

**DIRETTIVA 2014/45/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 3 aprile 2014****relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» la Commissione stabilisce un obiettivo «zero vittime», attraverso il quale l'Unione dovrebbe avvicinarsi al risultato di azzerare le vittime della circolazione stradale entro il 2050. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, si prevede che la tecnologia dei veicoli contribuirà in modo sostanziale al miglioramento dei risultati in termini di sicurezza del traffico stradale.
- (2) La Commissione, nella sua comunicazione intitolata «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero complessivo di vittime della strada nell'Unione entro il 2020, iniziando dal 2010. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici e identificato azioni dirette a realizzare veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e misure per il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili, in particolare dei motociclisti.
- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio concepito per garantire che i veicoli siano mantenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Tale regime dovrebbe prevedere controlli tecnici periodici dei veicoli e controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale su strada nonché disposizioni relative a una procedura di immatricolazione dei veicoli tale da consentire di sospendere l'autorizzazione alla circolazione stradale del veicolo ove esso rappresenti un rischio immediato per la sicurezza stradale. I controlli periodici dovrebbero costituire lo strumento principale per garantire la conformità. I controlli tecnici su strada per i veicoli commerciali dovrebbero avere natura esclusivamente complementare ai controlli periodici.
- (4) Agli Stati membri dovrebbe essere concessa la facoltà di stabilire norme più rigorose di quelle previste dalla presente direttiva.
- (5) L'esecuzione delle misure relative ai controlli tecnici può includere campagne di sensibilizzazione incentrate sui proprietari dei veicoli finalizzate a sviluppare le buone prassi e l'abitudine di effettuare controlli di base sui propri veicoli.
- (6) I veicoli il cui funzionamento tecnico presenti anomalie hanno incidenza sulla sicurezza stradale e possono provocare incidenti stradali con feriti o morti. Tale incidenza potrebbe essere ridotta se venissero introdotti adeguati miglioramenti al sistema dei controlli tecnici. L'accertamento tempestivo di anomalie tecniche nei veicoli a motore favorirebbe la riparazione delle stesse, prevenendo pertanto gli incidenti.

<sup>(1)</sup> GU C 44 del 15.2.2013, pag. 128.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 24 marzo 2014.

- (7) I veicoli in cui i dispositivi di controllo delle emissioni non funzionano correttamente hanno un impatto ambientale maggiore di quelli sottoposti a una corretta manutenzione. Pertanto, un regime periodico di controlli tecnici contribuirebbe a migliorare l'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni medie per veicolo.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero valutare misure appropriate onde evitare manipolazioni o manomissioni negative di elementi o componenti del veicolo che potrebbero incidere negativamente sulla sicurezza richiesta e sulle caratteristiche ambientali del veicolo, segnatamente tramite controlli tecnici regolari, che prevedano sanzioni efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
- (9) Negli ultimi vent'anni i requisiti per l'omologazione in materia di emissioni dei veicoli sono stati progressivamente inaspriti. La qualità dell'aria non risulta tuttavia migliorata come previsto a seguito del maggiore rigore delle norme in materia di emissioni dei veicoli, specialmente per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NOx) e il particolato sottile. Occorre esaminare con particolare attenzione le possibilità di migliorare i cicli di prova al fine di meglio riprodurre le condizioni di uso su strada onde sviluppare soluzioni future, tra cui l'introduzione di metodi di controllo per la misurazione dei livelli di NOx e di valori limiti per le emissioni di NOx.
- (10) Per i veicoli conformi alle classi di emissioni euro 6 ed euro VI, i sistemi di diagnostica di bordo (OBD) presentano sempre maggiore efficacia nella valutazione delle emissioni e ciò giustifica il loro impiego ai fini dei controlli tecnici come equivalente ai controlli standard delle emissioni. Nell'ottica di disporre l'utilizzazione dei sistemi OBD nei controlli tecnici per i veicoli fino alle classi di emissioni euro 5 ed euro V è opportuno che gli Stati membri possano consentire tale metodo di prova per tali veicoli, in conformità delle raccomandazioni del costruttore e di altri requisiti, a condizione che l'equivalenza, tenendo conto della pertinente normativa in materia di omologazione, sia stata accertata in modo indipendente.
- (11) Numerose norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli sono stati adottati nell'Unione. È necessario garantire attraverso un regime di controlli tecnici periodici che i veicoli continuino a rispettare gli standard di sicurezza. Tale regime dovrebbe applicarsi a talune categorie di veicoli definite nelle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2002/24/CE <sup>(1)</sup>, 2003/37/CE <sup>(2)</sup> e 2007/46/CE <sup>(3)</sup>.
- (12) I trattori a ruote con una velocità massima superiore a 40 km/h sono sempre più spesso utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali e di trasporto di merci su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di tale categoria, utilizzati soprattutto su strade pubbliche, dovrebbero pertanto essere sottoposti a controlli tecnici.
- (13) Si ritiene che il valore dei veicoli di interesse storico consista nel preservare il patrimonio del periodo storico in cui sono stati costruiti e che essi siano utilizzati solo raramente sulla rete stradale pubblica. Dovrebbe essere lasciato alla decisione degli Stati membri stabilire la periodicità dei controlli tecnici per questo tipo di veicoli. Dovrebbe inoltre spettare agli Stati membri regolamentare i controlli tecnici riguardanti altri tipi di veicoli speciali.
- (14) I veicoli utilizzati esclusivamente in territori remoti degli Stati membri, in particolare nelle piccole isole con meno di 5 000 abitanti o nelle zone scarsamente popolate con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, sono utilizzati in condizioni che possono richiedere un regime di controlli tecnici specifico. È pertanto opportuno concedere agli Stati membri la facoltà di esentare tali veicoli dall'applicazione della presente direttiva.
- (15) I controlli tecnici sono una prerogativa delle autorità pubbliche e dovrebbero essere quindi effettuati dagli Stati membri o da organismi incaricati, pubblici o privati, sotto la loro supervisione. Gli Stati membri dovrebbero conservare la responsabilità dei controlli tecnici in ogni caso anche se il sistema nazionale consente di autorizzare a effettuare controlli tecnici soggetti privati, compresi quelli che effettuano anche riparazioni di veicoli.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE (GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

- (16) Agli Stati membri dovrebbe essere concessa la facoltà di designare centri di controllo, situati al di fuori del loro territorio, a effettuare controlli tecnici di veicoli immatricolati nel loro territorio, se tali centri di controllo sono già stati autorizzati a effettuare controlli di veicoli dallo Stato membro nel quale sono situati.
- (17) Ai fini del controllo dei veicoli, in particolare per quanto attiene ai loro componenti di sicurezza elettronici è fondamentale poter accedere alle specifiche tecniche di ogni singolo veicolo. Di conseguenza i costruttori di veicoli dovrebbero fornire i dati necessari per la verifica del funzionamento dei componenti relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. Le disposizioni sull'accesso alle informazioni a fini di riparazione e manutenzione dovrebbero essere applicate in modo analogo a questo fine, consentendo ai centri di controllo di accedere alle informazioni necessarie per effettuare i controlli tecnici. I dati dovrebbero contenere informazioni dettagliate che consentano di controllare la funzionalità dei sistemi di sicurezza del veicolo, in modo tale da poterli testare nel contesto di un controllo tecnico periodico. Ciò è particolarmente importante nel settore dei sistemi a controllo elettronico e dovrebbe riguardare tutti gli elementi che sono stati installati dal costruttore.
- (18) I veicoli utilizzati sulle strade pubbliche dovrebbero essere in condizioni di conformità al momento dell'uso. L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo dovrebbero essere responsabili della conservazione del veicolo in condizioni di conformità.
- (19) Ai fini della sicurezza stradale e dell'impatto sulla società è opportuno che i veicoli utilizzati nella circolazione stradale siano in condizioni tecniche corrette. Pertanto, agli Stati membri non dovrebbe essere precluso, su basi volontarie, di consentire controlli tecnici supplementari.
- (20) Per permettere una certa flessibilità agli intestatari di una carta di circolazione e agli operatori, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di specificare un periodo di alcune settimane durante il quale effettuare il controllo tecnico.
- (21) I controlli da effettuare durante il ciclo di vita di un veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi, ma al tempo stesso efficaci ai fini del conseguimento degli obiettivi della presente direttiva.
- (22) I controlli tecnici dovrebbero riguardare tutti gli aspetti specifici attinenti alla progettazione, alla costruzione e all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo. La compatibilità tra parti e componenti, ad esempio tra ruote e mozzo, dovrebbe essere considerata un fattore critico per la sicurezza e dovrebbe essere verificata nel corso dei controlli tecnici. Nell'ambito di questi elementi e considerando lo stato attuale della tecnologia dei veicoli, è opportuno includere i moderni sistemi elettronici nell'elenco degli elementi da controllare. Nell'ottica dell'ulteriore armonizzazione del controllo tecnico dei veicoli a motore è opportuno stabilire metodi di prova raccomandati per ciascuno di tali elementi. Tali elementi dovrebbero essere aggiornati per tenere conto dell'evoluzione della ricerca e dei progressi tecnici nel settore della sicurezza dei veicoli.
- (23) Al fine di facilitare l'armonizzazione e assicurare la coerenza delle norme, dovrebbe essere previsto un elenco non tassativo delle principali ragioni che conducono a esito negativo del controllo in relazione a tutti gli elementi oggetto del controllo. Per conseguire una coerenza nel giudizio sulle condizioni del veicolo oggetto del controllo, le carenze individuate dovrebbero essere esaminate secondo un criterio comune.
- (24) Allo scopo di una migliore applicazione del principio della libera circolazione all'interno dell'Unione, ai fini della reimmatricolazione di un veicolo gli Stati membri dovrebbero riconoscere i certificati di controllo tecnico rilasciati da altri Stati membri. Tale circostanza non dovrebbe ostare al diritto di uno Stato membro di verificare il certificato di controllo tecnico e l'identificazione del veicolo nel corso della reimmatricolazione ed esigere un nuovo controllo tecnico alle condizioni di cui alla presente direttiva.
- (25) La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere considerata un reato passibile di sanzione dato che la manipolazione del contachilometri può portare a una valutazione non corretta della conformità di un veicolo. L'indicazione nel certificato di revisione dei chilometri percorsi e l'accesso degli ispettori a tale informazione dovrebbe facilitare l'individuazione di manomissioni o manipolazioni del contachilometri. La Commissione dovrebbe valutare lo scambio di dati sulle letture dei contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri.

- (26) Al termine di ogni controllo dovrebbe essere rilasciato un certificato di revisione. Questo dovrebbe includere, tra l'altro, informazioni sull'identità del veicolo e informazioni sui risultati del controllo. Il risultato del controllo tecnico dovrebbe essere reso disponibile per via elettronica. Nell'ottica di assicurare un appropriato seguito ai controlli tecnici, gli Stati membri dovrebbero raccogliere e conservare tali informazioni in una banca dati, specialmente ai fini dell'analisi dei risultati dei controlli tecnici periodici.
- (27) L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo sottoposto a un controllo tecnico nel corso del quale vengono individuate delle carenze, in particolare quelle che rappresentano un rischio per la sicurezza stradale, dovrebbe correggere tali carenze senza ulteriori ritardi. Nel caso di carenze pericolose, potrebbe risultare necessario sottoporre a restrizioni l'uso del veicolo fino a quando tali carenze non siano state pienamente corrette.
- (28) Se il veicolo controllato rientra in una categoria di veicoli non soggetti a immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in servizio, a detto Stato membro dovrebbe essere consentito di esigere che l'attestato di avvenuto superamento del controllo sia esposto in modo visibile sul veicolo.
- (29) Al fine di raggiungere un elevato livello qualitativo dei controlli tecnici in tutta l'Unione, è opportuno verificare le attrezzature che devono essere utilizzate durante il controllo, nonché la loro manutenzione e taratura facendo riferimento alle specifiche previste dagli Stati membri o dai costruttori.
- (30) Dovrebbe essere possibile utilizzare attrezzature alternative frutto dei progressi tecnologici e dell'innovazione a condizione che sia assicurato un livello di elevata qualità dei controlli.
- (31) Quando autorizzano centri di controllo nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero tenere conto del fatto che la direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup> esclude dal proprio ambito di applicazione servizi d'interesse generale nel settore dei trasporti.
- (32) I centri di controllo dovrebbero assicurare l'obiettività e l'elevata qualità del controllo dei veicoli. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo dovrebbero pertanto rispettare i requisiti stabiliti dallo Stato membro che concede l'autorizzazione.
- (33) Gli standard elevati dei controlli tecnici richiedono che il personale che effettua i controlli possieda un livello elevato di capacità e di competenze. È opportuno quindi introdurre un sistema di formazione che comprenda una formazione iniziale e corsi periodici di aggiornamento o un esame appropriato. Dovrebbe essere definito un periodo transitorio per consentire il passaggio senza difficoltà del personale attuale addetto ai controlli a un regime di formazione periodico o di esame. Al fine di assicurare standard elevati in materia di formazione, competenze e controllo, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di prescrivere competenze supplementari e corrispondenti requisiti in materia di formazione.
- (34) È opportuno che gli ispettori, durante l'effettuazione dei controlli, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economico o personale. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici. Gli Stati membri dovrebbero poter prescrivere requisiti in materia di separazione delle attività o autorizzare un organismo privato a effettuare i controlli tecnici e le riparazioni di veicoli, anche sullo stesso veicolo, qualora l'organo di controllo abbia accertato positivamente che resta mantenuto un elevato livello di obiettività.
- (35) I risultati di un controllo tecnico non dovrebbero essere modificati per fini commerciali. Solo se i risultati del controllo tecnico effettuato da un ispettore sono manifestamente errati, l'organo di supervisione dovrebbe poterli modificare.
- (36) Al fine di assicurare che l'elevata qualità dei controlli possa essere mantenuta nel tempo gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di garanzia della qualità che comprenda le procedure di autorizzazione, supervisione, revoca, sospensione o cancellazione dell'autorizzazione a effettuare controlli tecnici.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (GU L 376 del 27.12.2006, pag. 36).

- (37) L'accreditamento dei centri di controllo ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> non dovrebbe costituire un obbligo per gli Stati membri.
- (38) In diversi Stati membri numerosi centri di controllo privati autorizzati eseguono controlli tecnici. Per garantire l'efficacia dello scambio di informazioni fra gli Stati membri a tale riguardo, dovrebbero essere designati punti di contatto nazionali.
- (39) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio, che segue i veicoli per tutto il loro ciclo di vita, dall'omologazione attraverso le immatricolazioni e i controlli fino alla demolizione. Lo scambio di informazioni contenute nelle banche dati elettroniche dei veicoli nazionali e dei costruttori in linea di principio dovrebbe contribuire a migliorare l'efficienza dell'intera catena amministrativa del veicolo e a ridurre i costi e gli oneri amministrativi. La Commissione dovrebbe esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli avvalendosi delle soluzioni informatiche esistenti già attuate in materia di scambi di dati internazionali, in modo da ridurre al minimo i costi ed evitare duplicazioni. Nell'effettuare tale esame, la Commissione dovrebbe tener conto del modo più adeguato di collegare i sistemi nazionali esistenti al fine dello scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici e alle letture del contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili per il controllo, l'immatricolazione e l'omologazione dei veicoli, i centri di controllo, i produttori di strumenti di collaudo e i costruttori dei veicoli. La Commissione dovrebbe esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi della raccolta e archiviazione dei dati disponibili riguardanti i componenti maggiormente legati alla sicurezza di veicoli coinvolti in incidenti gravi nonché le possibilità per rendere disponibili, in forma anonima, i dati sulla cronistoria di incidenti e le letture del contachilometri agli ispettori, agli intestatari di carte di circolazione e ai ricercatori sugli incidenti.
- (40) Al fine di garantire condizioni uniformi di applicazione della presente direttiva, alla Commissione dovrebbero essere attribuite competenze di esecuzione. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.
- (41) La Commissione dovrebbe astenersi dall'adottare atti di esecuzione per quanto riguarda i dati che i costruttori di veicoli rendono disponibili ai fini del controllo tecnico qualora il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (42) Al fine di aggiornare le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di aggiornare il punto 3 dell'allegato I, per quanto riguarda i metodi, e di adattare il punto 3 dell'allegato I, in relazione all'elenco dei componenti, metodi e accertamento delle carenze, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (43) La conformità dei veicoli ha un'incidenza diretta sulla sicurezza stradale e pertanto dovrebbe essere riesaminata periodicamente. La Commissione dovrebbe riferire sull'efficacia delle disposizioni della presente direttiva, tra cui quelle concernenti l'ambito di applicazione, la periodicità dei controlli, l'ulteriore perfezionamento del sistema di controllo tecnico tramite lo scambio elettronico di dati nonché l'eventuale futuro riconoscimento reciproco dei certificati di revisione.
- (44) Gli impianti e le apparecchiature utilizzati nei centri di controllo tecnico dovrebbero rispondere ai requisiti stabiliti per effettuare i suddetti controlli. Dato che ciò richiede importanti investimenti e adattamenti che è possibile non possano essere effettuati immediatamente, dovrebbe essere concesso un periodo di cinque per conformarsi ai suddetti requisiti. Un periodo di cinque anni dovrebbe essere analogamente accordato per permettere agli organismi di supervisione di rispettare tutti i criteri e requisiti relativi all'autorizzazione e alla supervisione dei centri di controllo.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (45) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza stradale mediante l'adozione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi ai controlli tecnici dei veicoli a motore all'interno dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (46) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (47) La presente direttiva integra e aggiorna le norme contenute nella raccomandazione 2010/378/UE della Commissione <sup>(1)</sup> al fine di regolamentare meglio i risultati del controllo tecnico dei veicoli a motore.
- (48) La presente direttiva aggiorna i requisiti tecnici stabiliti dalla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> e ne estende l'ambito di applicazione al fine di includere in particolare disposizioni concernenti l'istituzione di centri di controllo e dei loro organismi di supervisione nonché la designazione di ispettori incaricati di effettuare i controlli tecnici dei veicoli a motore. È pertanto opportuno abrogare tale direttiva,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### CAPO I

### OGGETTO, DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

#### Articolo 1

##### Oggetto

La presente direttiva stabilisce requisiti minimi per un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli a motore utilizzati sulle strade pubbliche.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie, con riferimento alla direttiva 2002/24/CE, alla direttiva 2003/37/CE e alla direttiva 2007/46/CE:

- veicoli a motore, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente — veicoli della categoria M<sub>1</sub>,
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente — veicoli delle categorie M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>,
- veicoli a motore, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate — veicoli di categoria N<sub>1</sub>,
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>,
- rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o persone, nonché per l'alloggiamento di persone, aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>;
- dal 1° gennaio 2022, veicoli a due o tre ruote — veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motori di cilindrata superiore a 125 cm<sup>3</sup>,
- trattori a ruote della categoria T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Raccomandazione 2010/378/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli conformemente alla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 74).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).

2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva i seguenti veicoli immatricolati nel loro territorio:

- veicoli utilizzati in condizioni eccezionali e veicoli che non sono mai, o quasi mai, utilizzati sulle strade pubbliche, quali veicoli di interesse storico o veicoli da competizione,
- veicoli che godono di immunità diplomatica,
- veicoli utilizzati dalle forze armate, dalle forze responsabili dell'ordine pubblico, dai vigili del fuoco, dalla protezione civile, dai servizi di emergenza o di soccorso,
- veicoli utilizzati per attività agricole, orticole, forestali o della pesca esclusivamente nel territorio dello Stato membro e principalmente nelle zone in cui si svolgono dette attività, comprese strade agricole e forestali o terreni agricoli,
- veicoli utilizzati esclusivamente nelle piccole isole o nelle zone scarsamente popolate,
- veicoli speciali per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h e che operano solo nel territorio dello Stato membro interessato,
- veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm<sup>3</sup>, qualora gli Stati membri abbiano posto in essere efficaci misure alternative in materia di sicurezza stradale per veicoli a due o tre ruote, tenendo in considerazione in particolare le pertinenti statistiche in materia di sicurezza stradale riguardanti gli ultimi cinque anni. Gli Stati membri notificano tali esenzioni alla Commissione.

3. Gli Stati membri possono introdurre requisiti nazionali relativi ai controlli tecnici per i veicoli immatricolati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva o per i veicoli di cui al paragrafo 2.

### Articolo 3

#### Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «veicolo»: ogni veicolo a motore a eccezione di quelli su rotaia o il suo rimorchio;
- 2) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote semovente azionato da un motore, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 3) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- 4) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore in modo che parte di esso poggi sul veicolo a motore e che una parte importante della sua massa e la massa del suo carico sia trasportata dal veicolo a motore;
- 5) «veicolo a due o tre ruote»: ogni veicolo a motore su due ruote con o senza sidecar, triciclo e quadriciclo;
- 6) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: ogni veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- 7) «veicolo di interesse storico»: ogni veicolo considerato storico dallo Stato membro d'immatricolazione o da uno dei suoi organismi di autorizzazione designati e che risponda alle seguenti condizioni:
  - sia stato costruito o immatricolato per la prima volta almeno trent'anni fa,
  - il suo tipo specifico, ai sensi del diritto unionale o nazionale pertinente, non sia più in produzione,
  - sia preservato e mantenuto storicamente nel suo stato originario e non abbia subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche delle sue componenti principali;

- 8) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- (9) «controllo tecnico»: un'ispezione, a norma dell'allegato I, intesa ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie;
- (10) «omologazione»: la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche di cui alla direttiva 2002/24/CE, alla direttiva 2003/37/CE e alla direttiva 2007/46/CE;
- (11) «carenze»: i difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;
- (12) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- (13) «ispettore»: persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a effettuare i controlli tecnici in un centro di controllo o, ove opportuno, per conto di un'autorità competente;
- (14) «autorità competente»: un'autorità o organismo pubblico a cui uno Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controllo tecnico, compresa, se del caso, l'esecuzione dei controlli tecnici;
- (15) «centro di controllo»: organismo o soggetto pubblico o privato autorizzato da uno Stato membro a eseguire controlli tecnici;
- (16) «organismo di supervisione»: organismo istituito da uno Stato membro, responsabile della supervisione dei centri di controllo; l'organismo di supervisione può far parte dell'autorità o delle autorità competenti;
- (17) «piccola isola»: un'isola con meno di 5 000 abitanti e non collegata ad altre parti del territorio da ponti stradali o gallerie stradali;
- (18) «zona scarsamente popolata»: una zona prestabilita con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato;
- (19) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade.

## CAPO II

### OBBLIGHI GENERALI

#### Articolo 4

#### Responsabilità

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché i veicoli immatricolati nel suo territorio siano sottoposti a un controllo periodico a norma della presente direttiva effettuato da centri di controllo autorizzati dallo Stato membro nel quale tali veicoli sono immatricolati.
2. I controlli tecnici sono effettuati dallo Stato membro o da un organismo pubblico a cui tale compito è affidato dallo Stato oppure da organismi o soggetti designati da tale Stato e sottoposti alla sua supervisione, compresi soggetti privati autorizzati.
3. In conformità dei principi enunciati dal regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e dal regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, entro il 20 maggio 2018 la Commissione adotta mediante atti di esecuzione:

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).



- a) un insieme di informazioni tecniche sui dispositivi di frenatura, lo sterzo, la visibilità, i fari, i catadiottri, i circuiti elettrici, gli assi, i pneumatici, le sospensioni, il telaio, gli elementi fissati al telaio, gli altri equipaggiamenti e l'inquinamento necessarie al controllo tecnico delle componenti da controllare e l'uso dei metodi di controllo raccomandati, a norma dell'allegato I, punto 3; e
- b) le norme dettagliate riguardanti il formato dei dati e le procedure di accesso alle informazioni tecniche pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

I costruttori mettono a disposizione dei centri di controllo e delle autorità competenti pertinenti le informazioni tecniche di cui al primo comma, lettera a), a titolo gratuito o a un prezzo ragionevole e con modalità non discriminatorie.

La Commissione esamina la fattibilità della creazione di un unico punto di accesso a tali informazioni tecniche.

4. Gli Stati membri assicurano che la legislazione nazionale disciplini le responsabilità per quanto riguarda la conservazione del veicolo in condizioni conformi e sicure.

### CAPO III

## REQUISITI MINIMI RELATIVI AI CONTROLLI TECNICI

### Articolo 5

#### Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli sono soggetti a un controllo tecnico almeno entro i seguenti intervalli, fatto salvo il periodo di flessibilità applicato negli Stati membri a norma del paragrafo 3:

- a) veicoli delle categorie  $M_1$  e  $N_1$ : quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni;
- b) veicoli della categoria  $M_1$  utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  e  $O_4$ : un anno dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni anno;
- c) veicoli di categoria T5 utilizzati soprattutto su strade pubbliche per finalità di trasporto di merci su strada: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni.

2. Gli Stati membri stabiliscono intervalli appropriati entro i quali i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a  $125 \text{ cm}^3$ , devono essere sottoposti a controllo tecnico.

3. Gli Stati membri o l'autorità competente possono fissare il periodo ragionevole durante il quale deve essere effettuato il controllo tecnico senza superare gli intervalli di cui al paragrafo 1.

4. Indipendentemente dalla data in cui è stato effettuato l'ultimo controllo tecnico, lo Stato membro o l'autorità competente interessati possono chiedere che un veicolo sia sottoposto a un controllo tecnico prima delle date di cui ai paragrafi 1 e 2, nei seguenti casi:

- dopo un incidente che pregiudichi le principali componenti rilevanti ai fini della sicurezza come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sistemi airbag, sterzo o freni,
- quando i sistemi e componenti ambientali e di sicurezza del veicolo siano stati alterati o modificati,
- quando è cambiato l'intestatario di una carta di circolazione di un veicolo,
- quando il veicolo ha raggiunto un chilometraggio di 160 000 km,
- qualora la sicurezza stradale sia gravemente compromessa.

### Articolo 6

#### Oggetto e metodi del controllo

1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, con l'eccezione delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a  $125 \text{ cm}^3$ , gli Stati membri assicurano che il controllo tecnico riguardi almeno le aree di cui all'allegato I, punto 2.

2. Per ogni area di cui al paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro o il centro di controllo effettuano un controllo tecnico che riguardi almeno gli elementi di cui all'allegato I, punto 3, utilizzando il metodo raccomandato o equivalente approvato dall'autorità competente applicabile al controllo di questi elementi, come indicato nell'allegato I, punto 3. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza obbligatorie che erano in vigore al momento dell'omologazione o, se del caso, al momento dell'ammodernamento.

È opportuno che i controlli siano effettuati utilizzando le tecniche e le attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere parti del veicolo.

3. Per le categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm<sup>3</sup>, gli Stati membri determinano le aree, gli elementi e i metodi appropriati di controllo.

#### Articolo 7

##### Valutazione delle carenze

1. Per ogni elemento da sottoporre al controllo, l'allegato I fornisce un elenco minimo di possibili carenze e del loro livello di gravità.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli periodici dei veicoli sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

- a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
- b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada o altri casi più gravi di non conformità;
- c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno ripercussioni sull'ambiente e che giustificano che uno Stato membro o le sue autorità competenti possano vietare l'utilizzo del veicolo sulle strade pubbliche.

3. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative alle stesse aree oggetto del controllo, identificate nell'allegato I, punto 2, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se è possibile dimostrare che l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

#### Articolo 8

##### Certificato di revisione

1. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti che hanno effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascino a quest'ultimo un certificato di revisione che contiene almeno gli elementi standardizzati dei codici armonizzati dell'Unione di cui all'allegato II.

2. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti rendano disponibili alla persona che ha presentato il veicolo al controllo il certificato di revisione o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea autenticata di tale certificato.

3. Fatto salvo l'articolo 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, lo Stato membro riconosce il certificato di revisione rilasciato da tale altro Stato membro, come se avesse esso stesso rilasciato tale certificato, a condizione che il certificato di revisione sia valido tenendo conto della frequenza dei controlli dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione. In caso di dubbio, gli Stati membri possono verificare la validità del certificato di revisione prima di riconoscerlo. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione del certificato di revisione prima del 20 maggio 2018. La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 19. Il presente paragrafo non si applica alle categorie di veicolo L3e, L4e, L5e e L7e.

4. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 4, e il paragrafo 3 del presente articolo, gli Stati membri riconoscono, in linea di principio, la validità dei certificati di revisione in caso di cambio di proprietà del veicolo che abbia un valido attestato del controllo tecnico periodico.

5. A decorrere dal 20 maggio 2018 e non oltre il 20 maggio 2021, i centri di controllo comunicano per via elettronica all'autorità competente dello Stato membro interessato le informazioni contenute nei certificati di revisione da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene entro un termine ragionevole dopo il rilascio di ogni certificato di revisione. Fino all'ultima data in precedenza menzionata, i centri di controllo possono comunicare le informazioni pertinenti all'autorità competente con qualsiasi altro mezzo. Gli Stati membri stabiliscono il periodo durante il quale l'autorità competente conserva tali informazioni. La durata di tale periodo non deve essere inferiore a 36 mesi, fatti salvi i regimi fiscali nazionali degli Stati membri.

6. Gli Stati membri provvedono affinché, ai fini del controllo del contachilometri, se di normale dotazione, l'informazione relativa al precedente controllo tecnico sia messa a disposizione degli ispettori non appena disponibile per via elettronica. Qualora si accerti che un contachilometri sia stato manomesso per ridurre o falsare la distanza percorsa da un veicolo, tale manomissione è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

7. Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano comunicati o resi disponibili quanto prima all'autorità responsabile dell'immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di revisione.

#### Articolo 9

##### **Monitoraggio delle carenze**

1. Unicamente in caso di accertamento di carenze lievi, il controllo si considera superato, le carenze sono corrette e non vi è l'obbligo di ripresentare il veicolo al controllo.

2. In caso di accertamento di carenze gravi, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente decide in merito al periodo di tempo durante il quale il veicolo in questione può essere utilizzato prima di essere sottoposto a un altro controllo tecnico. Quest'ultimo avviene nel corso del periodo stabilito dallo Stato membro o dall'autorità competente, ma entro due mesi dal controllo iniziale.

3. In caso di accertamento di carenze pericolose, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente può decidere che il veicolo in questione non può essere utilizzato su strade pubbliche e che l'autorizzazione al suo utilizzo su strada è sospesa per un periodo di tempo limitato, senza comportare una nuova procedura di immatricolazione, finché non siano state corrette le carenze e non sia stato rilasciato un nuovo certificato di revisione attestante la conformità del veicolo.

#### Articolo 10

##### **Attestato di superamento del controllo**

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato nel suo territorio fornisce un attestato, ad esempio un autoadesivo, un certificato o qualsiasi altra informazione facilmente accessibile, a ogni veicolo che ha superato il controllo. L'attestato indica la data entro la quale deve avvenire il successivo controllo tecnico.

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione dell'attestato prima del 20 maggio 2018. La Commissione informa a sua volta il comitato di cui all'articolo 19.

2. Se il veicolo controllato rientra in una categoria di veicoli non soggetti a immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in servizio, detto Stato membro può esigere che l'attestato del controllo superato sia esposto in modo visibile su tale veicolo.

3. Ai fini della libera circolazione, ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un centro di controllo o dall'autorità competente di un altro Stato membro in conformità al paragrafo 1.

#### CAPO IV

##### **DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE**

#### Articolo 11

##### **Impianti e apparecchiature di controllo**

1. Gli Stati membri assicurano che gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici siano conformi ai requisiti tecnici minimi di cui all'allegato III.

2. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, l'autorità competente mantengano gli impianti e le apparecchiature di controllo conformi alle specifiche fornite dai costruttori.

3. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni vengono periodicamente tarate secondo le disposizioni di cui all'allegato III e collaudate in conformità alle specifiche fornite dallo Stato membro oppure dal costruttore delle apparecchiature.

#### *Articolo 12*

##### **Centri di controllo**

1. I centri di controllo, nei quali gli ispettori effettuano i controlli tecnici, sono autorizzati da uno Stato membro o dalla sua autorità competente.

2. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti stabiliti dallo Stato membro che rilascia l'autorizzazione. I centri di controllo assicurano l'obiettività e l'elevata qualità dei controlli tecnici.

#### *Articolo 13*

##### **Ispettori**

1. Gli Stati membri assicurano che i controlli tecnici siano effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'allegato IV. Gli Stati membri possono introdurre requisiti supplementari specifici in materia di competenza e formazione.

2. Le autorità competenti o, se del caso, i centri di formazione riconosciuti rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione. Tale certificato comprende almeno le informazioni menzionate all'allegato IV, punto 3.

3. Gli ispettori impiegati o autorizzati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo al 20 maggio 2018 sono esentati dai requisiti di cui all'allegato IV, punto 1.

4. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare, con piena soddisfazione dello Stato membro o dell'autorità competente interessati, che è mantenuto un elevato livello di imparzialità e obiettività.

5. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze riscontrate nel veicolo e da correggere.

6. I risultati del controllo tecnico possono essere modificati, se del caso, solo dall'organismo di supervisione o secondo la procedura stabilita dall'autorità competente, se le risultanze del controllo tecnico sono manifestamente errate.

#### *Articolo 14*

##### **Supervisione dei centri di controllo**

1. Gli Stati membri provvedono alla supervisione dei centri di controllo.

2. Un organismo di supervisione svolge almeno i compiti previsti all'allegato V, punto 1, e soddisfa i requisiti stabiliti ai punti 2 e 3 di tale allegato.

Gli Stati membri rendono pubbliche le norme e procedure concernenti l'organizzazione, i compiti e i requisiti, anche in materia di indipendenza, applicabili al personale degli organismi di supervisione.

3. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione qualora l'organismo di supervisione faccia parte dell'autorità competente.

4. I requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo possono essere considerati soddisfatti dagli Stati membri che impongono l'obbligo dell'accreditamento dei centri di controllo a norma del regolamento (CE) n. 765/2008.

## CAPO V

**COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI***Articolo 15***Cooperazione amministrativa fra Stati membri**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri e la Commissione per quanto riguarda l'applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e le coordinate relativi al loro punto di contatto nazionale entro il 20 maggio 2015 e ne comunicano immediatamente eventuali cambiamenti. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

*Articolo 16***Piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli**

La Commissione esamina la fattibilità, i costi e i vantaggi della creazione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli usufruendo delle soluzioni informatiche esistenti e già attuate in materia di scambi di dati internazionali, in modo da ridurre al minimo i costi ed evitare duplicazioni. Nell'esame la Commissione tiene conto del modo più adeguato di collegare i sistemi nazionali esistenti al fine di agevolare lo scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici e sulle letture del contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili per il controllo, l'immatricolazione e l'omologazione dei veicoli, i centri di controllo, i produttori di strumenti di collaudo e i costruttori dei veicoli.

La Commissione esamina altresì la fattibilità, i costi e i vantaggi della raccolta e archiviazione dei dati disponibili riguardanti le componenti maggiormente legate alla sicurezza di veicoli coinvolti in incidenti gravi nonché le possibilità per rendere disponibili, in forma anonima, i dati sulla cronistoria di incidenti e le letture del contachilometri agli ispettori, ai titolari dei certificati di immatricolazione e ai ricercatori sugli incidenti.

## CAPO VI

**ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE***Articolo 17***Atti delegati**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 18 al fine di:

- aggiornare unicamente le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, se del caso, nell'eventualità di modifiche apportate alle categorie di veicoli derivanti da modifiche della legislazione in materia di omologazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza incidere sull'ambito di applicazione e sulla frequenza dei controlli,
- aggiornare il punto 3 dell'allegato I per quanto riguarda i metodi nel caso in cui divengano disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti, senza ampliare l'elenco dei componenti da sottoporre a controllo,
- adattare il punto 3 dell'allegato I, a seguito di una valutazione positiva dei costi e dei benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e dell'accertamento delle carenze in caso di modifica dei requisiti obbligatori derivanti dalla legislazione dell'Unione riguardante l'omologazione in materia di sicurezza o ambiente.

*Articolo 18***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 17 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 19 maggio 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 17 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 17 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### Articolo 19

##### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato («comitato per il controllo tecnico»). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### CAPO VII

##### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 20

##### Relazioni

1. Entro il 30 aprile 2020, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda il livello di armonizzazione dei controlli tecnici periodici, l'efficacia delle disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, la frequenza dei controlli, il mutuo riconoscimento dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro e i risultati dell'esame relativo alla fattibilità dell'introduzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli, di cui all'articolo 16. La relazione valuta altresì la necessità o meno di aggiornare gli allegati, segnatamente alla luce dei progressi e delle prassi tecnici. La relazione è trasmessa previa consultazione del comitato di cui all'articolo 19 ed è corredata, se del caso, di proposte legislative.

2. Entro il 30 aprile 2019, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, basata su studi indipendenti, in merito all'efficacia dell'inserimento di rimorchi leggeri e veicoli a due o tre ruote nell'ambito di applicazione della presente direttiva. La relazione esamina l'evoluzione della situazione nel settore della sicurezza stradale nell'Unione e, per ogni sottocategoria di veicoli L, procede alla comparazione dei risultati delle misure per la sicurezza stradale nazionali tenendo in considerazione la distanza media percorsa da detti veicoli. La Commissione valuta in particolare se le norme e i costi del controllo tecnico periodico per ogni categoria di veicolo siano proporzionati agli obiettivi in materia di sicurezza stradale fissati. La relazione è corredata di una valutazione dettagliata che analizza i costi e i benefici nell'Unione, comprese le specificità degli Stati membri. La relazione è resa disponibile almeno sei mesi prima della presentazione di ogni eventuale proposta legislativa, ove appropriata, intesa a inserire nuove categorie nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

#### Articolo 21

##### Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

#### Articolo 22

##### Disposizioni transitorie

1. Gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo degli impianti e delle apparecchiature di controllo di cui all'articolo 11 che non sono conformi ai requisiti minimi di cui all'allegato III per effettuare controlli tecnici per un periodo non superiore a cinque anni dopo il 20 maggio 2018.

2. Gli Stati membri applicano i requisiti stabiliti all'allegato V al più tardi dal 1° gennaio 2023.

*Articolo 23*

**Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 20 maggio 2017 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 20 maggio 2018.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 24*

**Abrogazione**

La direttiva 2009/40/CE è abrogata a decorrere dal 20 maggio 2018.

*Articolo 25*

**Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 26*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

D. KOURKOULAS

## ALLEGATO I

**REQUISITI MINIMI CONCERNENTI L'OGGETTO E LA METODOLOGIA DI CONTROLLO RACCOMANDATA**

## 1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente allegato identifica i sistemi e i componenti dei veicoli da sottoporre a controllo, illustra i metodi raccomandati per il controllo e i criteri da utilizzare per determinare se le condizioni del veicolo siano accettabili.

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi indicati al punto 3, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle parti e dei componenti pertinenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza prescritte in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento del suo adeguamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo stabiliti nel presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti. L'autorità competente accerta che siano tutelate le norme di sicurezza e ambientali.

Nell'ambito dei controlli tecnici periodici il controllo di tutti gli elementi elencati dovrebbe essere considerato obbligatorio a eccezione di quelli contrassegnati da «X», che, pur essendo relativi allo stato del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada, non sono considerati essenziali nell'ambito del controllo tecnico.

Le «ragioni dell'esito negativo» non si applicano nei casi in cui si riferiscono a requisiti che non erano obbligatori nella pertinente legislazione sull'omologazione dei veicoli al momento della prima omologazione, della prima messa in circolazione o nei requisiti per l'ammmodernamento.

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi, l'ispettore dovrebbe, eventualmente, anche maneggiarli, valutare i rumori o utilizzare qualsiasi altro mezzo di controllo opportuno senza far uso di apparecchiature.

## 2. AMBITO DEL CONTROLLO

Il controllo riguarda almeno le seguenti aree:

- 0) identificazione del veicolo;
- 1) impianto di frenatura;
- 2) sterzo;
- 3) visibilità;
- 4) impianto elettrico e parti del circuito elettrico;
- 5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- 6) telaio ed elementi fissati al telaio;
- 7) altre dotazioni;
- 8) effetti nocivi;
- 9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> adibiti al trasporto di passeggeri.

## 3. CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e utilizzare le norme e i metodi minimi raccomandati riportati nella seguente tabella.

Per i sistemi e componenti di ogni veicolo oggetto del controllo la valutazione delle carenze è effettuata, caso per caso, secondo i criteri riportati nella tabella.

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi per la sicurezza stradale.



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
<b>0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO</b>					
0.1. Targhe di immatricolazione (se previste dai requisiti) <sup>1</sup>	Esame visivo	a) Targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco		X	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile		X	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo		X	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile		X	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo		X	
		c) Documenti del veicolo illeggibili o che presentano inesattezze	X		
<b>1. IMPIANTO DI FRENATURA</b>					
<b>1.1. Stato meccanico e funzionamento</b>					
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura  Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura  Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa		X	
		b) Rilascio del freno difficile  Se il funzionamento è compromesso	X		X
		c) Superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multiciruito e della valvola di sicurezza alla sovrappressione	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	X
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multiciruito o della valvola di sicurezza alla sovrappressione		X	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni Prestazione del freno di emergenza insufficiente		X	X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore Bassa pressione non rilevabile	X	X	
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio Usura eccessiva	X	X	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria Se il funzionamento è compromesso		X	X
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico Se il funzionamento è compromesso		X	X
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		c) Tenuta insufficiente Se il funzionamento è compromesso		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Funzionamento difettoso Utilizzo del freno compromesso		X	X
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	Esame visivo	a) Serbatoio leggermente danneggiato o leggermente corrosivo Serbatoio gravemente danneggiato, corrosivo o con perdite	X	X	
		b) Funzionamento del dispositivo di spurgo compromesso Dispositivo di spurgo non funzionante	X	X	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace Se non funziona		X	X
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno Difetti o perdite del cilindro principale		X	X
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno Cilindro principale fissato male		X	X
		d) Liquido del freno insufficiente, sotto il livello minimo Liquido del freno significativamente sotto il livello minimo Liquido del freno non visibile	X	X	X
		e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
		f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
		g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	X
		c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi In modo da compromettere il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite		X	X
		d) Cattiva installazione dei condotti Rischio di danneggiamento	X	X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti Tubi danneggiati o con punti di attrito	X	X	
		c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	X
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo danneggiato		X	X
		e) Tubi porosi		X	
1.1.13. Guarnizioni per freni	Esame visivo	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (raggiunta tacca del minimo) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (tacca del minimo non visibile)		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente			X
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a) Tamburi o dischi usurati Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza		X	X
		b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Mancanza di tamburi o dischi			X
		d) Fissaggio difettoso del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cavi danneggiati o flessi Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
		d) Fissaggio dei cavi difettoso		X	
		e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	
		f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cilindri incrinati o danneggiati Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Perdite nei cilindri Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
		d) Cilindri fortemente corrosi Rischio di incrinatura		X	X
		e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente)		X	X
		f) Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato	X	X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Giunzione difettosa		X	
		b) Imperfetta regolazione della giunzione		X	
		c) Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante) Correttore grippato o non funzionante		X	X
		d) Correttore mancante (se prescritto)			X
		e) Targhetta dei dati mancante	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti <sup>1</sup>	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
		b) Dispositivo difettoso		X	
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	a) Montaggio o accoppiatori difettosi Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo Funzionamento del sistema compromesso	X	X	
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Componente modificato in modo da compromettere la sicurezza <sup>3</sup> Funzionamento del freno compromesso		X	X



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo	a) Mancanti		X	
		b) Danneggiati Inutilizzabili o con perdite	X	X	
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e tramite il funzionamento	Efficienza insufficiente		X	

## 1.2. Prestazioni ed efficienza del freno di servizio

1.2.1. Prestazioni	Nel corso di un controllo con un banco di prova freni o, se impossibile, nel corso di una prova su strada azionare progressivamente i freni fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
		e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.2.2. Efficienza	<p>Controllo con un banco di prova freni o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro per stabilire il rapporto di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse.</p> <p>I veicoli o i rimorchi la cui massa massima autorizzata sia superiore a 3,5 tonnellate devono essere ispezionati applicando i requisiti della norma ISO 21069 o metodi equivalenti</p> <p>Le prove su strada devono essere effettuate in condizioni di tempo asciutto e su una strada pianeggiante e dritta</p>	<p>Non si ottiene almeno il seguente valore minimo <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 1° gennaio 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categoria M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Categorie M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categoria N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Categorie N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Categorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— per i semirimorchi: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— per i rimorchi: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Categoria N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Categorie N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Categorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Altre categorie:</p> <p>Categorie L (entrambi i freni insieme):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie L1e: 42 %</li> <li>— Categorie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categoria L3e: 50 %</li> <li>— Categoria L4e: 46 %</li> <li>— Categorie L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Categoria L (freno della ruota posteriore):</p> <p>tutte le categorie: 25 % della massa complessiva del veicolo</p> <p>Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati</p>		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa

## 1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)

1.3.1. Prestazioni	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
1.3.2. Efficienza	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	Sforzo di frenata inferiore al 50 % <sup>(6)</sup> delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata Raggiunto meno del 50 % dei valori di sforzo di frenata suddetti		X	X

## 1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)

1.4.1. Prestazioni	Azionare il freno durante un controllo su un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Meno del 50 % dello sforzo di frenata di cui al punto 1.4.2 raggiunto in relazione alla massa del veicolo durante il controllo		X	X
--------------------	---	---	--	---	---

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.4.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro (in grado di indicare o registrare i dati) o prova del veicolo su una strada di pendenza nota.	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato Raggiunto meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenata suddetti		X	X
1.5. Prestazioni del sistema di frenatura elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico)		X	
		b) Sistema non funzionante		X	
1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d) Cablatura danneggiata		X	
		e) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
1.8. Liquido dei freni	Esame visivo	Liquido dei freni contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto		X	X

## 2. STERZO

### 2.1. Stato meccanico

2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	a) Ruvidezza di funzionamento della scatola		X	
		b) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate che compromettono la funzionalità		X	X
		c) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		d) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		e) Perdite Formazione di gocce	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio I fissaggi sono allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto al telaio/alla carrozzeria		X	X
		b) Fori di fissaggio oblungi sul telaio Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo Stabilità o fissaggio dell'alloggiamento compromessi		X	X
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione Gioco eccessivo o probabilità di distacco		X	X
		b) Eccessiva usura a livello dei giunti Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o deformazione di uno dei componenti che compromette la funzione		X	X
		d) Assenza del bloccasterzo		X	
		e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)		X	
		f) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> che compromette la funzione		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato	X	X	
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio		X	
		b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso		X	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdita di liquido o funzionamento compromesso		X	
		b) Liquido insufficiente (sotto il livello minimo) Serbatoio insufficiente	X	X	
		c) Meccanismo non funzionante Sterzo danneggiato		X	X
		d) Meccanismo rotto o fissato male Sterzo danneggiato		X	X
		e) Componenti mal allineati o in attrito con altri Sterzo danneggiato		X	X
		f) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> Sterzo danneggiato		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi Sterzo danneggiato		X	X

## 2.2. Volante, colonna e barra

2.2.1. Stato del volante/della barra	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato Rischio molto grave di distacco		X	X
		b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o cattivo fissaggio del mozzo, della corona o delle razze del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso		X	
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa		X	
		c) Raccordo flessibile deteriorato		X	
		d) Fissaggio difettoso Rischio molto grave di distacco		X	X
		e) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup>			X



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore, se possibile, in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote diritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) <sup>1</sup> Sterzo di sicurezza compromesso		X	X
2.4. Allineamento delle ruote (X) <sup>2</sup>	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo <sup>1</sup> Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa	X	X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componente leggermente danneggiato Componente gravemente danneggiato o incrinato		X	X
		b) Gioco eccessivo Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa		X	X
		c) Fissaggio difettoso Fissaggio gravemente compromesso		X	X
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote Sterzo danneggiato		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Servosterzo non funzionante		X	
		d) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
<b>3. VISIBILITÀ</b>					
3.1. Campo di visibilità	Esame visivo dal sedile del conducente	Ostacoli nel campo visivo del conducente che incidono materialmente sulla visibilità in avanti o sui lati (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)  Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)  Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
		b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti <sup>1</sup> (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)  Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
		c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili  Visibilità attraverso l'area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza gravemente compromessa		X	X
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti <sup>1</sup> (devono essere disponibili almeno due possibilità di retrovisione)  Disponibilità di meno di due possibilità di retrovisione		X	
				X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male  Specchietto o dispositivo non funzionante, gravemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro	X	X	
		c) Campo visivo insufficiente		X	
3.4. Tergicristallo del parabrezza anteriore	Esame visivo e azionamento	a) Spazzole non funzionanti o mancanti o non conformi alle prescrizioni <sup>1</sup>		X	
		b) Lama del tergicristallo non funzionante  Lama del tergicristallo mancante o chiaramente non funzionante	X	X	
3.5. Lavacrystalli	Esame visivo e azionamento	Lavacrystalli non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato)	X		
		Lavacrystalli non funzionanti		X	
3.6 Sistema antiappannamento (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	Sistema non operativo o chiaramente difettoso	X		
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO					
4.1. Fari					
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante (luci/sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)  Luci/sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa	X	X	
		b) Sistema di proiezione leggermente difettoso (riflettori e lenti)  Sistema di proiezione gravemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male		X	
4.1.2. Allineamento	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari o uno schermo o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> (numero di fari accesi simultaneamente) Luminosità frontale superiore al massimo consentito	X	X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.4. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso		X	
		c) Sorgente luminosa e faro non compatibili		X	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento, se possibile, o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) Dispositivo non funzionante		X	
		b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante In caso di unità ottiche a scarica	X	X	
4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna					
4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa		X	
		b) Lenti difettose		X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente quando sono accesi i fari		X X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.2.3. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup> Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.3. Luci di arresto					
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti) Nessuna fonte luminosa funziona	X	X	X
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> Funzionamento ritardato Assenza totale di funzionamento	X	X	X
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		d) La luce del freno di emergenza non funziona o non funziona correttamente		X	
4.3.3. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup> Luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza					
4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti	X	X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> Assenza totale di funzionamento	X	X	
4.4.3. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggiamento non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> (deviazione della frequenza superiore al 25 %)	X		
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore					
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti)	X	X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli	X	X	
4.5.2. Allineamento (X) <sup>2</sup>	Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione (linea di demarcazione troppo bassa) Linea di demarcazione sopra quella dei fari	X	X	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> Non funzionante	X	X	
4.5.4. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti <sup>1</sup>		X	
4.6. Luci di retromarcia					
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.6.2. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti <sup>1</sup>		X	



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti <sup>1</sup> Le luci di retromarcia possono essere accese con il cambio non in posizione di retromarcia	X	X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b) Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa multipla Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa singola	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.7.2. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti <sup>1</sup>	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Condizioni	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati Catarifrangenti compromessi	X	X	
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro Fissato in modo da renderne probabile il distacco	X	X	
4.8.2. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti <sup>1</sup> Dispositivo mancante o riflettente luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto di illuminazione					
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti Non funzionante per fascio abbagliante o fano antinebbia posteriore	X	X	
4.9.2. Rispetto dei requisiti <sup>1</sup>	Esame visivo e azionamento	Non conformi ai requisiti <sup>1</sup>	X		
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Verifica visiva: se possibile esaminare la continuità elettrica della connessione	a) Componenti fissati in modo non sicuro Connessione malsicura	X	X	
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito	X	X	
		c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti Luci di arresto del rimorchio non funzionanti		X	X
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, se del caso anche all'interno del compartimento motore	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente Unioni difettose, bordi taglienti a contatto, connettori a rischio disconnessione Cavi che possono toccare parti sensibili, parti rotanti o il terreno, connettori a rischio disconnessione (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X	X	X
		b) Cavi leggermente deteriorati Cavi gravemente deteriorati Cavi estremamente deteriorati (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X	X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito Grave rischio di incendio, formazione di scintille	X	X	X
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti <sup>1</sup> Il dispositivo emette/riflette luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X	X	
		b) Funzionamento del faro non conforme ai requisiti <sup>1</sup> Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità consentita; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca	X	X	
		c) Faro/catarifrangente fissato male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio Batteria non correttamente fissata; con probabilità di provocare un corto circuito	X	X	
		b) Perdite Perdita di sostanze pericolose	X	X	
		c) Interruttore difettoso (se obbligatorio)		X	
		d) Fusibili difettosi (se obbligatori)		X	
		e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI					
5.1. Assi					
5.1.1. Assi	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Asse spezzato o deformato			X
		b) Asse fissato al veicolo non correttamente Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa: movimento eccessivo in relazione ai fissaggi		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> Stabilità e funzionalità compromesse, distanza insufficiente rispetto alle altre parti del veicolo o al suolo		X	X
5.1.2. Fuselli	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto			X
		b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		d) Gioco del fusello nell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
5.1.3. Cuscinetti delle ruote	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione		X	X
		b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato Rischio di surriscaldamento; pericolo di distruzione		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.2. Ruote e pneumatici					
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati Mozzo non fissato, o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale		X	X
		b) Mozzo usurato o danneggiato Mozzo usurato o danneggiato in modo tale da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote		X	X
5.2.2. Ruote	Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura			X
		b) Anelli di tenuta dei pneumatici non adeguatamente fissati Con probabilità di distacco		X	X
		c) Ruota fortemente deformata o usurata Fissaggio sicuro al mozzo compromesso; fissaggio sicuro del pneumatico compromesso		X	X
		d) Tipo, dimensioni, specifiche tecniche di progettazione o compatibilità della ruota non conformi ai requisiti <sup>1</sup> con rischi per la sicurezza stradale		X	
5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione	a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti <sup>1</sup> con rischi per la sicurezza stradale Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per l'uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida		X	X
		b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		X	
		d) Danni o tagli gravi sul pneumatico Tortiglia visibile o danneggiata		X	X
		e) L'indicatore di usura del pneumatico diventa esposto Profondità del battistrada non conforme ai requisiti <sup>1</sup>		X	X
		f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti-spray) Pneumatico in attrito con altri componenti (senza compromettere la sicurezza della guida)	X	X	
		g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Strato di protezione della tortiglia danneggiato		X	X
		h) Sistema di controllo della pressione del pneumatico difettoso o pneumatico chiaramente non gonfiato sufficientemente Chiaramente non funzionante	X	X	

## 5.3. Sistema di sospensioni

5.3.1. Molle e stabilizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Molle fissate male al telaio o all'asse Movimento relativo visibile. Fissaggi fortemente allentati		X	X
		b) Componente di una molla rotto o danneggiato Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Molla mancante Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema delle sospensioni non funzionante		X	X
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore o utilizzando apparecchiature speciali, se disponibili	a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore allentato	X	X	
		b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti		X	
5.3.2.1. Prova dell'efficienza ammortizzante (X) <sup>2</sup>	Utilizzando un'attrezzatura speciale confrontare le differenze destra/sinistra	a) Differenze significative tra destra e sinistra		X	
		b) Mancato raggiungimento dei valori minimi		X	
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Componenti fissati male al telaio o all'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente colpita o componente rotto		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema non operativo		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.3.4. Attacchi sospensioni	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		b) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto	X	X	
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a) Sistema inutilizzabile			X
		b) Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema Funzionamento del sistema gravemente compromesso		X	X
		c) Perdita udibile dal sistema		X	

## 6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO

### 6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio

6.1.1. Stato generale	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Lieve rottura o deformazione di un longherone o traversa Grave rottura o deformazione di un longherone o traversa		X	X
		b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte delle unioni allentate; resistenza dei pezzi insufficiente		X	X
		c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme Resistenza dei pezzi insufficiente.		X	X



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite		X	
		b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite	a) Serbatoi e tubi fissati male con un particolare rischio di incendio			X
		b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso Rischio d'incendio; perdita eccessiva di materiale pericoloso		X	X
		c) Tubi con punti di attrito Tubi danneggiati	X	X	
		d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente		X	
		e) Rischio di incendio dovuto a: — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore			X
		f) Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso <sup>1</sup>			X
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	Esame visivo	a) Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare ferite in caso di contatto Parti di cui è probabile il distacco; funzionalità gravemente compromessa		X	X
		b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti <sup>1</sup> .		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a) Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b) Supporto rotto o fissato male		X	
		c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto Rischio molto grave di distacco		X	X
6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione	a) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se non utilizzato) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)		X	X
		b) Usura eccessiva di un componente Sotto il limite di usura		X	X
		c) Fissaggio difettoso Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco		X	X
		d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di luci (quando non utilizzate) Targa di immatricolazione non leggibile (quando non utilizzata)	X	X	
		g) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> (pezzi secondari) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> (pezzi primari)		X	X
		h) Dispositivi di accoppiamento troppo deboli		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	a) Bulloni mancanti o allentati Bulloni mancanti o allentati in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		b) Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		d) Raccordi flessibili deteriorati Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		e) Albero danneggiato o incrinato		X	
		f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o fissato male Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		g) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto	X	X	
		h) Modifica illegale della trasmissione		X	
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo non necessariamente utilizzando una fossa d'ispezione o un ponte sollevatore	Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati Castelli allentati o rotti		X	X
6.1.9. Prestazioni del motore (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Unità di controllo modificata in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Motore modificato in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente			X
6.2. Cabina e carrozzeria					
6.2.1. Condizioni	Esame visivo	a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter provocare ferite Con probabilità di distacco		X	X
		b) Montante fissato male Stabilità compromessa		X	X
		c) Ingresso di fumi del motore o di scarico Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza <sup>3</sup> Distanza insufficiente dalle parti rotanti o in movimento e dalla strada		X	X
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa		X	X
		b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c) Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante Stabilità compromessa		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)		X	X
		c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati. Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o fissati male	X	X	
6.2.4. Pavimento	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	Pavimento fissato male o fortemente deteriorato Stabilità insufficiente		X	X
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a) Sedile con struttura difettosa Sedile fissato male		X	X
		b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante. Sedile che si sposta o schienale non fissabile		X	X
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a) Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari) Sedili difettosi o fissati male (pezzi principali)	X	X	
		b) Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti <sup>1</sup> Numero di sedili superiore a quello consentito; posizionamento non conforme all'omologazione	X	X	
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente Sicurezza di funzionamento compromessa		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male Stabilità insufficiente	X	X	
		b) Gradini o anelli in uno stato tale da poter provocare ferite agli utilizzatori		X	
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissaggio difettoso di altri dispositivi o attrezzature		X	
		b) Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti <sup>1</sup> . Parti fissate in modo tale da poter causare ferite; sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		c) Perdite dall'impianto idraulico Perdita eccessiva di materiale pericoloso	X	X	
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzo	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare ferite e a rischio di distacco.	X	X	
		b) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (antispruzzo) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (parafanghi)	X	X	
		c) Non conforme ai requisiti <sup>1</sup> Copertura insufficiente del battistrada	X	X	
6.2.11. Cavalletto	Esame visivo	a) Mancante, fissato male o fortemente corrosivo		X	
		b) Non conforme ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		c) Rischio di sblocco quando il veicolo è in movimento			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.12. Impugnature e poggiatesta	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi		X	
		b) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI					
7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta					
7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo	a) Punto di ancoraggio fortemente deteriorato Stabilità compromessa		X	X
		b) Ancoraggio fissato male		X	
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a) Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata		X	
		b) Cintura di sicurezza danneggiata Tagli o segni di sforzo	X	X	
		c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante		X	
		e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante		X	
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Airbag chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		c) Airbag chiaramente non funzionante		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo dell'indicatore di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.2. Estintore (X) <sup>2</sup>	Esame visivo	a) Mancante		X	
		b) Non conforme ai requisiti <sup>1</sup> Se prescritto (ad esempio taxi, bus di linea, bus da turismo ecc.)	X	X	
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante	X		
		b) Il dispositivo è difettoso Il dispositivo si blocca inopinatamente		X	X
7.4. Triangolo di segnalazione (se prescritto) (X) <sup>2</sup>	Esame visivo	a) Mancante o incompleto	X		
		b) Non conforme ai requisiti <sup>1</sup>	X		



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se prescritta) (X) <sup>2</sup>	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti <sup>1</sup> .	X		
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se prescritti) (X) <sup>2</sup>	Esame visivo	Mancanti o non in buone condizioni, stabilità o dimensioni insufficienti		X	
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a) Non funzionante correttamente Assenza totale di funzionamento	X	X	
		b) Comando fissato male	X		
		c) Non conforme ai requisiti <sup>1</sup> Possibilità di confondere il suono emesso con quello delle sirene ufficiali	X	X	
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a) Non montato conformemente ai requisiti <sup>1</sup> Mancante (se richiesto)	X	X	
		b) Funzionamento compromesso Totalmente non funzionante	X	X	
		c) Non sufficientemente illuminato Non in condizione di illuminarsi	X	X	
7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto)	Esame visivo	a) Non montato conformemente ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Non funzionante		X	
		c) Sigilli mancanti o difettosi		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta		X	
		e) Evidente manomissione o manipolazione		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	a) Non montato conformemente ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
		c) Velocità impostata scorretta (se verificata)		X	
		d) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		e) Targhetta mancante o illeggibile		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.11. Contachilometri se disponibile (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Manomissione evidente (frode) per ridurre o rappresentare in modo falso la percorrenza registrata di un veicolo		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) (se montato/richiesto)	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		b) Cablatura danneggiata		X	
		c) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

## 8. EFFETTI NOCIVI

## 8.1. Rumore

8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso da un veicolo in posizione di stazionamento utilizzando un apparecchio fonometrico)	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore Rischio molto grave di distacco		X	X

## 8.2. Emissioni allo scarico

## 8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata

8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso.		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.1.2. Emissioni gassose	<p>— Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V (7): misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni<sup>1</sup> o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza e tenendo conto della legislazione applicabile al tipo di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni.</p> <p>— Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI (8): misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni<sup>1</sup> o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni<sup>1</sup>. Misurazione non applicabile ai motori a due tempi</p>	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — 4,5 %, oppure — 3,5 % a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti <sup>1</sup> ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — con il motore al minimo: 0,5 % — con il motore al minimo accelerato: 0,3 % oppure — con il motore al minimo: 0,3 % (7) — con il motore al minimo accelerato: 0,2 % a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		c) Coefficiente lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore		X	
		d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea					
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	<p>— Per i veicoli fino alle classi di emissioni Euro 5 ed Euro V <sup>(7)</sup>: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni.</p> <p>— Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI <sup>(8)</sup>: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni<sup>1</sup>.</p> <p>Condizionamento del veicolo: 1) i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;</p>	a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti <sup>1</sup> , l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	<p>2) requisiti in materia di condizionamento:</p> <p>i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;</p> <p>ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.</p>				
		<p>b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti<sup>1</sup> non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— per motori a turbocompressione: 3,0 m<sup>-1</sup>, oppure,</li> <li>— per i veicoli identificati nei requisiti<sup>1</sup> o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti<sup>1</sup>,</li> </ul> <p>1,5 m<sup>-1</sup>. <sup>(9)</sup> o 0,7 m<sup>-1</sup> o 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p>		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	<p>Procedura di prova:</p> <p>1) il motore e gli eventuali turbocompressori devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;</p> <p>2) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;</p> <p>3) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi;</p> <p>4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova;</p>				

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	5) per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.				
8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche					
Interferenza radio (X) <sup>2</sup>		Mancato rispetto di uno qualsiasi dei requisiti <sup>1</sup>	X		
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente					
8.4.1. Perdite di liquidi		Qualsiasi perdita anormale di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada  Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave		X	X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M <sub>2</sub> E M <sub>3</sub> ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI					
9.1. Porte					
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Stato di deterioramento A rischio di provocare ferite	X		X
		c) Comando di emergenza difettoso		X	
		d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi		X	
		e) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Larghezza insufficiente della porta	X		X



Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti	X	X	
		c) Assenza del martello per rompere i vetri	X		
		d) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Larghezza insufficiente o accesso bloccato	X	X	
9.2. Sistema antiappannante e di sbrinamento (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso che compromette il funzionamento sicuro del veicolo	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)		X	
9.3. Sistema di aerazione o riscaldamento (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Rischio per la salute delle persone a bordo	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
9.4. Sedili					
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi sedili per il personale di accompagnamento)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente Uscita di emergenza bloccata	X	X	
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi. Campo visivo compromesso	X	X	
		b) Protezione del conducente fissata male o non conforme ai requisiti <sup>1</sup> A rischio di provocare infortuni	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi(X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi o non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Assenza totale di funzionamento	X	X	
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a) Pavimento fissato male Stabilità compromessa		X	X
		b) Corrimani o maniglie difettosi Fissati male o inutilizzabili	X	X	
		c) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Larghezza o spazio insufficiente	X	X	
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Deteriorati Daneggiati Stabilità compromessa	X	X	X
		b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto		X	
		c) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Larghezza insufficiente o altezza eccessiva	X	X	
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) <sup>2</sup>	Esame visivo e azionamento	Sistema difettoso Assenza totale di funzionamento	X	X	
9.9. Indicazioni scritte (X) <sup>2</sup>	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo erroneo o illeggibili	X		
		b) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Informazioni errate	X	X	
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti <sup>1</sup> relativi a questa forma di trasporto		X	
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti <sup>1</sup>	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone a mobilità ridotta (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X	X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		d) Dispositivi di allarme difettosi Assenza totale di funzionamento	X	X	
		e) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X	X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		d) Non conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
9.12. Altri equipaggiamenti speciali (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Installazioni per la preparazione di alimenti	Esame visivo	a) Installazioni non conformi ai requisiti <sup>1</sup>		X	
		b) Installazioni danneggiate in modo tale da renderne rischioso l'uso		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.12.2. Sanitari	Esame visivo	Installazioni non conformi ai requisiti <sup>1</sup> A rischio di provocare ferite	X	X	
9.12.3. Altri dispositivi (ad esempio audiovisivi)	Esame visivo	Non conformi ai requisiti <sup>1</sup> Che compromettono il funzionamento sicuro del veicolo	X	X	

<sup>(1)</sup> Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

<sup>(2)</sup> 43 % per i semirimorchi omologati prima del 1° gennaio 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

<sup>(5)</sup> 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

<sup>(6)</sup> Per esempio 2,5 m/s<sup>2</sup> per i veicoli delle categorie N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> immatricolati per la prima volta dopo l'1.1.2012.

<sup>(7)</sup> Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.

<sup>(8)</sup> Omologati a norma della tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6) e del regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.

<sup>(10)</sup> Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6). Omologati secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

NOTE:

<sup>1</sup> I «requisiti» sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.

<sup>2</sup> (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.

<sup>3</sup> Per «modifica che compromette la sicurezza» si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti negativi sproporzionati sull'ambiente.

## ALLEGATO II

**CONTENUTO MINIMO DI UN CERTIFICATO DI REVISIONE**

Il certificato di revisione rilasciato in seguito a un controllo tecnico deve comprendere almeno i seguenti elementi preceduti dai corrispondenti codici armonizzati dell'Unione:

- 1) numero di identificazione del veicolo (numero VIN o numero di telaio);
  - 2) targa di immatricolazione del veicolo e simbolo dello Stato di immatricolazione;
  - 3) luogo e data del controllo;
  - 4) lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile;
  - 5) categoria del veicolo, se disponibile;
  - 6) carenze individuate e livello di gravità;
  - 7) risultato del controllo tecnico;
  - 8) data del successivo controllo tecnico o scadenza del certificato attuale, se questa informazione non è fornita con altri mezzi;
  - 9) nome dell'organismo che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo;
  - 10) altre informazioni.
-

## ALLEGATO III

**REQUISITI MINIMI RELATIVI AGLI IMPIANTI E ALLE ATTREZZATURE DI CONTROLLO****I. Impianti e attrezzature**

I controlli tecnici effettuati in base alla metodologia raccomandata di cui all'allegato I vengono realizzati utilizzando impianti e attrezzature adeguati, ivi compreso, se del caso, l'uso di unità mobili di prova. Le attrezzature di controllo necessarie sono determinate in funzione delle categorie di veicoli da sottoporre al controllo, come si evince dalla tabella I. Gli impianti e le attrezzature sono conformi almeno ai seguenti requisiti minimi:

- 1) una struttura di controllo con uno spazio adeguato per la valutazione dei veicoli e che soddisfi i necessari requisiti sanitari e di sicurezza;
- 2) una corsia di dimensioni sufficienti per ogni controllo, una fossa o sollevatore e, per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, un dispositivo per sollevare un veicolo su uno degli assi, dotato di illuminazione appropriata e, se necessario, con dispositivi di aerazione;
- 3) per il controllo di qualsiasi veicolo, un banco di prova freni a rulli in grado di misurare, indicare e registrare le forze di frenatura e la pressione pneumatica nei sistemi di frenatura ad aria, a norma dell'allegato A della norma ISO 21069-1 sui requisiti tecnici dei banchi di prova freni a rulli o norme equivalenti;
- 4) per il controllo dei veicoli aventi una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, un banco di prova freni a rulli di cui al punto 3, che non deve necessariamente registrare le forze di frenatura, la forza del pedale e la pressione dell'aria nei sistemi di frenatura ad aria e le relative indicazioni;

oppure

un banco di prova a piastre equivalente al banco di prova freni a rulli a norma della voce 3, che non deve necessariamente registrare la capacità di registrare le forze di frenatura, la forza di comando e l'indicazione della pressione dell'aria nei sistemi frenanti ad aria;

- 5) un dispositivo di registrazione delle decelerazioni, mentre strumenti di misurazione non continui devono registrare/immagazzinare misurazioni almeno 10 volte al secondo;
- 6) impianti per il controllo dei sistemi di frenatura ad aria, quali manometri, connettori e tubi;
- 7) un dispositivo di misurazione dei carichi per ruota/asse per determinare i carichi per asse (impianti facoltativi per misurare i carichi a due ruote, quali supporti per la pesatura delle ruote e per la pesatura degli assi);
- 8) un dispositivo per controllare la sospensione ruota-asse (rilevatore del gioco delle ruote) senza sollevare l'asse che soddisfa i requisiti seguenti:
  - a) il dispositivo deve essere equipaggiato con almeno due piastre a comando elettrico che possono essere mosse in senso opposto nelle direzioni sia longitudinale che trasversale;
  - b) il movimento delle piastre deve essere controllabile dall'operatore dalla posizione di controllo;
  - c) per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, le piastre soddisfano i seguenti requisiti tecnici:
    - movimento longitudinale e trasversale di almeno 95 mm,
    - velocità del movimento longitudinale e trasversale da 5 cm/s a 15 cm/s;

- 9) un misuratore di livello sonoro di classe II, se viene misurato il livello sonoro;
- 10) un analizzatore 4 gas a norma della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
- 11) un dispositivo per misurare il coefficiente di assorbimento con sufficiente accuratezza;
- 12) un dispositivo per l'orientamento dei fari che permetta di controllare l'impostazione del fascio di luce secondo le norme per l'impostazione dei fari dei motoveicoli (direttiva 76/756/CEE); il limite luce/buio deve essere facilmente riconoscibile alla luce del giorno (senza luce solare diretta);
- 13) un dispositivo per misurare la profondità del battistrada degli pneumatici;
- 14) un dispositivo di collegamento con l'interfaccia elettronica del veicolo, quale uno scanner OBD;
- 15) un dispositivo per rilevare le perdite di GPL/GNC/GNL, se vengono controllati veicoli di quel tipo.

I singoli dispositivi di cui sopra possono essere combinati in un unico strumento, a condizione che ciò non interferisca nella precisione di ciascun dispositivo.

## II. Taratura di attrezzature utilizzate per le misurazioni

A meno di diverse disposizioni della pertinente legislazione dell'Unione, l'intervallo tra due tarature successive non può superare:

- i) 24 mesi per la misurazione di peso, pressione e livello acustico;
- ii) 24 mesi per la misurazione delle forze;
- iii) 12 mesi per la misurazione delle emissioni gassose.

---

<sup>(1)</sup> Direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa agli strumenti di misura (GU L 135 del 30.4.2004, pag. 1).

Tabella I<sup>(1)</sup>

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocicli			1															
		L1e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Veicoli per il trasporto di persone																		



Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Fino a 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veicoli per il trasporto di merci																		
	Fino a 3 500 kg	N <sub>1</sub>	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veicoli speciali derivati da un veicolo di categoria N, T5																		
	Fino a 3 500 kg	N <sub>1</sub>	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Rimorchi	Fino a 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	> 750 fino a 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x						x	

(<sup>1</sup>) Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

<sup>1</sup> B...Benzina (accensione comandata; D...diesel (accensione spontanea)

## ALLEGATO IV

**REQUISITI MINIMI RELATIVI A COMPETENZA, FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEGLI ISPETTORI**

## 1. Competenza

Prima di autorizzare un candidato a occupare la posizione di ispettore abilitato a effettuare controlli tecnici periodici, gli Stati membri o le autorità competenti verificano che tale persona:

a) abbia una conoscenza e una comprensione certificate relative ai veicoli stradali nelle seguenti aree:

- meccanica,
- dinamica,
- dinamica del veicolo,
- motori a combustione,
- materiali e lavorazione dei materiali,
- elettronica,
- energia elettrica,
- componenti elettronici del veicolo,
- applicazioni IT;

b) abbia almeno tre anni di esperienza documentata o equivalente quale mentoraggio o studi documentati e una formazione appropriata nelle aree succitate riguardanti i veicoli stradali di cui sopra.

## 2. Formazione iniziale e di aggiornamento

Gli Stati membri o le autorità competenti provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione iniziale e di aggiornamento appropriata o sostengano un esame appropriato, inclusi gli elementi teorici e pratici, per essere autorizzati a effettuare controlli tecnici.

Il contenuto minimo della formazione iniziale e di aggiornamento o dell'esame appropriato include i seguenti argomenti:

a) formazione iniziale o esame appropriato

La formazione iniziale fornita dallo Stato membro o da un centro di formazione autorizzato dello Stato membro ricomprende almeno i seguenti argomenti:

i) tecnologia automobilistica:

- sistemi di frenatura,
- sterzo,
- campi visivi,
- installazione delle luci, impianto di illuminazione e componenti elettronici,
- assi, ruote e pneumatici,
- telaio e carrozzeria,
- rumori ed emissioni,
- requisiti aggiuntivi per veicoli speciali;

- ii) metodi di prova;
  - iii) valutazione delle carenze;
  - iv) requisiti legali applicabili riguardo alle condizioni del veicolo da omologare;
  - v) requisiti legali applicabili riguardo ai controlli tecnici;
  - vi) disposizioni amministrative relative a omologazione, immatricolazione e controlli tecnici del veicolo;
  - vii) applicazioni IT relative ai controlli e all'amministrazione;
- b) formazione di aggiornamento o esame appropriato

Gli Stati membri provvedono affinché agli ispettori siano periodicamente offerte, dallo Stato membro o da un centro di formazione autorizzato dello Stato membro, formazioni di aggiornamento o possibilità di sostenere un esame appropriato.

Gli Stati membri provvedono affinché il contenuto della formazione di aggiornamento o dell'esame appropriato consenta di conservare e aggiornare le necessarie conoscenze e capacità degli ispettori sugli argomenti di cui alla lettera a), punti da i) a vii), supra.

### 3. Certificato di idoneità

Il certificato, o documento equivalente, rilasciato a un ispettore autorizzato a eseguire controlli tecnici include almeno le seguenti informazioni:

- dati identificativi dell'ispettore (nome, cognome),
  - categorie di veicoli per le quali l'ispettore è autorizzato a effettuare i controlli tecnici,
  - autorità che ha rilasciato la licenza,
  - data di rilascio.
-

## ALLEGATO V

**ORGANISMI DI SUPERVISIONE**

Le norme e procedure relative agli organismi di supervisione istituiti dagli Stati membri a norma dell'articolo 14 comprendono almeno i seguenti requisiti minimi.

1. Missioni e attività degli organismi di supervisione

Gli organismi di supervisione svolgono almeno i seguenti compiti:

a) supervisione dei centri di controllo:

- verifica che siano soddisfatti i requisiti minimi relativi ai locali e alle attrezzature di controllo,
- verifica dei requisiti obbligatori dell'ente autorizzato;

b) verifica della formazione ed esame degli ispettori:

- verifica della formazione iniziale degli ispettori,
- verifica della formazione di aggiornamento degli ispettori,
- formazione di aggiornamento periodica degli esaminatori dell'organo di supervisione,
- conduzione o supervisione dell'esame;

c) auditing:

- pre-audit del centro di controllo precedente l'autorizzazione,
- audit periodico del centro di controllo,
- audit speciale in caso di irregolarità,
- audit del centro di formazione/esame;

d) monitoraggio utilizzando misure del tipo seguente:

- nuovo controllo di una percentuale statisticamente valida dei veicoli controllati,
- verifica in incognito (utilizzo facoltativo di veicolo difettoso),
- analisi dei risultati dei controlli tecnici (metodi statistici),
- controlli di appello,
- indagini su denunce;

e) convalida dei risultati delle misurazioni dei controlli su strada;

f) proposta di revoca o sospensione dell'autorizzazione di centri di controllo e/o dell'autorizzazione di ispettori:

- lacune relative a importanti requisiti per l'autorizzazione,
- individuazione di gravi irregolarità,
- risultati di audit costantemente negativi,
- perdita dei requisiti di onorabilità.

## 2. Requisiti relativi all'organismo di supervisione

I requisiti applicabili al personale impiegato da un organismo di supervisione coprono le seguenti aree:

- competenza tecnica,
- imparzialità,
- standard relativi a qualifica e formazione.

## 3. Contenuto di norme e procedure

Ogni Stato membro o suo organismo competente stabilisce norme e procedure pertinenti che comprendono almeno le seguenti voci:

### a) requisiti concernenti l'autorizzazione e la supervisione di centri di controllo:

- domanda di autorizzazione per operare come centro di controllo,
- responsabilità del centro di controllo,
- visita di preautorizzazione, o visite per verificare che tutti i requisiti siano soddisfatti,
- autorizzazione di un centro di controllo,
- nuove verifiche/audit periodici dei centri di controllo,
- controlli periodici dei centri di controllo sulla continua conformità,
- controlli o audit speciali a sorpresa di centri di controllo,
- analisi dei dati dei controlli per dimostrare la non conformità,
- revoca o sospensione di autorizzazioni concesse a centri di controllo;

### b) ispettori dei centri di controllo:

- requisiti per divenire ispettore certificato,
- formazione iniziale, formazione di aggiornamento ed esame,
- revoca o sospensione del certificato di ispettore;

### c) attrezzature e locali:

- requisiti relativi alle attrezzature di controllo,
- requisiti relativi ai locali per i controlli,
- requisiti relativi agli scarichi,
- requisiti per manutenzione e taratura delle attrezzature di controllo,
- requisiti relativi ai sistemi informatici;

### d) organismi di supervisione:

- poteri degli organismi di supervisione,
  - requisiti relativi al personale degli organismi di supervisione,
  - ricorsi e denunce.
-