione stradale svedese (VVFS 2003:19) sugli autoveicoli convertiti in trattori e sugli autoveicoli convertiti in attrezzature motorizzate di classe II;

[Anno]:[n.]

Publicato il

[Selezionare una data]

CIRCOLAZIONE  
STRADALE

adottato il . [Selezionare una data]

Ai sensi del capitolo 8, sezione 16 dell’ordinanza sui veicoli (2009:211), in relazione ai regolamenti e ai consigli generali dell’Amministrazione stradale svedese (VVFS 2003:19) sugli autoveicoli convertiti in trattori e sugli autoveicoli convertiti in attrezzature motorizzate di classe II, l’Agenzia svedese dei trasporti dispone<sup>1</sup> quanto segue

*che* il capitolo 1, sezione 3, il capitolo 4, sezione 33 e le sezioni da 160 a 164 recitino come segue;

*che* siano inserite le sei nuove sezioni, il capitolo 4, sezioni da 33 bis a 33 sexies e 164 bis, un nuovo allegato, e immediatamente prima del capitolo 4, le sezioni 33 e 33 sexies e nuovi titoli così formulati:

e che sono adottate le seguenti raccomandazioni generali.

### Capitolo 1

**Sezione 3** Per i riferimenti ai requisiti che si applicano ai veicoli originali che sono stati messi in servizio il 1° giugno 2010 o successivamente, si applicano i regolamenti e i consigli generali dell’Agenzia svedese dei trasporti (TSEFS 2016:22) relativi agli autoveicoli e ai rimorchi trainati da autoveicoli che sono stati messi in servizio il 1° luglio 2010 o successivamente.

Se il veicolo originale è stato messo in servizio prima del 1° giugno 2010, si applicano invece i requisiti dei regolamenti e dei consigli generali

<sup>1</sup> Cfr. la direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d’informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell’informazione.

dell'Agenzia svedese dei trasporti (TSFS 2013:63) relativi alle autovetture e ai rimorchi trainati da autovetture.

## Capitolo 4

### *Prescrizioni generali*

**Sezione 33** Un trattore A è convertito in modo che la sua velocità massima di progetto non superi i 30 km/h su una strada orizzontale. La conversione consiste in:

1. un dispositivo di limitazione della velocità (limitatore di velocità) che soddisfa i requisiti dell'allegato 1; oppure
2. una conversione meccanica in cui la velocità è limitata solo dal rapporto di trasmissione e in cui la velocità nella marcia più bassa non è superiore a 10 km/h a 2/3 della velocità massima del motore del veicolo originale. La conversione è effettuata in modo tale che la velocità massima di progetto possa essere aumentata solo con una notevole difficoltà.

**Sezione 33 bis** Quando si controlla la velocità di un trattore A, la velocità massima di progetto può essere superata al massimo del dieci per cento.

### **Consigli generali**

*La velocità di progetto deve essere verificata mediante prove su una strada pianeggiante in cui è possibile raggiungere la velocità massima del veicolo.*

**Sezione 33 ter** Un trattore A convertito conformemente alla sezione 33, paragrafo 1, e dotato di cambio manuale, se il suo peso totale è pari a:

1. non più di 3 500 kg, può avere al massimo le tre marce più basse e la retromarcia. Se il cambio del trattore A è dotato di marce alte e basse, queste possono essere operative;
2. oltre 3 500 kg, può avere a disposizione un numero sufficiente di marce, compresa la retromarcia, in modo che al minimo, con la marcia più alta disponibile, non possa superare la velocità massima di progetto.

**Sezione 33 quater** Un trattore A che è ricostruito in conformità alla sezione 33, paragrafo 1, ed è dotato di un cambio automatico ha tutte le possibilità di cambio manuale bloccate o smontate.

**Sezione 33 quinques** Un trattore A non può essere dotato di sistema di controllo della velocità di crociera. Se il veicolo originale è dotato di un sistema di controllo della velocità di crociera, esso è smontato o disinserito in modo permanente.

### *Tachimetro*

**Paragrafo 33 sexies** Un trattore A è dotato di un tachimetro che indichi la velocità in chilometri all'ora, con un margine di errore massimo del dieci per cento. Esso è collegato all'impianto elettrico principale del veicolo ed è leggibile sia alla luce del giorno che al buio.

**Sezione 160** Un trattore A e un rimorchio trainato da un trattore A sono dotati di un cartello LGF (segnale di segnalazione di veicolo lento) che:

1. è omologato e contrassegnato in conformità al regolamento ECE 69 o dall'Amministrazione stradale svedese o dall'Amministrazione svedese dei trasporti, e

2. è conforme ai requisiti di cui alle sezioni da 161 a 164 bis.

Un rimorchio trainato da un trattore A non soddisfa necessariamente i requisiti delle sezioni 163 e 164.

**Sezione 161** Non è consentito piegare o alterare in altro modo le dimensioni del cartello LGF. Esso non è munito di elementi che influiscano sulla sua funzione riflettente.

**Sezione 162<sup>2</sup>** Il cartello LGF è posizionato come segue:

1. il più indietro possibile sul veicolo;
2. verticalmente, a non meno di 0,6 metri e non più di 1,8 metri dal suolo, misurati dal bordo inferiore del cartello;
3. orizzontalmente, al centro o all'interno della linea di demarcazione esterna sinistra del veicolo.

Il cartello LGF non è collocato all'interno del vetro di un finestrino, dietro griglie o qualsiasi altra cosa che possa oscurare o compromettere la visibilità del cartello LGF.

Se la progettazione o l'uso del veicolo rende impossibile la conformità alle prescrizioni di cui al paragrafo 2 del primo comma, le dimensioni possono essere adeguate secondo necessità.

**Sezione 163** Il cartello LGF è montato saldamente in modo che non possa staccarsi o cambiare posizione. Il montaggio con nastro biadesivo, velcro o soluzioni simili non costituisce un montaggio sicuro.

**Sezione 164** Se non esiste una superficie adatta per il montaggio sul veicolo, è presente un supporto per il cartello LGF. Tale supporto è montato saldamente in modo che non possa staccarsi o cambiare posizione.

**Sezione 164 bis** Il segnale LGF è montato verticalmente e perpendicolarmente alla direzione longitudinale del veicolo, con una deviazione massima di 10°. Il cartello LGF è rivolto all'indietro e ha uno dei punti del triangolo rivolto verso l'alto.

La visibilità geometrica del cartello LGF è

1. orizzontalmente, di 30° verso l'interno e l'esterno, e

<sup>2</sup> La modifica comporta, tra le altre cose, l'eliminazione della figura 5.

2. verticalmente, di 15° sopra e sotto la linea orizzontale.

### **Entrata in vigore e disposizioni transitorie**

1. Questo statuto entra in vigore il **GG mese 20AA**.

2. Per un autoveicolo convertito in trattore e messo in servizio prima del **GG mese 20AA**, si applicano le disposizioni sulla velocità di progetto di cui al capitolo 4, sezione 33, nella loro versione precedente. Quando la sezione 33 è applicata nella versione precedente, le sezioni 33 bis-sexies non si applicano.

La disposizione transitoria di cui al primo paragrafo non si applica in caso di modifiche apportate al dispositivo di limitazione della velocità o alla velocità massima di progetto.

A nome dell'Agencia svedese dei trasporti

JONAS BJELFVENSTAM

**Relatore**  
(Strade e ferrovie)

## **Allegato 1**

### **Requisiti per la progettazione del limitatore di velocità**

Il limitatore di velocità è progettato in modo che:

1. agisca come un'unità autonoma e non dipenda da altri componenti, a eccezione di eventuali cavi per il collegamento;
2. sia dotato di un copertura protettiva che non possa essere aperta senza danni visibili o senza che il limitatore di velocità diventi inutilizzabile. È possibile utilizzare una copertura protettiva separata se può essere rispettato il paragrafo 7, Requisiti per l'installazione del limitatore di velocità;
3. il controllo della velocità sia regolato dal pedale elettronico dell'acceleratore del veicolo originale e il segnale della velocità venga ricevuto dal sistema CAN bus del veicolo;
4. sia dotato di connettori adatti al collegamento tra il pedale dell'acceleratore del veicolo originale e la centralina del motore, dove i cavi sono di tipo multiconduttore. Tutti i conduttori interni nella transizione tra il cavo multiconduttore e il connettore sul pedale dell'acceleratore sono protetti da danni esterni;
5. rilevi continuamente guasti e deviazioni sul limitatore e sui segnali di ingresso. In caso di avaria o deviazione del limitatore o dei segnali di ingresso, il valore per l'unità di controllo del motore è equivalente allo zero per cento del pedale dell'acceleratore senza ritardi. In caso di interruzione dell'alimentazione, il segnale di uscita alla centralina di controllo del motore è interrotto o pari a zero volt senza ritardo;
6. non disponga di un sistema o un dispositivo per il controllo a distanza, o qualsiasi altra cosa che possa influenzare il suo funzionamento o i valori impostati. Tuttavia il limitatore di velocità può avere la possibilità di impostare parametri di controllo durante l'installazione, a condizione che possano essere soddisfatti i requisiti di cui al paragrafo 5, Requisiti per l'installazione del limitatore di velocità.

#### *Compatibilità elettromagnetica (CEM)*

Il limitatore di velocità è conforme ai requisiti della normativa della Commissione nazionale per la sicurezza elettrica (ELSÄK-FS 2016:3) sulla compatibilità elettromagnetica.

### **Requisiti per l'installazione del limitatore di velocità**

L'installazione del limitatore di velocità soddisfa i seguenti requisiti:

1. il limitatore di velocità e i cavi per l'installazione sono posizionati in modo tale che il controllo possa essere effettuato senza necessità di

smontaggio. Il collegamento al sistema CAN bus non deve soddisfare questo requisito;

2. il materiale isolante sui cavi dell'impianto è intatto e i cavi sono installati in modo tale che non possano verificarsi abrasioni o danni. I cavi non devono essere giuntati;

3. i cavi dell'impianto sono tenuti separati dagli altri cavi del veicolo e non possono essere mescolati con questi. I cavi tra il pedale dell'acceleratore e il limitatore di velocità non sono più lunghi di quanto necessario per l'installazione;

4. il collegamento al sistema CAN bus del veicolo avviene mediante saldatura o una soluzione equivalente che garantisca un buon contatto;

5. le possibilità di impostazione dei parametri di controllo sono bloccate dopo l'impostazione, in modo da non poter essere modificate successivamente;

6. il connettore tra il limitatore di velocità e l'unità di controllo del motore è sigillato;

7. se si utilizza una copertura protettiva separata per il limitatore di velocità, questa è sigillata;

8. Ogni sigillo è a filo numerato in modo univoco, rilasciato dall'organismo di controllo. I sigilli sono resistenti e non possono essere rotti senza l'ausilio di attrezzi.