



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 13 giugno 2013 (15.07)
(OR. en)**

10837/13

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0186 (COD)**

**TRANS 322
CODEC 1425**

RISULTATI DEI LAVORI

del: Segretariato generale

alle: delegazioni

n. doc. prec.: 10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

n. prop. Comm.: 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

Oggetto: Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali
circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE
- *Orientamento generale*

Nella sessione del 10 giugno 2013 il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha adottato un orientamento generale sulla proposta in oggetto, che figura nell'allegato.

Le delegazioni BE e LV si sono astenute e la Commissione ha dichiarato di mantenere una riserva generale sul testo convenuto in attesa della votazione del PE in prima lettura. Le delegazioni BE, IT e LV hanno presentato dichiarazioni che saranno iscritte a verbale del Consiglio.

I considerando della proposta saranno esaminati in una fase successiva alla luce dell'accordo sulle disposizioni sostanziali.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che
abroga la direttiva 2000/30/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 europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”³ la Commissione ha esposto l’obiettivo “zero vittime” per azzerare il numero di vittime mortali nel trasporto su strada entro il 2050. Per raggiungere tale obiettivo, si prevede che le tecnologie dei veicoli contribuiranno in modo significativo al miglioramento della sicurezza dei trasporti su strada.
- (2) Nella sua comunicazione “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”⁴, la Commissione ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell’Unione entro il 2020, rispetto al 2010. Per raggiungere tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici, fra cui azioni a favore di veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e il miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, in particolare dei motociclisti.
- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio per garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l’uso. Occorre che tale regime comprenda controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e controlli tecnici su strada per i veicoli adibiti ad attività commerciali di trasporto su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione per garantire che i veicoli che pongono un rischio immediato alla sicurezza stradale non possano circolare.
- (4) Numerose norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli sono stati adottati nell’Unione. Tuttavia, è necessario garantire, mediante un regime di controlli su strada a sorpresa, che i veicoli continuino a soddisfare le norme di sicurezza anche dopo l’immissione sul mercato, per tutto il loro ciclo di vita.

³ COM (2011) 144 definitivo.

⁴ COM (2010) 389 definitivo.

- (5) I controlli tecnici su strada istituiti dalla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità⁵, sono un elemento essenziale per raggiungere un livello elevato e costante di idoneità alla circolazione dei veicoli commerciali durante tutta la loro vita utile. Tali controlli non si limitano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre le emissioni dei veicoli, ma contribuiscono anche ad evitare la concorrenza sleale nel trasporto stradale che deriverebbe dall'accettazione di diversi livelli di controllo negli Stati membri.
- (6) Occorre attuare i controlli stradali per mezzo di un sistema di classificazione del rischio. Gli Stati membri possono valersi del sistema di classificazione del rischio istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio⁶.
- (7) È opportuno che la presente direttiva si applichi ai veicoli commerciali aventi una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h e appartenenti alle categorie definite dalla 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 veicoli⁷. Tuttavia, non è opportuno che impedisca agli Stati membri di sottoporre a controlli su strada veicoli che esulano dal campo di applicazione della presente direttiva o di controllare altri aspetti del trasporto stradale, in particolare quelli relativi al tempo di guida e di riposo o al trasporto di merci pericolose.

⁵ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1.

⁶ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (8) Le relazioni sull'attuazione della direttiva 2000/30/CE⁸ dimostrano chiaramente l'importanza dei controlli tecnici su strada. Nel periodo 2007-2008 in tutta l'Unione quasi 300 000 veicoli sottoposti a controlli tecnici su strada erano in condizioni tali da richiedere di essere immobilizzati. Le relazioni evidenziano anche differenze molto significative fra i risultati delle ispezioni nei diversi Stati membri. Nel periodo 2007-2008 le differenze percentuali relative a determinate carenze variavano dallo 0,6% al 41,4% fra paesi confinanti. Da ultimo, le relazioni mettono in rilievo importanti differenze nel numero di controlli tecnici su strada effettuati nei diversi Stati membri. Per giungere ad un approccio più equilibrato, occorre che gli Stati membri si impegnino a svolgere un numero minimo di controlli, proporzionato al numero di veicoli commerciali immatricolati sul loro territorio.
- (9) I furgoni e i rispettivi rimorchi sono sempre più utilizzati nel trasporto stradale. Tali veicoli non sono interessati da determinati obblighi quali le disposizioni relative alla formazione dei conducenti professionisti o l'installazione di limitatori di velocità e finiscono con l'essere coinvolti in un numero relativamente elevato di incidenti stradali. È quindi opportuno includere i furgoni e i rispettivi rimorchi nel campo di applicazione dei controlli su strada.
- (10) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, occorre intervenire in via prioritaria sui veicoli gestiti da imprese che non adempiono alle norme di sicurezza stradale e ambientali, mentre è opportuno che i veicoli di gestori responsabili e rispettosi delle norme di sicurezza e oggetto di manutenzione adeguata siano controllati con minore frequenza.
- (11) È opportuno che i controlli tecnici su strada consistano di ispezioni iniziali e, ove necessario, di controlli più approfonditi. In entrambi i casi i controlli devono riguardare tutte le pertinenti parti e sistemi dei veicoli. Per realizzare prove più armonizzate per tutti i possibili elementi, occorre introdurre metodi di prova ed esempi di carenze, con le relative valutazioni, a seconda della gravità dei casi.

⁸ COM (2010) 754 definitivo.

- (12) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi occorre consegnare al conducente una stampa della relazione di controllo. È necessario trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli su strada a un repertorio comune dello Stato membro per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni senza ulteriori oneri amministrativi.
- (13) L'impiego di unità mobili di controllo riduce i ritardi e i costi a carico degli operatori consentendo di effettuare controlli più approfonditi direttamente su strada. In alcuni casi, si può ricorrere a centri di controllo per lo svolgimento di controlli più approfonditi.
- (14) È opportuno che gli agenti incaricati dei controlli su strada più approfonditi possiedano almeno le stesse competenze e soddisfino gli stessi requisiti di coloro che effettuano i controlli tecnici periodici a norma della direttiva (UE) n. XX/XX/XX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE⁹.
- (15) La cooperazione e lo scambio di migliori pratiche fra gli Stati membri è essenziale per realizzare un sistema più armonizzato di controlli tecnici su strada in tutta l'Unione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri collaborino più strettamente anche nell'ambito delle attività operative. È auspicabile che tale cooperazione comprenda anche la concertazione periodica di controlli su strada organizzati congiuntamente.
- (16) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un singolo organismo che funga da punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È auspicabile che l'organismo in questione compili anche le pertinenti statistiche. È inoltre necessario che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possono designare un unico organismo. Occorre che le autorità competenti in ciascuno Stato membro stabiliscano procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.

⁹ GU L [...] del [...], pag. [...].

- (17) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione due volte all'anno i risultati dei controlli su strada effettuati. Occorre che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo.
- (18) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e ne garantiscano l'attuazione. È necessario che le sanzioni siano effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
- (19) Al fine di dotare la presente direttiva di ulteriori dettagli tecnici, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, onde tenere conto, ove appropriato, dell'evoluzione della normativa sull'omologazione CE relativamente alle categorie di veicoli, nonché della necessità di aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico. 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 è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente alle disposizioni del 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 Commissione¹⁰.

¹⁰ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (21) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, ossia la definizione di norme minime comuni per lo svolgimento di controlli tecnici su strada dei veicoli in circolazione nell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (22) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (23) La presente direttiva amplia il campo di applicazione della direttiva 2000/30/CE e ne aggiorna i requisiti tecnici. Occorre pertanto abrogare la suddetta direttiva. Inoltre, la presente direttiva integra le norme di cui alla raccomandazione 2010/379/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione di rischio delle anomalie rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada (dei veicoli commerciali) conformemente alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹¹ GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 97.

CAPO I

OGGETTO, DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

Al fine di migliorare la sicurezza stradale e ambientale, la presente direttiva stabilisce un regime di controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio degli Stati membri.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio:
 - a) 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 sedile del conducente – veicoli delle categorie M2 e M3,
 - b) *[soppresso]*.
 - c) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli delle categorie N2 e N3,
 - d) *[soppresso]*.
 - e) rimorchi e semirimorchi progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci o persone aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – veicoli delle categorie O3 e O4.

2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo campo d'applicazione, di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, o di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. Nulla nella presente direttiva osta a che uno Stato membro limiti l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo a determinate parti della sua propria rete stradale per motivi di sicurezza stradale.

Articolo 3

Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) "veicolo", ogni veicolo a motore che non circola su rotaia o il suo rimorchio o semirimorchio;
- 2) "veicolo a motore", ogni veicolo su ruote azionato da un motore che si muova con mezzi propri con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 3) "rimorchio", ogni veicolo su ruote non semovente progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore;
- 4) "semirimorchio", ogni rimorchio progettato per essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che parte di esso poggi sul veicolo a motore e una parte importante della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal veicolo a motore;
- 5) "carico", tutte le merci collocate di norma nella o sulla parte di un veicolo progettata per sopportare un carico e che non sono permanentemente fissate al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali gabbie, casse mobili o container, trasportati dai veicoli;
- 6) "veicolo commerciale", un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio utilizzato essenzialmente per il trasporto di merci o di passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o il trasporto per conto proprio, o per altri fini professionali;

- 7) "veicolo immatricolato in uno Stato membro", un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- 8) "intestatario di una carta di circolazione", la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- 8 bis) "impresa", un'impresa ai sensi dell'articolo 2, punto 4 del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada¹²;
- 9) "controllo tecnico su strada", un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dalle autorità competenti di uno Stato membro o sotto la loro supervisione diretta;
- 9 bis) "strada pubblica", una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade;
- 10) "controllo tecnico", un'ispezione intesa ad assicurare che un veicolo si possa utilizzare in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste;
- 10 bis) "certificato di controllo tecnico", verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- 11) "autorità competente", un'autorità o un organismo pubblico incaricato dallo Stato membro e responsabile della gestione del sistema di controllo tecnico su strada, compresa, se del caso, l'esecuzione dei controlli tecnici su strada;
- 12) "ispettore", una persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali e/o più approfonditi;

¹² GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

- 13) "carenze", difetti tecnici e altre non conformità rilevate durante un controllo tecnico su strada;
- 14) "controllo su strada in concertazione", un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalle autorità competenti di due o più Stati membri.

CAPO II

SISTEMA DI CONTROLLI SU STRADA E OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Sistema di controlli tecnici su strada

Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'articolo 10, paragrafo 1 e i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 5

Numero di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), c) ed e) circolanti sul suo territorio, ciascuno Stato membro effettua in ogni anno civile un numero appropriato di controlli su strada iniziali, proporzionato al totale di tali veicoli immatricolati e/o utilizzati sul suo territorio.
2. *[soppresso]*.

Articolo 6

Sistema di classificazione del rischio¹³

Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), c) ed e), gli Stati membri provvedono a che le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato IV rilevate sui veicoli gestiti da singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE¹⁴. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli più rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dalle autorità competenti dello Stato membro¹⁵.

Articolo 7

Responsabilità

1. Gli Stati membri prescrivono che il certificato di controllo tecnico relativo all'ultimo controllo tecnico periodico o la relativa copia e la relazione dell'ultimo controllo tecnico su strada, se disponibili, siano tenuti a bordo del veicolo. Gli Stati membri possono autorizzare le rispettive autorità ad accettare prove elettroniche di tali controlli ove queste informazioni siano accessibili.
2. Gli Stati membri prescrivono che le imprese e i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborino con gli ispettori e consentano l'accesso al veicolo, alle sue parti e a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

¹³ Il seguente considerando (10 bis) sarà inserito nel testo per chiarire il nesso tra questo articolo e la direttiva 2006/22/CE: "*Il regolamento (CE) n. 1071/2009 sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada impone agli Stati membri l'obbligo di estendere il sistema di classificazione del rischio istituito in virtù della direttiva 2006/22/CE, relativa all'attuazione delle norme sui tempi di guida e di riposo, per farvi rientrare altri specifici settori connessi al trasporto stradale, compresa l'idoneità alla circolazione stradale dei veicoli commerciali. Pertanto, le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze rilevate sui veicoli dovrebbero essere inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.*"

¹⁴ GU L 102 dell'11.4.2006.

¹⁵ Il seguente considerando sarà inserito nel testo per chiarire che vi è flessibilità nell'applicazione pratica dei sistemi di classificazione del rischio: "*Gli Stati membri possono decidere le opportune modalità tecniche e amministrative per la gestione dei sistemi di classificazione del rischio.*"

3. [soppresso]¹⁶

Articolo 8

Ispettori

1. Gli ispettori non praticano alcuna discriminazione sulla base della nazionalità del conducente o del paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo allorché selezionano un veicolo per sottoporlo a un controllo tecnico su strada o nell'effettuazione di detto controllo.
2. [soppresso].
3. Al momento di effettuare un controllo tecnico su strada, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse¹⁷.
4. Il compenso degli ispettori non è direttamente collegato al risultato del controllo tecnico su strada iniziale o più approfondito.
5. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'articolo 12 e all'allegato VI della direttiva (UE) n. XXX/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. Gli Stati membri possono disporre che gli ispettori che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo debbano soddisfare tali requisiti o requisiti alternativi.

¹⁶ Verrà inserito il seguente considerando: "*L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo dovrebbero essere responsabili di tenere il veicolo in condizioni di conformità.*"

¹⁷ Verrà inserito un considerando volto a chiarire il concetto di "conflitto di interesse".

CAPO III

PROCEDURE DI ISPEZIONE

Articolo 9

Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo su strada iniziale

Nell'identificare veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono selezionare in via prioritaria veicoli utilizzati da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi della direttiva 2006/22/CE. I veicoli possono anche essere selezionati a caso per un controllo o qualora si sospetti che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

Articolo 10

Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

1. Gli Stati membri provvedono a che i veicoli selezionati a norma dell'articolo 9 siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale.

In ogni controllo tecnico su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

- a) controlla l'ultimo certificato di controllo tecnico e l'ultima relazione di controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative prove elettroniche a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;
- b) procede a una valutazione visiva delle condizioni del veicolo;
- c) può procedere ad una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo a norma dell'articolo 13;

- d) può effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato. Tali controlli tecnici possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano corrette senza indugio ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1.

Se la precedente relazione di controllo tecnico su strada riporta una o più carenze, l'ispettore si accerta che siano state corrette.

2. In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti a un controllo su strada più approfondito.
- 2 bis. Un controllo tecnico su strada più approfondito ha ad oggetto uno, più o tutti gli elementi di cui all'allegato II e tiene conto dei metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.
3. Qualora il certificato di controllo tecnico o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli elementi di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i precedenti tre mesi, l'ispettore non lo controlla se non è motivato a farlo da un'evidente carenza.
4. *[soppresso]*.

Articolo 11

Impianti per i controlli

1. Un controllo tecnico su strada più approfondito si effettua per mezzo di un'unità mobile di controllo, un apposito impianto per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico ai sensi della direttiva (UE) n. XXX/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], sul controllo tecnico periodico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

2. Qualora i controlli più approfonditi debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico o un apposito impianto per i controlli su strada, viene fatto ricorso al centro o all'impianto più vicino possibile.
3. Le unità mobili di controllo e gli appositi impianti per i controlli su strada dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo tecnico su strada più approfondito, compreso l'equipaggiamento necessario per valutare lo stato dei freni, dello sterzo, della sospensione e degli effetti nocivi del veicolo come prescritto. Qualora le unità mobili di controllo o gli appositi impianti per i controlli su strada non dispongano dell'equipaggiamento necessario per controllare un elemento indicato in sede di controllo iniziale, il veicolo è indirizzato verso un centro o impianto di controllo in cui è possibile procedere ad un controllo approfondito dell'elemento in questione.

Articolo 12

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato II prevede un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità.
2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:
 - carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
 - 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 e altri casi più significativi di non conformità;
 - carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno ripercussioni sull'ambiente.

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 agli stessi elementi oggetto dell'ispezione, definiti nella sezione "ambito del controllo" dell'allegato II, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità successivo se è possibile dimostrare che l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Articolo 13

Norme specifiche per il controllo della fissazione del carico¹⁸

1. Durante il controllo su strada si può sottoporre un veicolo all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato IV, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono mirare a verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita:
- i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e
 - i carichi non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.
2. *[soppresso]*.
3. *[soppresso]*.

¹⁸ Verrà aggiunto il seguente considerando: "*Tutte le parti coinvolte nel processo logistico, compresi imballatori, caricatori, imprese di trasporto e conducenti, sono responsabili di assicurare che il carico sia adeguatamente imballato e caricato su un veicolo adatto.*"

- 3 bis. Fatte salve la prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle oggetto dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR)¹⁹, la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati in conformità dei principi e, se del caso, delle norme di cui all'allegato IV, sezione I. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato IV, sezione I, punto
4. Le procedure in merito alle conseguenze di cui all'articolo 14 possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.
5. Gli Stati membri dispongono che il personale coinvolto nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione a tal fine.

Articolo 14

Conseguenze in caso di carenze gravi o pericolose

1. Gli Stati membri dispongono che ogni carenza grave o pericolosa riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito sia corretta senza ritardi ingiustificati.
2. L'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo a un controllo tecnico completo entro un termine specificato se il veicolo è immatricolato nello Stato membro in cui si è svolto il controllo tecnico su strada. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro, l'autorità competente può chiedere all'autorità competente di tale Stato membro, tramite i punti di contatto di cui all'articolo 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione, gli Stati membri possono decidere di informare l'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo.

¹⁹ Recepito dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008), modificata dalla direttiva 2012/45/UE della Commissione (GU L 332 del 4.12.2012).

3. In caso di difetti che richiedono una correzione rapida o immediata, lo Stato membro o l'autorità competente può limitare o vietare l'utilizzazione del veicolo fino a quando tali carenze siano state corrette. L'utilizzazione del veicolo in questione può essere autorizzata per consentirgli di recarsi presso l'officina meccanica più vicina in cui dette carenze possano essere corrette, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. Qualora il veicolo non possa essere riparato in modo da consentirgli di raggiungere l'officina, può essere portato in un luogo in cui sia possibile ripararlo.

Articolo 15

Diritti di controllo

[soppresso].

Articolo 16

Relazione di controllo e banca dati nazionale dei controlli su strada²⁰

1. Per ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato sono comunicate all'autorità competente le seguenti informazioni:
- a) paese di immatricolazione del veicolo;
 - b) categoria del veicolo;
 - c) risultato del controllo tecnico su strada iniziale.

²⁰ Sarà redatto un considerando per chiarire il trattamento da riservare ai veicoli immatricolati in paesi terzi.

2. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato V²¹. Gli Stati membri provvedono a che il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.
3. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati dei controlli tecnici su strada più approfonditi entro un termine ragionevole successivo ai controlli in questione. L'autorità competente conserva tali informazioni per almeno 36 mesi dalla data di ricezione.

CAPO IV

COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Articolo 17

Designazione di punti di contatto²²

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto che:
 - garantisca il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri per quanto riguarda le azioni intraprese ai sensi dell'articolo 18;
 - inoltri alla Commissione i dati di cui all'articolo 20;
 - agevoli qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri.

²¹ Verrà elaborato un considerando per proporre che la Commissione esamini la possibilità di integrare l'allegato V con altre relazioni.

²² Verrà aggiunto il seguente considerando: "*Nel designare i punti di contatto devono essere rispettati le disposizioni costituzionali e i livelli di competenza che ne risultano.*"

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e i recapiti dei loro punti di contatto entro e non oltre [un anno dalla data di recepimento della presente direttiva] e le comunicano senza indugio eventuali modifiche. La Commissione redige l'elenco aggiornato di tutti i punti di contatto e lo trasmette agli Stati membri.

Articolo 18

Cooperazione tra gli Stati membri

1. Ove in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'utilizzazione del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Tale notifica contiene gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato V ed è comunicata, per quanto possibile, tramite i registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009. La Commissione adotta norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione a norma della procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.
2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto dello Stato membro in cui il veicolo è stato sottoposto a controllo può, tramite il punto di contatto, chiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo ad un ulteriore controllo tecnico a norma dell'articolo 14.

Articolo 19

Controlli su strada in concertazione

Gli Stati membri svolgono periodicamente attività di controllo su strada in concertazione. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE.

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo dell'anno successivo alla scadenza di ogni periodo di due anni gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per via elettronica, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti concernenti i veicoli controllati nel loro territorio. Tali dati indicano:
 - a) il numero di veicoli sottoposti a controllo,
 - b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo;
 - c) il paese di immatricolazione dei veicoli;
 - d) in caso di controlli più approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato V.

La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio [anno].

2. La Commissione adotta norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al paragrafo 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici secondo la procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2. Fino alla definizione di tali norme, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato VI.

La Commissione riferisce i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.

CAPO V

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI POTERI DELEGATI E COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 21

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 22 onde aggiornare opportunamente l'articolo 2, paragrafo 1, per tenere conto delle modifiche alle categorie di veicoli derivanti da modifiche alla legislazione cui si fa riferimento in detto articolo, senza incidere sul campo di applicazione.

Articolo 22

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 21 è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni [*a decorrere dalla data di recepimento della presente direttiva*]. 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 21 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificata nella decisione stessa. 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 notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 21 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 23

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato 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. Se il comitato non fornisce un 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 VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 24

Sanzioni

1. 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 devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
2. *[soppresso]*.
3. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro *[tre anni dalla data di recepimento della presente direttiva]* e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica ad esse apportata.

Articolo 25

Abrogazione

La direttiva 2000/30/CE è abrogata a decorrere *[dalla data di recepimento della presente direttiva]*.

Recepimento²³

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, 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 da quarantotto mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Per quanto riguarda il sistema di classificazione del rischio di cui all'articolo 6, essi applicano tali disposizioni a decorrere da 84 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

²³ La Commissione intende chiedere l'inserimento in un considerando del seguente testo, che sarà discusso in una fase ulteriore sulla base di un'adeguata giustificazione della Commissione *"Conformemente alla dichiarazione politica comune degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi del 28 settembre 2011, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, ove ciò sia giustificato, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti intesi a chiarire il rapporto tra le componenti di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata."*

Articolo 26

Entrata in vigore

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

Articolo 26 bis

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

[soppresso]

ALLEGATO II

[fuso con l'allegato III]

AMBITO DEL CONTROLLO

INDICE

1. AMBITI OGGETTO DI CONTROLLO

- 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) Altri equipaggiamenti
- 8) Effetti nocivi
- 9) Controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 adibiti al trasporto di passeggeri

2. PRESCRIZIONI IN MATERIA DI CONTROLLO

Gli elementi che possono essere controllati unicamente con l'ausilio di apparecchiature sono stati contrassegnati con la lettera (E).

Gli elementi che possono essere parzialmente controllati senza l'ausilio di apparecchiature sono stati contrassegnati con la lettera +(E).

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

I controlli tecnici su strada possono riguardare gli elementi elencati nella tabella 1, in cui sono indicati anche i metodi di controllo raccomandati che andrebbero utilizzati. Nulla di quanto previsto nel presente allegato osta a che l'ispettore si avvalga all'occorrenza di strumenti complementari come un ponte sollevatore o una fossa d'ispezione.

È opportuno che i controlli siano effettuati utilizzando le tecniche e attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere eventuali parti del veicolo. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza prescritte in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento dell'ammodernamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo di cui al presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti.

I "motivi dell'esito negativo del controllo" 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 dell'ammodernamento.

ALLEGATO III

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

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.

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO | | | | | |
| 0.1. Targhe di immatricolazione (se previste dai requisiti) | 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 | | |
| 1. IMPIANTO DI FRENATURA | | | | | |
| 1.1. Stato meccanico e funzionamento | | | | | |
| 1.1.1. Pedale/leva a mano del freno | Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura <i>Nota:</i> 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 dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura. <i>Nota:</i> i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento. | a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa. Freno non pienamente azionabile o bloccato. | | X | X |
| | | b) Rilascio del freno difficile. Se il funzionamento è compromesso | X | X | |
| | | c) Superficie antisdrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata. | | X | |

| Elemento | 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 dei 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(1) | | 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 | | |
| 1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano | Esame visivo dei 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 | |
| 1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico | Esame visivo dei 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 | | |
| | | 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 dei 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 |
| | | d) Funzionamento difettoso. Funzionamento 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. Corroso o con perdite. | X | X | |
| | | b) Dispositivo di spurgo non funzionante. | | X | |
| | | c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|--|--|--|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 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 segno MIN. Liquido del freno significativamente sotto il segno MIN. 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 | | |
| | | 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. | |
| b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria). Perdite nei condotti o nel collegamento (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. Rischi di danni. | 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 condotti 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 e pastiglie per freni | Esame visivo. | a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo raggiunta). Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (sotto la marca del minimo). | | X | X |
| | | 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 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 gravemente compromesso. | | X | X |
| | | c) Mancanza di tamburi o dischi. | | | X |
| | | d) Fissazione difettosa 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) Fissazione dei cavi difettosa. | | X | |
| | | e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|---|--|-------------------------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | | f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura. | | X | |
| 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 mancante o fortemente 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. | |
| | | 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 | | |
| | | f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti ⁽¹⁾ | 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) 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 ⁽³⁾ Funzionamento del freno compromesso. | | X | X |
| 1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori) | Esame visivo. | Mancante. | | X | |
| 1.1.23. Freno a inerzia | Esame visivo e azionamento. | Efficienza insufficiente. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 1.2. Prestazioni ed efficienza del freno | | | | | |
| 1.2.1. Prestazioni (E) | Durante un controllo con una macchina per prove statiche del freno, azionare progressivamente il freno fino allo sforzo massimo. | a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote. Sforzo di frenatura inesistente 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 in 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 | |
| 1.2.2. Efficienza (E) | Controllo con una macchina per prove statiche del freno al peso presentato o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati ¹ | Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ² : Categoria N1: 45% Categorie M1, M2 e M3: 50% ³ Categorie N2 e N3: 43% ⁴ Categorie [...], O3 e O4: 40% ⁵ Si ottiene meno del 50% dei valori sopra indicati. | | X | X |
| 1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato) | | | | | |
| 1.3.1. Prestazioni (E) | 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. Sforzo di frenatura inesistente 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 in caso di assi sterzanti. | | X | X |
| | | c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco). | | X | |
| 1.3.2. Efficienza (E) | Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2. | Sforzo di frenatura inferiore al 50% ⁶ delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata. Si ottiene meno del 50% dei valori sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove. | | X | X |

¹ L'efficienza del freno è calcolata dividendo lo sforzo di frenatura totale raggiunto a freno azionato per il peso del veicolo o, in caso di semirimorchio, per la somma dei carichi per asse e moltiplicando poi il risultato per 100.

² Le categorie di veicoli che non rientrano nel campo d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

³ 48% per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.

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

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

⁶ 2,2m/s² per i veicoli N1, N2 e N3.

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento) | | | | | |
| 1.4.1. Prestazioni (E) | Azionare il freno durante una prova su una macchina per prove statiche del freno. | Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta. Si ottiene meno del 50% dei valori di efficienza in relazione alla massa del veicolo nelle prove. | | X | X |
| 1.4.2. Efficienza (E) | Controllo con una macchina per prove statiche del freno. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di indicare o registrare i dati. | 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. Si ottiene meno del 50% dei valori sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove. | | X | X |
| 1.5. Prestazioni del sistema frenante 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 | |
| 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 | |
| | | d) Raccordo tra veicolo trainante e rimorchio incompatibile o mancante. | | | X |
| 1.8 Liquido del freno | Esame visivo. | Liquido del freno contaminato o sedimentato. Rischio imminente di guasto. | | X | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 2. STERZO | | | | | |
| 2.1. Stato meccanico | | | | | |
| 2.1.1. Stato dello sterzo | Esame visivo del funzionamento della scatola dello sterzo durante la rotazione del volante. | | | | |
| | | a) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate. Funzionamento compromesso. | | X | X |
| | | b) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo. Funzionamento compromesso. | | X | X |
| | | c) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo. Funzionamento compromesso. | | X | X |
| | | d) Perdite. Formazione di gocce. | X | X | |
| 2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo | Esame visivo del fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo al telaio durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario. | a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio. Fissaggi allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto a telaio/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 |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 2.1.3. Stato degli organi di sterzo | Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario. | a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione. Movimento 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. Funzione compromessa. | | 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 ⁽³⁾ . Funzione compromessa. | | X | X |
| | | g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato. Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato. | X | X | |
| 2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo | Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione (servosterzo). | 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 | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|-------------------------------|---|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 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) Perdite di liquidi. | | X | |
| | | b) Liquido insufficiente (sotto la marca MIN). Serbatoio insufficiente. | | X | X |
| | | c) Meccanismo non funzionante. Sterzo compromesso. | | X | X |
| | | d) Meccanismo rotto o fissato male. Sterzo compromesso. | | X | X |
| | | e) Componenti mal allineati o in attrito con altri. Sterzo compromesso. | | X | X |
| | | f) Modifica che compromette la sicurezza ⁽³⁾ . Sterzo compromesso. | | X | X |
| | | g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi. Sterzo compromesso. | | X | X |
| 2.2. Volante, colonna e barra | | | | | |
| 2.2.1. Stato del volante | Con le ruote a contatto del suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. 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 cattiva fissazione del mozzo, della corona o delle razze del volante. Rischio molto grave di distacco. | | X | X |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza. | | X | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 2.2.2. Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo | Spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. 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 ⁽³⁾ | | | X |
| 2.3. Gioco dello sterzo | Con il motore in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e con 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) ⁽¹⁾ . Sicurezza dello sterzo compromessa. | | X | X |
| 2.4. Assetto delle ruote (X)(2) | Esame visivo. | Disallineamento evidente. Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata. | X | | |
| 2.5. Asse sterzante del rimorchio | Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote | a) Componente leggermente danneggiato. Componenti gravemente danneggiati o incrinati. | | X | X |
| | | b) Gioco eccessivo. Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | X |
| | | c) Fissaggio difettoso. Fissaggio gravemente compromesso. | | X | X |
| | | | | | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 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/spengimento 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) Servosterzo non funzionante. | | X | |
| | | c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo. | | X | |
| 3. VISIBILITÀ | | | | | |
| 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 (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo). Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili. | X | | |
| 3.2. Stato dei vetri | Esame visivo. | a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo). Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili. | X | | |
| | | b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ⁽¹⁾ (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo). Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili. | X | | |
| | | c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili. Visibilità attraverso l'area di pulizia interna dei tergicristallo fortemente compromessa. | | X | X |
| 3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori | Esame visivo. | a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ (devono essere disponibili almeno due possibilità di retrovisione). Meno di due possibilità di retrovisione disponibili. | X | | |
| | | b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male. Specchietto o dispositivo non funzionante, gravemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro. | X | | |
| | | c) Campo visivo insufficiente. | | X | |
| 3.4. Spazzole tergicristallo | Esame visivo e azionamento. | a) Spazzole non funzionanti o assenti. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | | b) Lama del tergicristallo difettosa. Lama del tergicristallo assente o chiaramente non funzionante. | 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). Lavacrystalli non funzionanti. | X | X | |
| 3.6 Sistema antiappannamento (X) ⁽²⁾ | 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 o sorgenti luminose multiple; in caso di LED più di 1/3 funzionanti). Luce / sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa. | X | | |
| | | b) Sistema di proiezione leggermente difettoso (riflettori e lenti). Sistema di proiezione gravemente difettoso o mancante (riflettori e lenti). | X | | X |
| | | c) Luci fissate male. | | X | |
| | | | | | |
| 4.1.2. Regolazione | Esame visivo e azionamento. | a) Faro chiaramente male orientato. b) Sorgente luminosa montata in modo scorretto. | | X | |
| 4.1.3. Accensione | Esame visivo e azionamento. | a) L'accensione non è conforme ai requisiti ⁽¹⁾ (numero di fari accesi simultaneamente). Luminosità frontale superiore al massimo consentito. | X | | |
| | | b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione. | | X | |
| 4.1.4. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti(1). | | X | |
| | | b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso. | | X | |
| | | c) Sorgente luminosa e fano non compatibili. | | X | |
| 4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori) | Esame visivo e azionamento, se possibile. | a) Dispositivo non funzionante. | | X | |
| | | b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente. | | X | |
| 4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio) | Esame visivo e azionamento, se possibile. | Dispositivo non funzionante. In caso di lampade a scarica. | X | | |
| | | | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|-----------------------------|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 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 luminosa 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 ⁽¹⁾ . Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente con i fari accesi. | | X | |
| | | b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione. | | X | |
| 4.2.3. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta. | X | | X |
| | | b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso. Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta. | X | | X |
| 4.3. Luci di arresto | | | | | |
| 4.3.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento. | a) Sorgente luminosa difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED più di 1/3 funzionanti). Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti. Nessuna fonte luminosa funziona. | X | | X |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa). Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa). | X | | X |
| | | c) Luci fissate male. Rischio molto grave di distacco. | X | | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 4.3.2. Accensione | Esame visivo e azionamento. | a) L'accensione non è conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Funzionamento ritardato. X X X Nessun funzionamento. | X | X | X |
| | | b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione. | | X | |
| 4.3.3. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità ⁷ o la marcatura non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . Luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta. | X | X | |
| 4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza | | | | | |
| 4.4.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento. | a) Sorgente luminosa difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED più di 1/3 funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti. | X | X | |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa). 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 ⁽¹⁾ . Nessun funzionamento. | X | X | |
| 4.4.3. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità ⁷ o la marcatura non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| 4.4.4. Frequenza di lampeggiamento | Esame visivo e azionamento. | La velocità di lampeggio non è conforme ai requisiti ⁽¹⁾ (deviazione della frequenza superiore al 25%). | X | | |
| 4.5. posteriore | | | | | |
| 4.5.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento. | a) Sorgente luminosa difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED più di 1/3 funzionanti). Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti. | X | X | |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa). Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa). | X | X | |
| | | c) Luci fissate male. Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli. | X | X | |
| Regolazione (X) (2) | Esame visivo e azionamento. | 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 più alta di quella dei fari. | X | X | |
| 4.5.3. Accensione | Esame visivo e azionamento. | L'accensione non è conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Non funzionante. | X | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 4.5.4. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità ⁷ o la marcatura non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| | | b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ | X | | |
| 4.6. Fari di retromarcia | | | | | |
| 4.6.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento. | a) Sorgente luminosa difettosa | X | | |
| | | b) Lenti difettose. | X | | |
| | | c) Luci fissate male. Rischio molto grave di distacco. | X | X | |
| 4.6.2. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità ⁷ o la marcatura non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| | | b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| 4.6.3. Accensione | Esame visivo e azionamento. | L'accensione non è conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Il faro di retromarcia può essere acceso anche quando il cambio non si trova 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 luminosa difettosa. Sorgenti luminose multiple. Sorgente luminosa difettosa. Sorgente luminosa singola. | X | | X |
| | | c) Luci fissate male. Rischio molto grave di distacco. | X | | X |
| 4.7.2. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ . | X | | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori | | | | | |
| 4.8.1. Stato | Esame visivo. | a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati. | X | | |
| | | Rifrangenza compromessa. | | X | |
| | | b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro. | X | | |
| | | A rischio di distacco. | | X | |
| 4.8.2. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo. | Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . Mancante o rifrangenza anteriore di colore rosso e posteriore di colore bianco. | | X | |
| 4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico | | | | | |
| 4.9.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento. | Non funzionanti. | X | | |
| | | Non funzionanti per fascio di luce abbagliante o fano antinebbia posteriore. | | X | |
| 4.9.2. Rispetto dei requisiti(1) | Esame visivo e azionamento. | Non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . | X | | |
| 4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio | Esame visivo: se possibile, esaminare la continuità elettrica della connessione. | a) Componenti fissati in modo non sicuro. | X | | |
| | | Connessione malsicura. | | X | |
| | | b) Isolamento danneggiato o deteriorato. | X | | |
| | | A rischio di corto circuito. | | X | |
| | | c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti. | | X | |
| | | Luci di arresto del rimorchio non funzionanti. | | | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 4.11. Circuito elettrico | Esame visivo, in alcuni casi anche all'interno del compartimento motore. | a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente. Unioni difettose, contatto con bordi taglienti, connettori a rischio disconnessione. Cavi a rischio di contatto con elementi riscaldati, pezzi rotanti o con il suolo; connettori disconnessi (elementi funzionali a frenatura e sterzo). | X | X | X |
| | | b) Cavi leggermente deteriorati. Cavi fortemente deteriorati. Cavi estremamente deteriorati (elementi funzionali a frenatura e sterzo). | X | X | X |
| | | c) Isolamento danneggiato o deteriorato. A rischio di corto circuito. Grave rischio di incendio, generazione di scintille. | X | X | X |
| 4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X)(2) | Esame visivo e azionamento. | a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Emissione o rifrangenza anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca. | X | X | |
| | | b) Funzionamento del faro non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità ammessa; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca. | X | X | |
| | | c) Faro/catarifrangente fissato male. Rischio molto grave di distacco. | X | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|---|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 4.13. Batteria(e) | Esame visivo. | a) Cattivo fissaggio. Non correttamente fissata. A rischio di corto circuito. | X | | |
| | | b) Perdite. Perdite di sostanze pericolose. | X | | |
| | | c) Interruttore difettoso (se richiesto). | | X | |
| | | d) Fusibili difettosi (se richiesti). | | X | |
| | | e) Raffreddamento non adeguato (se richiesto). | | X | |
| 5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI | | | | | |
| 5.1. Assi | | | | | |
| 5.1.1. Assi (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. | a) Asse spezzato o deformato. | | | X |
| | | b) Asse scorrettamente fissato al veicolo. Stabilità pregiudicata, funzione compromessa: movimento eccessivo in relazione alle fissazioni. | | X | |
| | | c) Modifica che compromette la sicurezza ⁽⁵⁾ . Stabilità pregiudicata, funzione compromessa, distanza libera insufficiente rispetto ad altri pezzi del veicolo o al suolo. | | X | |
| | | | | | X |
| 5.1.2. Fuselli (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. 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. A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | |
| | | c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse. A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | |
| | | d) Gioco del fusello nell'asse. A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---------------------------------------|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 5.1.3. Cuscinetti delle ruote (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. 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. Pericolo di surriscaldamento; pericolo di distruzione. | | X | X |
| 5.2. Ruote e pneumatici | | | | | |
| 5.2.1. Mozzo della ruota | Esame visivo. | a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati. 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 da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote. | | X | X |
| 5.2.2. Ruote | Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota | a) Eventuali rotture o problemi di saldatura. | | | X |
| | | b) Anelli di tenuta degli pneumatici non adeguatamente fissati. A rischio di distacco. | | X | X |
| | | c) Ruota fortemente deformata o usurata. Compromessa la sicurezza di fissaggio al mozzo; compromessa la sicurezza di fissaggio dello pneumatico. | | X | X |
| | | d) Tipo o dimensioni della ruota non conformi ai requisiti ⁽¹⁾ con rischi per la sicurezza stradale. | | X | |
| 5.2.3. Pneumatici | Esame visivo di tutto lo pneumatico muovendo avanti e indietro il veicolo | a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità dello pneumatico non conformi ai requisiti ⁽¹⁾ con rischi per la sicurezza stradale. Capacità di carico o indice di velocità insufficienti per l'uso effettivo; lo pneumatico tocca altri pezzi fissi del veicolo compromettendo la sicurezza della conduzione. | | X | X |
| | | b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle. | | X | |

| Elemento | 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 sullo pneumatico. Corda visibile o danneggiata. | | X | X |
| | | e) L'indicatore di usura dello pneumatico diventa visibile. Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | X |
| | | f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti-spray). Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa). | X | X | |
| | | g) Pneumatici riscalpiti non conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . Pacco cintura compromesso. | | X | X |
| 5.3. Sistema di sospensioni | | | | | |
| 5.3.1. Molle e stabilizzatori (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. | 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 |
| | | c) Molla mancante. Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente. | | X | X |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza ⁽³⁾ . Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema di molle inoperante. | | X | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 5.3.2. Ammortizzatori | Esame visivo. | a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse. Ammortizzatore fissato male. | X | | |
| | | b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti. | | X | |
| | | c) Ammortizzatore mancante. | | X | |
| 5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. | a) Componenti fissati male al telaio o all'asse. A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | |
| | | b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo. Stabilità del componente colpita o componente rotto. | | X | X |
| | | c) Modifica che compromette la sicurezza ⁽³⁾ . Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema inoperante. | | X | X |
| 5.3.4. Attacchi sospensioni (+E) | Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. | a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni. A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata. | | X | |
| | | b) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato. Coperchio 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 | |
| | | c) Perdita udibile dal sistema. | | X | |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO | | | | | |
| 6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio | | | | | |
| 6.1.1. Stato generale | Esame visivo. | a) Rottura minore o lieve deformazione di un longherone o traversa. | | X | |
| | | Rottura grave o grave deformazione di un longherone o traversa. | | | X |
| | | b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male. | | X | |
| | | Maggior parte delle unioni allentate; resistenza dei pezzi insufficiente. | | | X |
| | | c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme. | | X | |
| | | Resistenza dei pezzi insufficiente. | | | X |
| 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori | Esame visivo. | a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite. | | X | |
| | | b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo. | | X | |
| | | Pericolo per la salute delle persone a bordo. | | | X |
| 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento) | Esame visivo, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL | a) Serbatoi e tubi fissati male con un particolare rischio di incendio. | | | X |
| | | b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso. | | X | |
| | | Rischi d'incendio; perdita eccessiva di materiali pericolosi. | | | X |
| | | c) Tubi con punti di attrito. | X | | |
| | | Tubi danneggiati. | | 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 ⁽¹⁾ . | | | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro | Esame visivo. | a) Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni in caso di contatto. Rischio di distacco di pezzi; funzionalità gravemente compromessa. | | X | X |
| | | b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| 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. Dispositivi di accoppiamento e attrezzatura di rimorchio (+E) | 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 o di una luce (quando non sono utilizzate). Targa non leggibile (quando non utilizzata). | X | | X |
| | | g) Modifica che compromette la sicurezza ⁽³⁾ (pezzi secondari). Modifica che compromette la sicurezza ⁽³⁾ (pezzi primari). | | X | X |
| | | h) Dispositivo di accoppiamento troppo debole, incompatibile o non conforme ai requisiti. | | | X |

| Elemento | 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 allentarsi o incrinarsi. | | X | X |
| | | c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione. Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi. | | X | X |
| | | d) Raccordi flessibili deteriorati. Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi. | | X | X |
| | | e) Albero danneggiato o incrinato. | | X | |
| | | f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o mal fissato. Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi. | | X | X |
| | | g) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato. Coperchio antipolvere mancante o rotto. | X | X | |
| | | h) Modifica illegale della trasmissione. | | X | |
| 6.1.8. Castelli motore | Esame visivo. | Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati. | | X | |
| | | Castelli allentati o rotti. | | | X |
| 6.1.9. Prestazioni del motore (X) ⁽²⁾ | 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 | |
| | | b) Modifica del motore che compromette la sicurezza e/o nuoce all'ambiente. | | | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---------------------------|---------------|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 6.2. Cabina e carrozzeria | | | | | |
| 6.2.1. Stato | Esame visivo. | a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni. A rischio di distacco. | | X | X |
| | | b) Montante fissato male. Stabilità pregiudicata. | | 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 ⁽³⁾ . Distanza insufficiente da pezzi rotanti o mobili e dalla superficie stradale. | | X | X |
| 6.2.2. Fissaggio | Esame visivo. | a) Carrozzeria o cabina fissate 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 pregiudicata. | | X | X |
| 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 mal fissati. | X | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|-----------------------------|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 6.2.4. Pavimento | Esame visivo. | Pavimento mal fissato o fortemente deteriorato. Stabilità insufficiente. | | X | X |
| 6.2.5. Sedile del conducente | Esame visivo. | a) Sedile con struttura difettosa. Sedile mal fissato. | | X | X |
| | | b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante. Il sedile si muove o lo schienale non si può fissare. | | 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 ⁽¹⁾ . Numero di sedili in eccesso del massimo consentito; posizioni non conformi allo schema approvato. | 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 del funzionamento compromessa. | | X | X |
| 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 lesioni agli utilizzatori. | | X | |
| 6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne | Esame visivo. | a) Fissazione difettosa di altri dispositivi o attrezzature. | | X | |
| | | b) Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Rischio che i pezzi montati provochino lesioni; sicurezza del funzionamento compromessa. | X | X | |
| | | c) Perdite dall'impianto idraulico. Perdite ingenti di materiali pericolosi. | X | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi | Esame visivo. | a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi. A rischio di provocare lesioni; a rischio di distacco. | X | | |
| | | b) Distanza insufficiente dalla ruota (antispruzzo). Distanza insufficiente dalla ruota (parafanghi). | X | | X |
| | | c) Non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Pneumatici insufficientemente coperti. | X | | 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. Eventuali tagli o segni di distensione. | X | | X |
| | c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . | | 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. | Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo. | | X | |
| | | Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo. | | X | |

| Elemento | 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. | Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo. 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 mancanti o non adatti al veicolo. Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo. | | X | |
| | | b) Airbag chiaramente non funzionante. | | X | |
| 7.1.6. Sistemi SRS | Esame visivo dell'indicatore di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica. | L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema. Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo. | | X | |
| 7.2. Estintore (X)(2) | Esame visivo. | a) Mancante. | | X | |
| | | b) Non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Se richiesto (p. es. taxi, autobus, ecc.). | X | | X |
| 7.3. Serrature e dispositivi antifurto | Esame visivo e azionamento. | a) Dispositivo antifurto non funzionante. | X | | |
| | | b) Difettoso. Si blocca inopinatamente. | | X | X |
| 7.4. Triangolo di segnalazione (se richiesto)(X) ⁽²⁾ | Esame visivo. | a) Mancante o incompleto. | X | | |
| | | b) Non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . | X | | |
| 7.5. Cassetta di pronto soccorso (se richiesta) (X) (2) | Esame visivo. | Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . | X | | |
| 7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se richiesti)(X)(2) | 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. Nessun funzionamento. | X | | |
| | | b) Comando fissato male. | X | X | |
| | | c) Non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ . Il suono emesso rischia di confondersi con quello delle sirene ufficiali. | X | | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 7.8. Tachimetro | Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici. | a) Non montato conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ . Mancante se richiesto. | X | | |
| | | b) funzionamento pregiudicato. Nessun funzionamento. | X | X | |
| | | c) Non illuminato sufficientemente. Nessuna illuminazione. | X | | X |
| 7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto) | Esame visivo. | a) Non montato conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ . | | X | |
| | | b) Non funzionante. | | X | |
| | | c) Sigilli mancanti o difettosi. | | X | |
| | | d) Targhetta di calibratura mancante, illeggibile o scaduta. | | X | |
| | | e) Evidente manomissione o manipolazione. | | X | |
| | | f) Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura. | | X | |
| 7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto) (+E) | Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate | a) Non montato conformemente ai requisiti ⁽¹⁾ . | | 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 degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 7.11 Contachilometri se disponibile (X)(2) | 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 (X) | Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica. | a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati. Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo. | | X | |
| | | b) Cablatura danneggiata. | | X | |
| | | c) Altri componenti mancanti o danneggiati. | | X | |
| | | 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 | |
| 8. EFFETTI NOCIVI | | | | | |
| 8.1. Rumori | | | | | |
| 8.1.1 Sistema di protezione dal rumore (+E) | Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro sia ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione fonometrica). | a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti ⁽¹⁾ . | | 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 di gas di scarico | | | | | |
| 8.2.1 Emissioni dei motori a benzina | | | | | |
| 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 | |
| | | c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 8.2.1.2 Emissioni gassose (E) | Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ⁽¹⁾ o lettura del dispositivo OBD. In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova. | 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%, o - 3.5% a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ⁽¹⁾ . 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% o - con il motore al minimo: 0.3% ⁷ - con il motore al minimo accelerato: 0.2% a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ⁽¹⁾ . | | 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 | |
| | | e) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti. | | X | |
| 8.2.2 Emissioni dei motori diesel | | | | | |
| 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 | |
| | | c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta. | | X | |
| | | d) reagente insufficiente, se applicabile. | | X | |
| 8.2.2.2 Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito | a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. | a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti ⁽¹⁾ , l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo; | | X | |

⁷ Omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della sezione 3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002.

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|----------|---|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | b) 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. | b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti ⁽¹⁾ non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m ⁻¹ , per motori a turbocompressione: 3,0 m ⁻¹ , oppure, per i veicoli identificati nei requisiti ⁽¹⁾ o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti ⁽¹⁾ : 1.5 m ⁻¹ ⁸ | | X | |
| | 2. Requisiti in materia di condizionamento: i) il motore deve aver pienamente 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. ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente. | | | | |

⁸ Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 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.

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|----------|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | <p>c) 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 M2, M3, N2 e N3, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi.</p> | c) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti. | | X | |
| | <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.</p> <p>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.</p> | | | | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | <p>Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova.</p> <p>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.</p> <p>In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova.</p> | | | | |
| 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 M2 E M3 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 lesioni. | X | X | |
| | | c) Comando di emergenza difettoso. | | X | |
| | | d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi. | | X | |

| Elemento | 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 | | |
| | | c) Assenza del martello per rompere i vetri. | X | | |
| | | d) Accesso bloccato. | | X | |
| 9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento (X) ⁽²⁾ | Esame visivo e azionamento. | a) Funzionamento difettoso. Funzionamento sicuro del veicolo compromesso. | 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. Sistemi di aerazione e di riscaldamento (X) ⁽²⁾ | Esame visivo e azionamento. | a) Funzionamento difettoso. Rischio per la salute delle persone a bordo. | 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. | X | | |
| | | Uscita di emergenza bloccata. | | X | |
| | | | | | |
| 9.4.2 Sedile del conducente (requisiti supplementari) | Esame visivo. | a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi. Campo visivo compromesso. | X | | |
| | | b) Protezione del conducente fissata male. A rischio di provocare lesioni. | X | | X |
| 9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi (X) ⁽²⁾ | Esame visivo e azionamento. | Dispositivi difettosi. Nessun funzionamento. | X | | X |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|--|--|--|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 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 | |
| | | | | | |
| 9.7. Scale e gradini | Esame visivo e azionamento (se del caso) | a) Stato di deterioramento. Danneggiati. Stabilità compromessa. | X | X | X |
| | | b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto. | | X | |
| 9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) (2) | Esame visivo e azionamento. | Sistema difettoso. Nessun funzionamento. | X | X | |
| 9.9. Indicazioni scritte (X)(2) | Esame visivo. | a) Mancanti, scritte in modo errato o illeggibili. | X | | |
| | | Informazioni errate. | | X | |
| 9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ⁽²⁾ | | | | | |
| 9.10.1 Porte | Esame visivo. | Protezione delle porte non conforme ai requisiti ⁽¹⁾ per quanto riguarda questa forma di trasporto. | | X | |
| 9.10.2 Equipaggiamenti speciali e di segnalazione | Esame visivo. | Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti. | X | | |
| 9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone disabili (X) ⁽²⁾ | | | | | |
| 9.11.1 Porte, rampe e sollevatori | Esame visivo e azionamento. | a) Funzionamento difettoso. Sicurezza del funzionamento compromessa. | X | X | |
| | | b) Stato di deterioramento. Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni. | X | X | |
| | | c) Comandi difettosi. Sicurezza del funzionamento compromessa. | X | X | |
| | | d) Dispositivi di allarme difettosi. | X | | |
| | | Nessun funzionamento. | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione delle carenze | | |
|---|---|---|---------------------------|-------|------------|
| | | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 9.11.2 Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle | Esame visivo e azionamento se opportuno | a) Funzionamento difettoso. Sicurezza del funzionamento compromessa. | X | | |
| | | b) Stato di deterioramento. Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni. | X | X | |
| | | c) Comandi difettosi. Sicurezza del funzionamento compromessa. | X | X | |
| 9.11.3 Equipaggiamenti speciali e di segnalazione | Esame visivo. | Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti. | | X | |

NOTE:

- (1) 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.
- (2) (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.
- (3) Per "modifica che compromette la sicurezza" si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti sproporzionati sull'ambiente.
- (E) Per la prova di questo elemento è necessaria un'apparecchiatura specifica.

ALLEGATO IV

I. PRINCIPI IN MATERIA DI FISSAZIONE DEL CARICO

1. La fissazione del carico è in grado di resistere alle seguenti forze risultanti da accelerazioni / decelerazioni del veicolo:
 - in direzione di marcia: 0,8 volte il peso del carico e
 - in direzione laterale: 0,5 volte il peso del carico e
 - in direzione contraria a quella di marcia: 0,5 volte il peso del carico e
 - e deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico¹.

2. La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.

3. Nel fissare il carico occorre tener conto dei requisiti applicabili alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.

4. Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o più dei seguenti metodi:
 - immobilizzazione,
 - bloccaggio (locale/generale),
 - ancoraggio diretto,
 - ancoraggio per attrito.

¹ Sarà aggiunto il seguente considerando: "La fissazione del carico è essenziale per la sicurezza stradale. *Il carico dovrebbe pertanto essere fissato in modo da poter resistere alle accelerazioni subite durante l'uso del veicolo su strada. Per motivi di praticità, le forze di massa risultanti da tali accelerazioni dovrebbero essere utilizzate come valori limite sulla base di norme europee.*"

5. Norme applicabili:

| Norma | Oggetto |
|----------------------|--|
| - EN 12195-1 | Calcolo delle forze di ancoraggio |
| - EN 12640 | Punti di ancoraggio |
| - EN 12642 | Resistenza della struttura del veicolo |
| - EN 12195-2 | Cinghie di tessuto di fibra chimica |
| - EN 12195-3 | Catene di ancoraggio |
| - EN 12195-4 | Funi di ancoraggio di acciaio |
| - ISO 1161, ISO 1496 | Contenitore ISO |
| - EN 283 | Casse mobili |
| - EN 12641 | Teloni impermeabili |
| - EUMOS 40511 | Pali Montanti |
| - EUMOS 40509 | Imballaggio per il trasporto |

II. CONTROLLO DELLA FISSAZIONE DEL CARICO

1. CLASSIFICAZIONE DELLE CARENZE

Le carenze sono classificate in uno dei seguenti gruppi di carenze:

- carenza lieve: una carenza lieve si verifica quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza;
- carenza grave: una carenza grave si verifica quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso;

- carenza pericolosa: una carenza pericolosa si verifica quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

In presenza di più carenze, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di maggiore gravità. Qualora si verificassero più carenze di cui si prevede che i loro effetti combinati debbano intensificarsi a vicenda, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di livello superiore.

2. METODI DI CONTROLLO

Il metodo di controllo consiste in un esame visivo dell'utilizzazione corretta di procedimenti appropriati in misura adeguata per fissare il carico e/o nella misurazione delle forze di tensione, nel calcolo dell'efficienza della fissazione e nel controllo di certificati, se del caso.

3. VALUTAZIONE DELLE CARENZE

La tabella 1 riporta le regole che possono essere applicate durante un controllo della fissazione del carico per determinare se il trasporto avvenga in condizioni accettabili.

La categorizzazione delle carenze è determinata, caso per caso, sulla base delle classificazioni di cui alla sezione II, punto 1.

I valori riportati nella tabella seguente hanno carattere indicativo e andrebbero considerati come linee guida per determinare la categoria delle carenze in funzione delle circostanze specifiche in particolare secondo il carattere del carico e a discrezione dell'ispettore.

In caso di trasporto che rientri nel campo di applicazione della direttiva 95/50/CE² sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose, possono essere di applicazione prescrizioni più specifiche.

² GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35.

Tabella 1

| Elemento | Carenze | Valutazione delle carenze | | |
|--------------|---|------------------------------|-------|------------|
| | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| | L'imballaggio per il trasporto non consente un'adeguata fissazione del carico | A discrezione dell'ispettore | | |
| | Una o più unità di carico non sono posizionate correttamente | A discrezione dell'ispettore | | |
| | Il veicolo non è adatto al suo carico (carezza diversa da quelle elencate al punto 10) | A discrezione dell'ispettore | | |
| | Difetti evidenti della sovrastruttura del veicolo (carezza diversa da quelle elencate al punto 10) | A discrezione dell'ispettore | | |
| 10 | Idoneità del veicolo | | | |
| 10.1 | Parete anteriore (se utilizzata per la fissazione del carico) | | | |
| 10.1.1 | Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato Pezzo incrinato che mette a rischio l'integrità del compartimento di carico | | x | x |
| 10.1.2 | Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile) Altezza insufficiente per il carico trasportato | | x | x |
| 10.2. | Pareti laterali (se utilizzate per la fissazione del carico) | | | |
| 10.2.1. | Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti Part cracked; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti | | x | x |
| 10.2.2. | Resistenza insufficiente dell'appoggio (certificato o etichetta, se applicabile) Altezza insufficiente per il carico trasportato | | x | x |
| 10.2.3. | Pannelli delle pareti laterali in cattivo stato Pezzo incrinato | | x | x |
| 10.3. | Parete posteriore (se utilizzata per la fissazione del carico) | | | |
| 10.3.1. | Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti Part cracked; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti | | x | x |
| 10.3.2. | Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile) Altezza insufficiente per il carico trasportato | | x | x |
| 10.4. | Montanti (se utilizzati per la fissazione del carico) | | | |
| 10.4.1. | Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato o fissato male al veicolo Part cracked; fissazione al veicolo instabile | | x | x |
| 10.4.2. | Resistenza insufficiente o progettazione inadeguata Altezza insufficiente per il carico trasportato | | x | x |
| 10.5. | Punti di ancoraggio (se utilizzati per la fissazione del carico) | | | |
| 10.5.1. | Stato insoddisfacente o progettazione inadeguata Non in grado di sopportare le forze di ancoraggio richieste | | x | x |
| 10.5.2. | Numero insufficiente Numero insufficiente per sopportare le forze di ancoraggio richieste | | x | x |
| 10.6. | Strutture speciali obbligatorie (se utilizzate per la fissazione del carico) | | | |
| 10.6.1. | Stato insoddisfacente, danneggiato Part cracked; non in grado di sopportare forze di ritenuta | | x | x |
| 10.6.2. | Non adatte al carico trasportato Mancanti | | x | x |
| 10.7. | Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico) | | | |
| 10.7.1. | Stato insoddisfacente, danneggiato Part cracked; Non in grado di sopportare il carico | | x | x |
| 10.7.2. | Classificazione di carico insufficiente Non in grado di sopportare il carico | | x | x |

| Elemento | Carenze | Valutazione delle carenze | | |
|----------------|--|---------------------------|-------|------------|
| | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 20 | Metodi di ritenuta | | | |
| 20.1. | Immobilizzazione, bloccaggio e ancoraggio diretto | | | |
| 20.1.1 | Fissaggio diretto del carico (bloccaggio) | | | |
| 20.1.1.1 | Distanza eccessiva dalla parete anteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | x | x |
| 20.1.1.2. | Distanza eccessiva dalla parete laterale, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | x | x |
| 20.1.1.3. | Distanza eccessiva dalla parete posteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | x | x |
| 20.1.2. | Dispositivi di fissazione quali barre di ancoraggio, travi di bloccaggio, sbarre e zeppe; anteriori, laterali e posteriori | | | |
| 20.1.2.1. | Fissaggio inadeguato al veicolo Fissaggio insufficiente Non in grado di sopportare forze di ritenuta, allentati | x | x | x |
| 20.1.2.2. | Fissazione inadeguata Fissazione insufficiente Del tutto inefficaci | x | x | x |
| 20.1.2.3. | Parziale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione Totale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione | | x | x |
| 20.1.2.4. | Metodo prescelto di fissazione dell'imballaggio parzialmente inadeguato Il metodo prescelto è del tutto inadeguato | | x | x |
| 20.1.3 | Fissazione diretta con reti e teli | | | |
| 20.1.3.1. | Stato delle reti e dei teli (etichetta mancante o danneggiata ma dispositivo tuttora in buono stato) Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione | x | x | x |
| 20.1.3.2. | Resistenza insufficiente di reti e teli In grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste | | x | x |
| 20.1.3.3. | Fissaggio insufficiente di reti e teli Fissaggio in grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste | | x | x |
| 20.1.3.4. | Reti e teli parzialmente inadeguati alla fissazione delle merci Del tutto inadeguati | | x | x |
| 20.1.4. | Separazione e riempimento delle unità di carico o degli spazi liberi | | | |
| 20.1.4.1. | Adeguatezza dell'unità di separazione e riempimento Separazione o spazi liberi eccessivi | | x | x |
| 20.1.5. | Ancoraggio diretto (orizzontale, trasversale, diagonale, ad anello e antirimbazzo) | | | |
| 20.1.5.1. | Forze di fissazione richieste inadeguate Meno di 2/3 della forza richiesta | | x | x |

| Elemento | Carenze | Valutazione delle carenze | | |
|----------------|---|---------------------------|-------|------------|
| | | Lieve | Grave | Pericolosa |
| 20.2. | Fissazione anti-attrito | | | |
| 20.2.1. | Ottenimento delle forze di fissazione richieste | | | |
| 20.2.1.1. | Forze di fissazione richieste inadeguate Meno di 2/3 della forza richiesta | | X | X |
| 20.3. | Dispositivi di ritenuta del carico utilizzati | | | |
| 20.3.1 | Adeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico Dispositivo del tutto inadeguato | | X | X |
| 20.3.2. | Etichetta (p. es. targa/fascia) mancante/danneggiata ma dispositivo tuttora in buono stato Etichetta (p. es. targa/fascia) mancante/danneggiata e dispositivo fortemente deteriorato | X | X | |
| 20.3.3. | Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione | | X | X |
| 20.3.4. | Verricelli di ancoraggio usati in modo scorretto Tenditori per ancoraggio difettosi | | X | X |
| 20.3.5. | Uso scorretto dei dispositivi di ritenuta del carico (p. es. assenza di protezione dei bordi) Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (p. es. nodi) | | X | X |
| 20.3.6. | Fissaggio dei dispositivi di ritenuta del carico inadeguato Meno di 2/3 della forza richiesta | | X | X |
| 20.4. | Attrezzature supplementari (p. es. tappeti anti-slittamento, protettori di spigoli, rivestimenti per spigoli) | | | |
| 20.4.1. | Uso di attrezzature inadeguate Uso di attrezzature scorrette o difettose Uso di attrezzature del tutto inadeguate | X | X | X |
| 20.5. | Trasporto di materiale alla rinfusa e di materiale leggero e sfuso | | | |
| 20.5.1. | Materiale alla rinfusa asportato dal vento durante l'uso del veicolo su strada con rischio di distrarre i conducenti di altri veicoli Pericolo per la circolazione | | X | X |
| 20.5.2. | Materiale alla rinfusa non adeguatamente fissato Caduta del carico con pericolo per la circolazione | | X | X |
| 20.5.3. | Assenza di copertura per le merci leggere Caduta del carico con pericolo per la circolazione | | X | X |
| 20.6. | Trasporto di legname tondo | | | |
| 20.6.1. | Il materiale trasportato (tronchi) è parzialmente fissato male | | | X |
| 20.6.2. | Forze di fissazione dell'unità di carico inadeguate Meno di 2/3 della forza richiesta | | X | X |
| 30 | Carico interamente non fissato | | | X |

ALLEGATO V

(recto)

MODELLO PIÙ DETTAGLIATO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN ELENCO DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI CONTROLLO

1. Luogo del controllo
2. Data
3. Ora
4. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del veicolo
5. Numero di identificazione del veicolo / VIN
6. Categoria di veicolo

| | | |
|----|---|--------------------------|
| a) | N2 ^(a) (da 3,5 a 12 t) | <input type="checkbox"/> |
| b) | N3 ^(a) (più di 12 t) | <input type="checkbox"/> |
| c) | O3 ^(a) (da 3,5 a 10 t) | <input type="checkbox"/> |
| d) | O4 ^(a) (più di 10 t) | <input type="checkbox"/> |
| e) | M2 ^(a) (>9 sedili ^(b) fino a 5 t) | <input type="checkbox"/> |
| f) | M3 ^(a) (>9 sedili ^(b) più di 5 t) | <input type="checkbox"/> |
| g) | Altre categorie di veicoli: (precisare) | <input type="checkbox"/> |

7. Lettura del contachilometri al momento del controllo
8. Impresa che effettua il trasporto
 - a) Nome e indirizzo
 -
 - b) Numero della licenza comunitaria^(c) (regolamenti (CE) n. 1072/2009 e n. 1073/2009)
9. Nominativo del conducente

10. Elementi controllati

| | Verificato ^(d) | Non conforme ^(e) |
|--|---------------------------|-----------------------------|
| |) | |
| (0) identificazione ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (1) impianto di frenatura | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (2) sterzo ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (3) visibilità ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (4) impianto elettrico e circuito elettrico ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (6) telaio ed elementi fissati al telaio ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (7) altri equipaggiamenti, compresi il tachigrafo e il limitatore di velocità ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (8) effetti nocivi, comprese emissioni e fuoriuscita di carburante e/o olio | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| (10) fissazione del carico | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

11. Risultato del controllo:

- Conforme
- Non conforme
- Divieto o limitazione dell'utilizzazione del veicolo, che presenta carenze pericolose

12. Varie/osservazioni:

13. Autorità/funzionario o ispettore che ha effettuato il controllo

Firma:

Autorità/funzionario o ispettore che ha
effettuato le prove

Conducente

.....

Note:

- a) Categoria del veicolo ai sensi dell'articolo 2.
- b) Numero di sedili compreso quello del conducente (punto S.1 della carta di circolazione).
- c) Se disponibile.
- d) "Verificato" significa che sono stati controllati uno o alcuni degli elementi da controllare elencati per questo gruppo negli allegati II o IV della direttiva n. XX/XX/XX e che non sono state riscontrate carenze o sono state riscontrate solo carenze lievi.
- e) Elementi non conformi con carenze gravi o pericolose indicate sul retro.
- f) Metodi per la prova e la valutazione dei difetti in conformità agli allegati II o IV della direttiva n. XX/XX/XX.

(verso)

| | | |
|---|--|---|
| <p>0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO</p> <p>0.1. Targhe di immatricolazione 0.2. Numero di identificazione del veicolo telaio/numero di serie</p> <p>1. IMPIANTO DI FRENATURA</p> <p>1.1. Stato meccanico e funzionamento</p> <p>1.1.1. Pedale/leva a mano del freno</p> <p>1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura</p> <p>1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi</p> <p>1.1.4. Manometro o indicatore di pressione</p> <p>1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano</p> <p>1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio</p> <p>1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)</p> <p>1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)</p> <p>1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione</p> <p>1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)</p> <p>1.1.11. Condotti rigidi dei freni</p> <p>1.1.12. Tubi flessibili dei freni</p> <p>1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni</p> <p>1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni</p> <p>1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria</p> <p>1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)</p> <p>1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico</p> <p>1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione</p> <p>1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)</p> <p>1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio</p> <p>1.1.21. Sistema di frenatura completo</p> <p>1.1.22. Collegamenti di prova</p> <p>1.2. Prestazioni ed efficienza del freno</p> <p>1.2.1. Prestazioni</p> <p>1.2.2. Efficienza</p> <p>1.3. Prestazioni ed efficienza della frenatura di soccorso (emergenza)</p> <p>1.3.1. Prestazioni</p> <p>1.3.2. Efficienza</p> | <p>4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO</p> <p>4.1. Fari</p> <p>4.1.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.1.2. Regolazione</p> <p>4.1.3. Accensione</p> <p>4.1.4. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione</p> <p>4.1.6. Dispositivo tergifari</p> <p>4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali e luci d'ingombro</p> <p>4.2.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.2.2. Accensione</p> <p>4.2.3. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.3. Luci di arresto</p> <p>4.3.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.3.2. Accensione</p> <p>4.3.2. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza</p> <p>4.4.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.4.2. Accensione</p> <p>4.4.3. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.4.4. Frequenza di lampeggiamento</p> <p>4.5. posteriore</p> <p>4.5.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.5.2. Regolazione</p> <p>4.5.4. Accensione</p> <p>4.5.2. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.6. Fari di retromarcia</p> <p>4.6.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.6.2. Accensione</p> <p>4.6.3. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore</p> <p>4.7.1. Stato e funzionamento</p> | <p>6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)</p> <p>6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro</p> <p>6.1.5. Supporto della ruota di scorta</p> <p>6.1.6. Dispositivi di accoppiamento e attrezzatura di rimorchio</p> <p>6.1.7. Trasmissione</p> <p>6.1.8. Castelli motore</p> <p>6.1.9. Prestazioni del motore</p> <p>6.2. Cabina e carrozzeria</p> <p>6.2.1. Stato</p> <p>6.2.2. Fissaggio</p> <p>6.2.3. Porte e serrature</p> <p>6.2.4. Pavimento</p> <p>6.2.5. Sedile del conducente</p> <p>6.2.6. Altri sedili</p> <p>6.2.7. Comandi di guida</p> <p>6.2.8. Gradini della cabina</p> <p>6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne</p> <p>6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi</p> <p>7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI</p> <p>7.1. Cinture di sicurezza/fibbie</p> <p>7.1.1. Sicurezza di montaggio</p> <p>7.1.2. Stato</p> <p>7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza</p> <p>7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. Sistemi SRS</p> <p>7.2. Estintore</p> <p>7.3. Serrature e dispositivi antifurto</p> <p>7.4. Triangolo di segnalazione</p> <p>7.5. Cassetta di pronto soccorso</p> <p>7.6. Cunei da ruota (zeppe)</p> <p>7.7. Segnalatore acustico</p> <p>7.8. Tachimetro</p> |
|---|--|---|

| | | |
|---|---|--|
| <p>1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)</p> <p>1.4.1. Prestazioni</p> <p>1.4.2. Efficienza</p> <p>1.5. Prestazioni del sistema frenante elettronico</p> <p>1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)</p> <p>1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)</p> <p>1.8. Liquido del freno</p> <p>2. STERZO</p> <p>2.1. Stato meccanico</p> <p>2.1.1. Stato dello sterzo</p> <p>2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo</p> <p>2.1.3. Stato degli organi di sterzo</p> <p>2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo</p> <p>2.1.5. Servosterzo</p> <p>2.2. Volante e colonna di sterzo</p> <p>2.2.1. Stato del volante</p> <p>2.2.2. Colonna di sterzo</p> <p>2.3. Gioco dello sterzo</p> <p>2.4. Assetto delle ruote</p> <p>2.5. Asse sterzante del rimorchio</p> <p>2.6. Servosterzo elettrico</p> <p>3. VISIBILITÀ</p> <p>3.1. Campo di visibilità</p> <p>3.2. Stato dei vetri</p> <p>3.3. Retrovisori</p> <p>3.4. Spazzole tergicristallo</p> <p>3.5. Lavacrystalli</p> <p>3.6. Sistema antiappannamento</p> | <p>4.7.2. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.8. Catarifrangenti, evidenziatori e targhette marcatrici posteriori</p> <p>4.8.1. Stato</p> <p>4.8.2. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico</p> <p>4.9.1. Stato e funzionamento</p> <p>4.9.2. Rispetto dei requisiti</p> <p>4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio</p> <p>4.11. Circuito elettrico</p> <p>4.12. Fari e riflettori non obbligatori</p> <p>4.13. Batteria</p> <p>5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI</p> <p>5.1. Assi</p> <p>5.1.1. Assi</p> <p>5.1.2. Fusello rotto</p> <p>5.1.3. Cuscinetti delle ruote</p> <p>5.2. Ruote e pneumatici</p> <p>5.2.1. Mozzo della ruota</p> <p>5.2.2. Ruote</p> <p>5.2.3. Pneumatici</p> <p>5.3. Sistema di sospensioni</p> <p>5.3.1. Molle e stabilizzatori</p> <p>5.3.2. Ammortizzatori</p> <p>5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione</p> <p>5.3.4. Attacchi sospensioni</p> <p>5.3.5. Sospensioni pneumatiche</p> <p>6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO</p> <p>6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio</p> <p>6.1.1. Stato generale</p> <p>6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori</p> | <p>7.9. Tachigrafo</p> <p>7.10. Limitatore di velocità</p> <p>7.11. Contachilometri</p> <p>7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC)</p> <p>8. [...] EFFETTI NOCIVI</p> <p>8.1. Sistema di protezione dal rumore</p> <p>8.2. Emissioni di gas di scarico</p> <p>8.2.1. Emissioni dei motori a benzina</p> <p>8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico</p> <p>8.2.1.2. Emissioni gassose</p> <p>8.2.2. Emissioni dei motori diesel</p> <p>8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico</p> <p>8.2.2.2. Opacità</p> <p>8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche</p> <p>8.4. Altri elementi relativi all'ambiente</p> <p>8.4.1. Fumo visibile</p> <p>8.4.2. Perdite di liquidi</p> <p>9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M2 E M3 ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI</p> <p>9.1. Porte</p> <p>9.1.1. Porte di entrata e di uscita</p> <p>9.1.2. Uscite di emergenza</p> <p>9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento</p> <p>9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento</p> <p>9.4. Sedili</p> <p>9.4.1. Sedili dei passeggeri</p> <p>9.4.2. Sedile del conducente</p> <p>9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi</p> <p>9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi</p> <p>9.7. Scale e gradini</p> |
|---|---|--|

ALLEGATO VI

Modello per le relazioni alla Commissione

Il modello è redatto in formato elaborabile elettronicamente e trasmesso per via elettronica mediante software comune di ufficio.

Ciascuno Stato membro presenta

- una singola tabella riassuntiva e
- per ciascun paese di immatricolazione di veicoli sottoposti ad un controllo più approfondito, una tabella dettagliata distinta contenente informazioni sulle carenze controllate e rilevate per ciascuna categoria di veicolo.

TABELLA RIASSUNTIVA

di tutti i controlli (iniziali e più approfonditi)

Stato membro che presenta la relazione: **p. es. Belgio** Periodo di riferimento : dal **anno [X]** al **anno [X+1]**

| Categoria di veicolo: | N2 | | N3 | | M2 | | M3 | | O3 | | O4 | | Altre categorie (facoltativo) | | Totale | |
|-----------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi ¹ | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi |
| Austria | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Belgio | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Bulgaria | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Croazia | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Cipro | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

¹ Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato V.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|
| Repubblica ceca | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Danimarca | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Irlanda | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Estonia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Finlandia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Francia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Germania | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Grecia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Ungheria | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Italia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Lettonia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Lituania | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Lussemburgo | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Malta | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Paesi Bassi | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|
| Polonia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Portogallo | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Romania | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Slovacchia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Slovenia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Spagna | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Svezia | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Regno Unito | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Albania | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Andorra | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Armenia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Azerbaijan | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bielorussia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bosnia-Erzegovina | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Georgia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kazakistan | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Liechtenstein | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Monaco | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Montenegro | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Norvegia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Repubblica moldova | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Federazione russa | | | | | | | | | | | | | | | | |
| San Marino | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Serbia | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Svizzera | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tagikistan | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Turchia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Turkmenistan | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ucraina | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Uzbekistan | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ex Repubblica jugoslava di Macedonia | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Altri paesi terzi (precisare) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

RISULTATI dei controlli più approfonditi

**Stato membro
che presenta**

la relazione: p. es. Belgio

Nome dello Stato membro che presenta la
relazione

Paese di

immatricolazione: p. es. Bulgaria

PERIODO: 01/anno 12/anno
dal [x] al [x+1]

Nome del paese di immatricolazione dei veicoli

| Categoria di veicolo: | N2 | | N3 | | M2 | | M3 | | O3 | | O4 | | Altre categorie (facoltativo) | | Totale | |
|--------------------------|-------------------------------------|--|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi ¹ | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi | Numero di veicoli controllati | Numero di veicoli non conformi |
| | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

**Dettaglio dei
difetti**

| | Controllato | Non conforme |
|------------------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|
| (0) identificazione | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

¹ Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato V.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|
| 1) impianto di frenatura | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 2) sterzo | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 3) visibilità | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 4) impianto elettrico e circuito elettrico | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 6) telaio ed elementi fissati al telaio | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 7) altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 8) effetti nocivi, comprese emissioni e fuoriuscita di carburante e/o olio | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 10) fissazione del carico | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |

Dettaglio dei difetti (aggiuntivo)

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|--|---|---|---|
| 1.1.1 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 1.1.2 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ... | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 2.1.1 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 2.1.2 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ... | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 3.1 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 3.2 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ... | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 20.6.2 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 30 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| Numero complessivo di non conformità | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 |
