

DIRETTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 3 aprile 2014****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 europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nel Libro bianco del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», la Commissione stabilisce un obiettivo «zero vittime», attraverso il quale l'Unione dovrebbe avvicinarsi al risultato di azzerare le vittime della circolazione stradale entro il 2050. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, si prevede che la tecnologia dei veicoli contribuirà in modo sostanziale al miglioramento dei risultati in termini di sicurezza del traffico stradale.
- (2) Nella comunicazione «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», la Commissione ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020, iniziando dal 2010. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici e identificato azioni dirette a realizzare veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e misure per il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili, in particolare dei motociclisti.
- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio volto a garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Tale regime dovrebbe comprendere controlli tecnici periodici dei veicoli e controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione tale da consentire di sospendere l'autorizzazione alla circolazione stradale del veicolo ove esso rappresenti un rischio immediato per la sicurezza stradale. I controlli periodici dovrebbero costituire lo strumento principale per garantire la conformità. I controlli su strada dei veicoli commerciali dovrebbero avere natura esclusivamente complementare ai controlli periodici.
- (4) Numerose norme tecniche e requisiti di sicurezza e ambientali dei veicoli sono stati adottati nell'Unione. È necessario garantire, attraverso un regime di controlli tecnici su strada a sorpresa, che i veicoli continuino a rispettare le condizioni di idoneità alla circolazione.
- (5) I controlli tecnici su strada 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 a evitare la concorrenza sleale nel trasporto stradale derivante dall'accettazione di diversi livelli di controllo negli Stati membri.

⁽¹⁾ GU C 44 del 15.2.2013, pag. 128.

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

- (6) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ ha istituito il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU). Il registro permette l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto in tutta l'Unione, nel rispetto delle regole dell'Unione relative alla protezione dei dati a carattere personale. L'utilizzazione di un tale sistema, gestito dall'autorità competente di ciascuno Stato membro, facilita la cooperazione tra gli Stati membri.
- (7) È opportuno che la presente direttiva si applichi a determinati 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 ⁽²⁾. Tuttavia, non è opportuno che impedisca agli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici 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.
- (8) I trattori a ruote con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h sono sempre più spesso utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali e per finalità di trasporto di merci su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di questa categoria, utilizzati soprattutto su strade pubbliche, dovrebbero ricevere lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici su strada.
- (9) Le relazioni sull'attuazione della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ dimostrano chiaramente l'importanza dei controlli tecnici su strada. Nel periodo 2009-2010 in tutta l'Unione più di 350 000 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 tra il 2009 e il 2010, il tasso di rilevazione di determinate carenze variava dal 2,1 % del totale dei veicoli sottoposti a controllo in uno Stato membro al 48,3 % in un altro. Da ultimo, le relazioni evidenziano differenze significative nel numero di controlli tecnici su strada effettuati nei diversi Stati membri. Per giungere a un approccio più equilibrato, occorre che gli Stati membri si impegnino a svolgere un numero adeguato di controlli, proporzionato al numero di veicoli commerciali immatricolati e/o circolanti sul loro territorio.
- (10) I furgoni, come i veicoli della categoria N₁, e i rispettivi rimorchi non sono soggetti agli stessi requisiti di sicurezza stradale a livello di Unione cui devono rispondere i veicoli pesanti, quali le disposizioni relative ai periodi di guida, alla formazione dei conducenti professionisti o all'installazione di limitatori di velocità. Sebbene non rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tenere conto di tali veicoli N₁ nelle loro strategie globali di sicurezza stradale e di controlli su strada.
- (11) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, le autorità nazionali competenti dovrebbero poter selezionare in via prioritaria 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. La selezione dei veicoli per l'ispezione su strada in base al profilo di rischio degli operatori potrebbe rappresentare uno strumento utile a controllare più da vicino e più spesso le imprese ad alto rischio.
- (12) I controlli su strada dovrebbero essere supportati dall'utilizzo di un sistema di classificazione del rischio. Il regolamento (CE) n 1071/2009 impone agli Stati membri l'obbligo di estendere il sistema di classificazione del rischio istituito in virtù della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, per quanto riguarda l'attuazione delle norme sui tempi di guida e di riposo, per farvi rientrare altri ambiti specifici connessi al trasporto

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

⁽²⁾ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁽³⁾ 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 Comunità (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

⁽⁴⁾ 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 Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

stradale, compresa l'idoneità alla circolazione stradale dei veicoli commerciali. Di conseguenza, 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. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere le opportune modalità tecniche e amministrative per la gestione dei sistemi di classificazione del rischio. È opportuno analizzare ulteriormente l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio vigenti in tutta l'Unione.

- (13) 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.
- (14) È opportuno che gli ispettori, durante l'esecuzione dei controlli tecnici su strada, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale, in particolare per quanto riguarda il conducente, l'operatore o l'intestatario della carta di circolazione, che potrebbero influire sull'imparzialità e sull'obiettività della loro decisione. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada. Ciò non dovrebbe impedire agli Stati membri di autorizzare un ente privato a effettuare sia controlli tecnici su strada più approfonditi che riparazioni di veicoli, anche sullo stesso veicolo.
- (15) 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 pertinenti parti e sistemi dei veicoli. Per realizzare l'armonizzazione dei controlli più approfonditi a livello di Unione, per ciascun elemento occorre introdurre metodi di prova raccomandati ed esempi di carenze, con la relativa categorizzazione, a seconda della gravità dei casi.
- (16) 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'utilizzo 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. È opportuno che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione.
- (17) Tutti i soggetti impegnati nel processo logistico, compresi imballatori, caricatori, imprese di trasporto, operatori e conducenti, concorrono ad assicurare che il carico sia adeguatamente imballato e caricato su un veicolo adatto.
- (18) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi occorre fornire al conducente una copia della relazione di controllo. È necessario trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli tecnici su strada a una banca dati comune dello Stato membro interessato per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni pertinenti senza ulteriori oneri amministrativi.
- (19) Al fine di ridurre l'onere amministrativo per le autorità di controllo, le relazioni concernenti i controlli tecnici su strada iniziali, anche su veicoli immatricolati in paesi terzi, dovrebbero riguardare informazioni essenziali che registrino lo svolgimento di un controllo su un veicolo specifico e il relativo risultato. Una relazione dettagliata è obbligatoria solo quando ha luogo un controllo più approfondito a seguito di un controllo iniziale.
- (20) La Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di combinare la relazione di cui all'allegato IV con altre relazioni.
- (21) 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. Per lo svolgimento di controlli più approfonditi possono essere utilizzati i centri di controllo disponibili più vicini e appositi impianti per i controlli tecnici su strada.

- (22) È opportuno che il personale incaricato dei controlli tecnici su strada sia opportunamente formato o qualificato, anche per effettuare esami visivi in modo efficace. È opportuno che gli ispettori incaricati dei controlli tecnici 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 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché gli ispettori che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo soddisfino tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.
- (23) Al fine di attenuare i costi derivanti dall'uso di attrezzature tecniche per un'ispezione più dettagliata su strada, è opportuno che gli Stati membri possano esigere un pagamento qualora vengano riscontrate carenze. L'entità di tale pagamento dovrebbe essere ragionevole e proporzionata.
- (24) 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, se possibile. È auspicabile che tale cooperazione comprenda la concertazione periodica di controlli tecnici su strada organizzati congiuntamente.
- (25) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È auspicabile che il punto di contatto compili anche le pertinenti statistiche. È inoltre opportuno che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possano designare un organismo. È opportuno che le autorità competenti in ciascuno Stato membro stabiliscano procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.
- (26) È opportuno che nel designare i punti di contatto siano rispettati le disposizioni costituzionali e i livelli di competenza che ne risultano.
- (27) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione, prima del 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 marzo, i risultati dei controlli tecnici su strada effettuati. È opportuno che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (28) Per ridurre al minimo la perdita di tempo per le imprese e i conducenti e per aumentare l'efficienza complessiva dei controlli su strada, è opportuno incoraggiare l'esecuzione di controlli tecnici su strada congiuntamente a verifiche della conformità alla legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada, segnatamente il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la direttiva 2006/22/CE e il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio ⁽³⁾.
- (29) 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 opportuno che le sanzioni siano efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Gli Stati membri dovrebbero, in particolare, includere misure appropriate per affrontare la mancata collaborazione di un conducente o un operatore con l'ispettore e per l'uso non autorizzato di un veicolo con carenze pericolose.
- (30) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (cfr. pag. 51 della presente Gazzetta ufficiale)

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (31) La Commissione dovrebbe astenersi dall'adottare atti di esecuzione riguardanti le procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose ai punti di contatto degli Stati membri di immatricolazione nonché atti che stabiliscono il formato dei dati per la comunicazione alla Commissione delle informazioni raccolte dagli Stati membri riguardo ai veicoli controllati, qualora il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (32) Al fine di aggiornare se del caso l'articolo 2, paragrafo 1, e l'allegato IV, punto 6, senza incidere sull'ambito di applicazione della presente direttiva; di aggiornare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda i metodi e di adattare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda l'elenco degli elementi oggetto del controllo, i metodi, le ragioni dell'esito negativo e la valutazione delle carenze, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (33) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza stradale mediante la fissazione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi a controlli tecnici su strada dei veicoli in circolazione nell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (34) 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.
- (35) La presente direttiva sviluppa l'attuale regime di controlli tecnici su strada, aggiorna i requisiti tecnici della direttiva 2000/30/CE e integra le norme di cui alla raccomandazione 2010/379/UE della Commissione ⁽¹⁾. È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2000/30/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OGGETTO, DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Ambito 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 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e dalla direttiva 2007/46/CE:

- 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 posto a sedere del conducente— veicoli delle categorie M₂ e M₃;

⁽¹⁾ Raccomandazione 2010/379/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione di rischio delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici su strada (dei veicoli commerciali) conformemente alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 97).

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

- b) 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;
- c) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie O₃ e O₄;
- d) trattori a ruote della categoria T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada e aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito d'applicazione, come i veicoli commerciali leggeri aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate della categoria N₁ e 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 propria rete stradale per ragioni di sicurezza stradale.

Articolo 3

Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «veicolo»: ogni veicolo a motore a eccezione di quelli che circolano su rotaia o il suo rimorchio;
- 2) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 3) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- 4) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore in modo che parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale 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 principalmente 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;
- 9) «impresa»: un'impresa ai sensi dell'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009;
- 10) «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;

- 11) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade;
- 12) «controllo tecnico»: un'ispezione a norma dell'articolo 3, punto 9, della direttiva 2014/45/UE;
- 13) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- 14) «autorità competente»: un'autorità o un organismo pubblico a cui lo Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa, se del caso, l'esecuzione di controlli tecnici su strada;
- 15) «ispettore»: una persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali e/o più approfonditi;
- 16) «carenze»: difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;
- 17) «controllo su strada in concertazione»: un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalle autorità competenti di due o più Stati membri;
- 18) «operatore»: la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;
- 19) «unità mobile di controllo»: sistema trasportabile di attrezzature di controllo necessario per effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi e che si avvale di ispettori competenti a effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi;
- 20) «impianto apposito per i controlli su strada»: un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali e/o più approfonditi che può anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

CAPO II

SISTEMA DI CONTROLLI TECNICI SU STRADA E OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Sistema di controlli 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

Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b) e c), in ogni anno civile il numero complessivo di controlli tecnici su strada iniziali nell'Unione è pari almeno al 5 % del numero totale di tali veicoli immatricolati negli Stati membri.
2. Ogni Stato membro si adopera per eseguire un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali, proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati sul suo territorio.
3. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione a norma dell'articolo 20, paragrafo 1.

*Articolo 6***Sistema di classificazione del rischio**

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b) e c), gli Stati membri provvedono affinché le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III rilevate nei veicoli gestiti da singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE. Per l'attribuzione a un'impresa di un profilo di rischio, gli Stati membri possono avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. 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 degli Stati membri.

Ai fini dell'applicazione del primo comma, lo Stato membro di immatricolazione utilizza le informazioni ricevute da altri Stati membri ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono prevedere controlli tecnici volontari supplementari. Le informazioni sul rispetto degli obblighi di conformità relativi alle condizioni dei veicoli risultanti dai controlli volontari possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

*Articolo 7***Responsabilità**

1. Gli Stati membri prescrivono che il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico più recente o la relativa copia o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea certificata o l'originale cartaceo di tale certificato e la relazione relativa all'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 siano accessibili informazioni al riguardo.

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.

3. Gli Stati membri assicurano che siano definite le responsabilità delle imprese per il mantenimento dei loro veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, fatte salve le responsabilità del conducente di tali veicoli.

*Articolo 8***Ispettori**

1. Allorché selezionano un veicolo per sottoporlo a un controllo tecnico su strada o nell'effettuazione di detto controllo, gli ispettori non praticano alcuna discriminazione basata sulla nazionalità del conducente o sul paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo.

2. Nell'eseguire un controllo tecnico su strada l'ispettore è libero da conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della sua decisione.

3. Il compenso degli ispettori non è direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada iniziale o più approfondito da essi effettuati.

4. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'articolo 13 e all'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. 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 soddisfino tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.

CAPO III

PROCEDURE DI ISPEZIONE*Articolo 9***Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico 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. Possono anche essere selezionati veicoli 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 affinché 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 revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;
- b) procede a una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;
- c) può procedere a 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 a un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano rettificate senza indugio ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1.

L'ispettore verifica che siano state rettificate eventuali carenze riportate nella precedente relazione di controllo su strada.

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.

3. Un controllo tecnico su strada più approfondito riguarda gli elementi elencati all'allegato II che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto in particolare della sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio e degli effetti nocivi, e i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

4. Qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli ambiti di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla se non è motivato a farlo da un'evidente carenza.

*Articolo 11***Apparecchiature per i controlli**

1. Un controllo tecnico su strada più approfondito si effettua per mezzo di un'unità mobile di controllo o di un apposito impianto per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico ai sensi della direttiva 2014/45/UE.

2. Qualora i controlli più approfonditi debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico o in un apposito impianto per i controlli su strada, essi sono effettuati quanto prima possibile nel più vicino centro o impianto disponibile.
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, comprese le apparecchiature necessarie per valutare lo stato e l'efficienza dei freni, dello sterzo, della sospensione e gli 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 a un controllo approfondito dell'elemento in questione.

Articolo 12

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato II fornisce un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità, da utilizzare durante i controlli tecnici su strada.
2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:
 - a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
 - b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi più significativi di non conformità;
 - c) 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 ambiti oggetto di controllo tecnico su strada definiti al punto 1 dell'allegato II può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se si ritiene che l'effetto combinato di tali carenze risulti in un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Articolo 13

Controllo della fissazione del carico

1. Durante il controllo su strada un veicolo può essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, 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 essere effettuati per 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. Fatte salve le 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) ⁽¹⁾, la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato III, sezione I, punto 5.

⁽¹⁾ 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, pag. 13), modificata tra l'altro dalla direttiva 2012/45/UE della Commissione (GU L 332 del 4.12.2012, pag. 18).

3. 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.

4. Gli Stati membri dispongono che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione a tal fine.

Articolo 14

Seguito in caso di carenze gravi o pericolose

1. Fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri dispongono che ogni carenza grave o pericolosa riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

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.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, lo Stato membro o l'autorità competente interessati dispongono che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione può essere autorizzata affinché possa raggiungere una delle officine meccaniche più vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in questione 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. In caso di carenze che non richiedano una rettifica immediata, lo Stato membro o l'autorità competente interessati possono decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza.

Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso può essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

Articolo 15

Diritti di controllo

Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo più approfondito, gli Stati membri possono richiedere il pagamento di un diritto ragionevole e proporzionato per un importo commisurato al costo di esecuzione di un'ispezione.

Articolo 16

Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada

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.

2. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. Gli Stati membri provvedono affinché il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.

3. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati del controllo tecnico su strada più approfondito entro un termine ragionevole successivo al controllo in questione. L'autorità competente conserva tali informazioni conformemente alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati per almeno 36 mesi dalla data della loro ricezione.

CAPO IV

COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI*Articolo 17***Designazione di un punto di contatto**

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 a norma dell'articolo 18,
 - inoltri alla Commissione i dati di cui all'articolo 20,
 - assicuri, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e le coordinate relativi al loro punto di contatto nazionale entro il 20 maggio 2015 e le comunicano immediatamente eventuali modifiche. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali 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 IV ed è comunicata preferibilmente 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 secondo la 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 richiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato membro, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'articolo 14.

*Articolo 19***Controlli tecnici su strada in concertazione**

Su base annua gli Stati membri svolgono regolarmente 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.

*Articolo 20***Trasmissione di informazioni alla Commissione**

1. Prima del 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, 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 di ogni veicolo controllato;

- 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 IV.

La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2019.

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

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

CAPO V

ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE

Articolo 21

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 22, al fine di:

- aggiornare opportunamente l'articolo 2, paragrafo 1, e l'allegato IV, punto 6, per tenere conto delle modifiche alle categorie di veicoli derivanti da modifiche alla legislazione cui si fa riferimento in suddetto articolo, senza incidere sull'ambito di applicazione della presente direttiva,
- aggiornare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda i metodi nel caso in cui divengano disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti senza ampliare l'elenco di elementi da sottoporre a controllo,
- adattare l'allegato II, punto 2, a seguito della valutazione positiva di costi e benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e alla valutazione delle carenze in caso di modifica dei requisiti obbligatori derivanti dalla legislazione dell'Unione riguardante l'omologazione in materia di sicurezza o ambiente.

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 dal 19 maggio 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 21 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente 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. Detto termine può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 23***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per il controllo tecnico di cui alla direttiva 2014/45/UE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 24***Relazioni**

1. Entro il 20 maggio 2016 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione e sugli effetti della presente direttiva. La relazione analizza in particolare gli effetti in termini di miglioramento della sicurezza stradale, nonché i costi e i benefici di un eventuale inserimento delle categorie N₁ e O₂ nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
2. Non oltre il 20 maggio 2022 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione riguardante l'applicazione e gli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio, segnatamente nella definizione di un profilo di rischio reciprocamente comparabile tra le diverse imprese. La relazione è corredata di una relazione dettagliata di valutazione d'impatto che analizza i costi e i benefici in tutta l'Unione. La valutazione d'impatto è messa a disposizione del Parlamento europeo e al Consiglio almeno sei mesi prima della presentazione di ogni proposta legislativa, ove appropriata, intesa a inserire nuove categorie nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

*Articolo 25***Sanzioni**

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

*Articolo 26***Recepimento**

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

Essi applicano tali disposizioni dal 20 maggio 2018.

Per quanto riguarda il sistema di classificazione del rischio di cui all'articolo 6 della presente direttiva, essi applicano tali disposizioni dal 20 maggio 2019.

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

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

*Articolo 27***Abrogazione**

La direttiva 2000/30/CE è abrogata a decorrere dal 20 maggio 2018.

*Articolo 28***Entrata in vigore**

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

*Articolo 29***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

ALLEGATO I

ELEMENTI DEL SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE DEL RISCHIO

Il sistema di classificazione del rischio forma la base per la selezione mirata dei veicoli utilizzati da imprese che evidenziano uno scarso rispetto degli obblighi relativi alla manutenzione e alle condizioni dei veicoli. Prende in considerazione i risultati dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada.

Il sistema di classificazione del rischio prende in considerazione i seguenti parametri per determinare la classificazione del rischio per l'impresa interessata:

- numero di carenze
- gravità delle carenze
- numero di controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici volontari
- fattore tempo

1. Le carenze sono ponderate secondo la loro gravità sulla base dei seguenti fattori di gravità:

- carenza pericolosa = 40
- carenza grave = 10
- carenza lieve = 1

2. L'evoluzione della situazione di un'impresa (o di un veicolo) si evince applicando una ponderazione minore ai risultati di controlli (carenze) «più vecchi» rispetto a quelli più «recenti», mediante i fattori seguenti:

- anno 1 = ultimi 12 mesi = fattore 3
- anno 2 = da 13 a 24 mesi = fattore 2
- anno 3 = da 25 a 36 mesi = fattore 1

Ciò si applica esclusivamente al calcolo della classificazione generale del rischio.

3. La classificazione del rischio viene calcolata utilizzando le formule seguenti:

a) la formula per la classificazione generale del rischio

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dove:

RR = punteggio della classificazione generale del rischio

D_{Yi} = totale delle carenze negli anni 1, 2 e 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ nell'anno 1

#... = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e controlli tecnici volontari) negli anni 1, 2 e 3

b) la formula per la classificazione annuale del rischio

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dove:

AR = punteggio annuale di rischio

#... = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli o prove tecniche periodiche e controlli tecnici volontari)

Il rischio annuale serve a valutare l'evoluzione di un'impresa nel corso degli anni.

La classificazione delle imprese (o dei veicoli) sulla base della classificazione generale del rischio avviene in modo da ottenere la seguente ripartizione fra le imprese (o veicoli) considerate:

— < 30 % rischio basso

— 30 % - 80 % rischio medio

— > 80 % rischio alto.

ALLEGATO II

AMBITO DEI CONTROLLI TECNICI SU STRADA

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 contrassegnati con la lettera E.

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

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi interessati, l'ispettore procede, eventualmente, anche a maneggiarli, a valutarne i rumori o a utilizzare qualsiasi altro opportuno mezzo di controllo che non comporti l'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.

I controlli sono 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 prescrizioni ambientali e di sicurezza in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento dell'adeguamento.

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

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 o della prima messa in circolazione o dell'adeguamento.

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

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e considerati necessari e pertinenti considerando in particolare la sicurezza dei sistemi frenanti, degli pneumatici, delle ruote, del telaio e degli effetti nocivi e utilizzare i metodi elencati nella seguente tabella.

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

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi che presentano 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 ¹]	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 delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa Freno non pienamente azionabile o bloccato		X	X
		b) Rilascio del freno difficile Il funzionamento è compromesso	X	X	
		c) Superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multiciruito e della valvola di sicurezza alla sovrappressione	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	X
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti 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 Prestazioni insufficienti del freno di soccorso		X	X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore	X		
		Bassa pressione non rilevabile		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio Usura eccessiva	X		X
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria 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 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 Il funzionamento è compromesso	X		X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso Se il funzionamento è compromesso	X		
		c) Tenuta insufficiente Il funzionamento è compromesso		X	X
		d) Funzionamento difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
1.1.9. Accumulatore/serbatoio di pressione	Esame visivo	a) Serbatoio lievemente danneggiato o lievemente corrosivo Serbatoio gravemente danneggiato, corrosivo o con perdite	X		
		b) Dispositivo di spurgo non funzionante		X	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace Se non funziona		X	X
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno Difetti o perdite del cilindro principale		X	X
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno Cilindro principale fissato male		X	X
		d) Liquido del freno insufficiente sotto il segno MIN Liquido del freno sensibilmente sotto il segno MIN Liquido del freno non visibile	X		X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		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			X
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)		X	
		Perdite nei condotti o nel collegamento (sistemi di frenatura idraulici)			X
		c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi che compromettono il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite		X	X
		d) Cattiva installazione dei condotti Rischio 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	X		
		Tubi danneggiati o con punti di attrito		X	
		c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)		X	
		Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)			X
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo compromesso		X	X
		e) Tubi porosi		X	

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

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		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 Il funzionamento è compromesso	X		X
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo Funzionamento del sistema compromesso	X		X
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Modifica inadeguata di un qualsiasi componente ³ Funzionamento del freno compromesso		X	X
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo	Mancanti		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e azionamento	Efficienza insufficiente		X	
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno					
1.2.1. Prestazioni (E)	Durante un controllo con un banco di prova freni, azionare progressivamente il freno fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	
		Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			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		X	
		Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
1.2.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni 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⁾ : Categorie M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Categoria N ₁ : 45 % Categorie N ₂ e N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Categorie O ₃ e O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati		X	
					X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)					
1.3.1. Prestazioni (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		X	
		Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			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		X	
		Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			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 richieste di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)					
1.4.1. Prestazioni (E)	Azionare il freno durante una prova con un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura di cui al punto 1.4.2 in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.4.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura almeno del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, almeno 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 dello sforzo di frenatura 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

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.8. Liquido del freno	Esame visivo	Liquido del freno contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto		X	X
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 La stabilità o il fissaggio dell'alloggiamento sono 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 rischio 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) Coperchio antipolvere danneggiato o deteriorato Coperchio 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	
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 il segno MIN) Serbatoio insufficiente		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		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 ³		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	X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componenti leggermente danneggiati 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/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) 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)	X		
		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)	X		
		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)	X		
		Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili		X	
		c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili		X	
		Visibilità attraverso l'area di pulizia interna dei tergicristallo fortemente compromessa			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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 dispositivi retrovisori) Meno di due dispositivi retrovisori disponibili	X		
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male Specchietto o dispositivo non funzionante, fortemente 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	
		b) Spazzola 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		
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 meno di 1/3 non funzionanti) Luci o sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa	X		

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Sistema lievemente difettoso (riflettori e lenti)	X		
		Sistema fortemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)		X	
		c) Luci fissate male		X	
4.1.2. Regolazione	Esame visivo e azionamento	a) Faro chiaramente male orientato		X	
		b) Sorgente luminosa montata in modo scorretto			
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ (numero di fari accesi simultaneamente)	X		
		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	X		
		In caso di lampade a scarica		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 di luce difettosa		X	
		b) Lenti difettose		X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X		X
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti 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 di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti Nessuna fonte luminosa funziona	X		
				X	
					X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		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	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Funzionamento ritardato 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 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 di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno 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	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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 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. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore					
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non 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	
4.5.2. 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 anabbaglianti	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 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 di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X		X
4.6.2. Rispetto dei requisiti 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) 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	X		
		Il faro di retromarcia può essere acceso anche quando il cambio non si trova in posizione di retromarcia		X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple) Sorgente di luce difettosa (sorgente luminosa singola)	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
4.7.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroriflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Stato	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati Rifrangenza compromessa	X		
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro A rischio di distacco	X	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	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 faro 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 Connessione malsicura	X	X	
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato A rischio di corto circuito	X	X	
		c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti; Luci di arresto del rimorchio non funzionanti		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo, se del caso, 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 Rischio imminente 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 obbligatorio)		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	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa, distanza libera insufficiente rispetto a parti 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	X
		c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Gioco del fusello nell'asse A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
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 con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura			X
		b) Anelli di tenuta 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, concezione tecnica e compatibilità della ruota, non conformi ai requisiti ¹ che compromettono la sicurezza stradale		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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 guida		X	X
		b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	
		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 del battistrada diventa esposto 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 riscolpiti 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

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		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
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo	a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore fissato male	X	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	X
		b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente compromessa o componente rotto		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema inoperante		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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	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	X
		c) Perdita udibile dal sistema		X	
		d) Modifica che compromette la sicurezza		X	
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO					
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio					
6.1.1. Stato generale	Esame visivo	a) Rottura minore o lieve deformazione di un longherone o traversa Rottura grave o grave deformazione di un longherone o traversa		X	X
		b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte dei fissaggi allentati; resistenza dei pezzi insufficiente		X	X
		c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme Resistenza dei pezzi insufficiente		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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 Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL	a) Serbatoi e tubi fissati male con conseguente rischio particolare di incendio			X
		b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso Rischi d'incendio; perdita eccessiva di materiali pericolosi		X	X
		c) Tubi con punti di attrito 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
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	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a) Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b) Supporto rotto o fissato male		X	
		c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto Rischio molto grave di distacco		X	X
6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio (+ 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) Componenti incrinati, difettosi o danneggiati (se non utilizzati) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)		X	X
		b) Usura eccessiva di un componente Sotto il limite di usura		X	X
		c) Fissaggio difettoso Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco		X	X
		d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di 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 Castelli allentati o rotti		X	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 fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa		X	X
		b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c) Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante Stabilità pregiudicata		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)		X	X
		c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o mal fissati	X	X	
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 (parti 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

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male Stabilità insufficiente	X		
		b) Gradino o anello 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) Altri dispositivi o attrezzature non conformi 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
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispuzzi	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare lesioni; a rischio di distacco	X		X
		b) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (antispuzzo) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (parafanghi)	X		X
		c) Non conforme ai requisiti ¹ Battistrada 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	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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	a) Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo.		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Airbag chiaramente mancanti o non adatti al veicolo.		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		c) Airbag chiaramente non funzionante		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo del MIL di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) 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 (per esempio 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		X
		b) Comando fissato male	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		
		c) Non illuminato sufficientemente Totalmente non illuminato	X		
7.9. Tachigrafo (se montato/ri-chiesto)	Esame visivo	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹		X	
		b) Non funzionante		X	
		c) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		d) Targhetta di installazione 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) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati.		X	
		b) Cablatura danneggiata		X	
		c) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
8. EFFETTI NOCIVI					
8.1. Rumori					
8.1.1 Sistema di protezione dal rumore (+ E)	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso a veicolo fermo mediante un fonometro)	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 ad accensione comandata					
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta		X	
8.2.1.2. Emissioni gassose (E)	<p>— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore (7)</p> <p>Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD. Il controllo del tubo di scarico deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza e tenuto conto della pertinente normativa in materia di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD, in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni.</p> <p>— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore (7):</p> <p>misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni¹.</p> <p>Misurazione non applicabile ai motori a due tempi.</p> <p>In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova.</p>	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:		X	
		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 % (9),					
— con il motore al minimo accelerato: 0,2 %,					
a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ¹					
		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	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea					
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
		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	<p>— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore ⁽⁷⁾:</p> <p>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. Il controllo del tubo di scarico deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni.</p> <p>— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore ⁽⁸⁾:</p> <p>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 in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ¹.</p>	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	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	<p>Condizionamento del veicolo:</p> <p>1. i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;</p>	<p>b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti ¹ non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,</p> <p>— per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— per motori a turbocompressione: 3,0 m⁻¹,</p> <p>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,</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>o</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p>		X	
	<p>2. requisiti in materia di condizionamento:</p> <p>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;</p> <p>ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.</p>			X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	<p>Procedura di prova:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 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; 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 due secondi. 4. si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o valendosi dei risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova; 	c) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	<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		<p>Qualsiasi perdita eccessiva di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada.</p> <p>Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave.</p>		X	X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M ₂ E M ₃ 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	X		
		A rischio di provocare lesioni		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	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	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	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 i sedili per il personale di accompagnamento e i dispositivi di sicurezza per fanciulli, se del caso)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente. Uscita di emergenza bloccata	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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	
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	Non funzionanti	Sistema difettoso Nessun funzionamento	X	X	
9.9. Indicazioni scritte (X) ²	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo errato o illeggibili. Informazioni errate	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
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 con ridotta capacità motoria (X) ²					
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	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
		d) Dispositivi di allarme difettosi Nessun funzionamento	X		X
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	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

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti		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 nell'ambito di 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) 2,2 m/s² per i veicoli delle categorie N₁, N₂ e N₃.
- (⁷) Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.
- (⁸) Omologati secondo l'allegato I, tabella 2 (EUR 6) del regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).
- (⁹) Omologati secondo la direttiva 70/220/CEE, il regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), la direttiva 88/77/CEE e la direttiva 2005/55/CE.
- (¹⁰) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE; 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.
- (¹¹) Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 6) e secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).

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 sproporzionatamente negativi sull'ambiente.

E Per la prova di questo elemento è necessaria un'apparecchiatura specifica.

ALLEGATO III

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 deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico.
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 va tenuto conto dei requisiti relativi 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.
5. Norme applicabili:

Norma	Descrizione
— 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 verificano 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 al presente capo, sezione 1.

I valori riportati nella tabella 1 hanno carattere indicativo e dovrebbero essere considerati come linee guida per determinare la categoria di una data carenza in funzione delle circostanze specifiche, in particolare secondo il carattere del carico, e a discrezione dell'ispettore.

In caso di trasporto che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio ⁽¹⁾, possono essere applicate prescrizioni più specifiche.

Tabella 1

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
A	L'imballaggio per il trasporto non consente un'adeguata fissazione del carico	A discrezione dell'ispettore		
B	Una o più unità di carico non sono posizionate correttamente	A discrezione dell'ispettore		
C	Il veicolo non è adatto al suo carico (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
D	Difetti evidenti della sovrastruttura del veicolo (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
10	Idoneità del veicolo			

⁽¹⁾ Direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35).

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
10.1	Parete anteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.1.1	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato		x	
	Pezzo incrinato che mette a rischio l'integrità del compartimento di carico			x
10.1.2	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			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		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.2.2.	Resistenza insufficiente dell'appoggio (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.3.	Pannelli delle pareti laterali in cattivo stato		x	
	Pezzo incrinato			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		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.3.2.	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			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		x	
	Pezzo incrinato; fissazione al veicolo instabile			x
10.4.2.	Resistenza insufficiente o progettazione inadeguata		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.5.	Punti di ancoraggio (se utilizzati per la fissazione del carico)			
10.5.1.	Stato insoddisfacente o progettazione inadeguata		x	
	Non in grado di sopportare le forze di ancoraggio richieste			x

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
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 Pezzo incrinato; non in grado di sopportare tensioni di ritenuta		x	x
10.6.2.	Non adatte al trasporto di merci Mancanti		x	x
10.7.	Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico)			
10.7.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato Pezzo incrinato; 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
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

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
20.1.2.2.	Fissazione inadeguata	x		
	Fissazione insufficiente		x	
	Del tutto inefficace			x
20.1.2.3.	Parziale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione		x	
	Totale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione			x
20.1.2.4.	Metodo prescelto di fissazione dell'imballaggio parzialmente inadeguato		x	
	Il metodo prescelto è del tutto inadeguato			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)	x		
	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.1.3.2.	Resistenza insufficiente di reti e teli		x	
	In grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.3.	Fissaggio insufficiente di reti e teli		x	
	Fissaggio in grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.4.	Reti e teli parzialmente inadeguati alla fissazione delle merci		x	
	Del tutto inadeguati			x
20.1.4.	Separazione e riempimento delle unità di carico o degli spazi liberi			
20.1.4.1.	Inadeguatezza dell'unità di separazione e riempimento		x	
	Separazione o spazi liberi eccessivi			x
20.1.5.	Ancoraggio diretto (orizzontale, trasversale, diagonale, ad anello e antirimbalo)			
20.1.5.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.2.	Fissazione anti-atrito			
20.2.1.	Ottenimento della forza di fissazione richiesta			

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
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	Inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico Dispositivo del tutto inadeguato		x	x
20.3.2.	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante ma dispositivo tuttora in buono stato Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante 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 Verricelli di ancoraggio difettosi		x	x
20.3.5.	Uso scorretto della ritenuta del carico (per esempio assenza di protezione dei bordi) Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (per esempio 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 (per esempio 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

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
20.5.3.	Assenza di copertura per le merci leggere		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			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		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
30	Carico interamente non fissato			x

ALLEGATO IV

(recto)

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

1. Luogo del controllo tecnico su strada
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)
 - (b) N₃^(a) (più di 12 t)
 - (c) O₃^(a) (da 3,5 a 10 t)
 - (d) O₄^(a) (più di 10 t)
 - (e) M₂^(a) [> 9 sedili^(b) fino a 5 t]
 - (f) M₃^(a) [> 9 sedili^(b) più di 5 t]
 - (g) T5
 - (h) Altre categorie di veicoli:
(precisare)
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 (CE) 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) dispositivo di frenatura ^(f)	<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) altre dotazioni, compreso il tachigrafo e il limitatore di velocità ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M ₂ e M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) fissazione del carico ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Risultato del controllo:

Conforme	<input type="checkbox"/>
Non conforme	<input type="checkbox"/>
Divieto o limitazione dell'utilizzazione del veicolo, che presenta carenze pericolose	<input type="checkbox"/>

12. Varie/osservazioni:

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

Firma:

Autorità competente/funzionario o ispettore
che ha effettuato il controllo

Conducente

.....

Note:

(a) Categoria del veicolo ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2014/47/UE.

(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 di questo gruppo, elencati negli allegati II o III della direttiva 2014/47/UE, 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 III della direttiva 2014/47/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO	1.1.17.	Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	2.2.	Volante, colonna di sterzo e barra	4.4.2.	Accensione
0.1.	Targa d'immatricolazione	1.1.18.	Dispositivi e indicatori di regolazione	2.2.1.	Stato del volante	4.4.3.	Osservanza delle prescrizioni
0.2.	Numero di identificazione del veicolo/ del telaio/di serie	1.1.19.	Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	2.2.2.	Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo	4.4.4.	Frequenza di lampeggiamento
1.	IMPIANTO DI FRENATURA	1.1.20.	Azionamento automatico dei freni del rimorchio	2.3.	Gioco dello sterzo	4.5.	Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore
1.1.	Stato meccanico e funzionamento	1.1.21.	Sistema di frenatura completo	2.4.	Assetto delle ruote	4.5.1.	Stato e funzionamento
1.1.1.	Pedale/leva del freno	1.1.22.	Connessioni di prova	2.5.	Asse sterzante del rimorchio	4.5.2.	Regolazione
1.1.2.	Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura	1.1.23.	Freno a inerzia	2.6.	Servosterzo elettrico (EPS)	4.5.3.	Accensione
1.1.3.	Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	1.2.	Prestazioni ed efficienza del freno	3.	VISIBILITÀ	4.5.4.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.4.	Manometro o indicatore di pressione	1.2.1.	Prestazioni	3.1.	Campo di visibilità	4.6.	Fari di retromarcia
1.1.5.	Valvola di controllo del freno a mano	1.2.2.	Efficienza	3.2.	Stato dei vetri	4.6.1.	Stato e funzionamento
1.1.6.	Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	1.3.	Prestazioni ed efficienza della frenatura di soccorso (emergenza)	3.3.	Retrovisori	4.6.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.7.	Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	1.3.1.	Prestazioni	3.4.	Spazzole tergicristallo	4.6.3.	Accensione
1.1.8.	Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	1.3.2.	Efficienza	3.5.	Lavacrystalli	4.7.	Dispositivo di illuminazione della targa posteriore
1.1.9.	Accumulatore o serbatoio di pressione	1.4.	Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)	3.6.	Sistema antiappannamento	4.7.1.	Stato e funzionamento
1.1.10.	Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	1.4.1.	Prestazioni	4.	LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO	4.7.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.11.	Condotti rigidi dei freni	1.4.2.	Efficienza	4.1.	Fari	4.8.	Catarifrangenti, evidenziatori e targhette marcatrici posteriori
1.1.12.	Tubi flessibili dei freni	1.5.	Prestazioni del sistema frenante elettronico	4.1.1.	Stato e funzionamento	4.8.1.	Stato
1.1.13.	Guarnizioni e pastiglie per freni	1.6.	Sistema antibloccaggio (ABS)	4.1.2.	Regolazione	4.8.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.14.	Tamburi dei freni, dischi dei freni	1.7.	Sistema di frenatura elettronica (EBS)	4.1.3.	Accensione	4.9.	Spie obbligatorie per l'impianto elettrico
1.1.15.	Cavi dei freni, tiranteria	1.8.	Liquido del freno	4.1.4.	Osservanza delle prescrizioni	4.9.1.	Stato e funzionamento
1.1.16.	Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	2.	STERZO	4.1.5.	Sistemi per regolare l'inclinazione	4.9.2.	Osservanza delle prescrizioni
		2.1.	Stato meccanico	4.1.6.	Dispositivo tergifari	4.10.	Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio
		2.1.1.	Stato dello sterzo	4.2.	Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna	4.11.	Circuito elettrico
		2.1.2.	Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	4.2.1.	Stato e funzionamento	4.12.	Fari e riflettori non obbligatori
		2.1.3.	Stato degli organi di sterzo	4.2.2.	Accensione	4.13.	Batteria
		2.1.4.	Azionamento degli organi di sterzo	4.2.3.	Osservanza delle prescrizioni		
		2.1.5.	Servosterzo	4.3.	Luci di arresto		
				4.3.1.	Stato e funzionamento		
				4.3.2.	Accensione		
				4.3.3.	Osservanza delle prescrizioni		
				4.4.	Indicatori luminosi di direzione e di emergenza		
				4.4.1.	Stato e funzionamento		

5.	ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI	6.1.7. Trasmissione	7.5. Cassetta di pronto soccorso	9.1. Porte
5.1.	Assi	6.1.8. Castelli motore	7.6. Cunei da ruota (zeppe)	9.1.1. Porte di entrata e di uscita
5.1.1.	Assi	6.1.9. Prestazioni del motore	7.7. Segnalatore acustico	9.1.2. Uscite di emergenza
5.1.2.	Fuselli	6.2. Cabina e carrozzeria	7.8. Tachimetro	9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento
5.1.3.	Cuscinetti delle ruote	6.2.1. Stato	7.9. Tachigrafo	9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento
5.2.	Ruote e pneumatici	6.2.2. Fissaggio	7.10. Limitatore di velocità	9.4. Sedili
5.2.1.	Mozzo della ruota	6.2.3. Porte e serrature	7.11. Contachilometri	9.4.1. Sedili dei passeggeri
5.2.2.	Ruote	6.2.4. Pavimento	7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC)	9.4.2. Sedile del conducente
5.2.3.	Pneumatici	6.2.5. Sedile del conducente	8. EFFETTI NOCIVI	9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi
5.3.	Sistema di sospensioni	6.2.6. Altri sedili	8.1. Sistema di protezione dal rumore	9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi
5.3.1.	Molle e stabilizzatori	6.2.7. Comandi di guida	8.2. Emissioni di gas di scarico	9.7. Scale e gradini
5.3.2.	Ammortizzatori	6.2.8. Gradini della cabina	8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata	9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri
5.3.3.	Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	9.9. Indicazioni scritte
5.3.4.	Attacchi sospensioni	6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi	8.2.1.2. Emissioni gassose	9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini
5.3.5.	Sospensioni pneumatiche	7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI	8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea	9.10.1. Porte
6.	TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAI	7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta	8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione
6.1.	Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio	7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	8.2.2.2. Opacità	9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria
6.1.1.	Stato generale	7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	8.4. Altri elementi relativi all'ambiente	9.11.1. Porte, rampe e sollevatori
6.1.2.	Tubi di scappamento e silenziatori	7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	8.4.1. Perdite di liquidi	9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle
6.1.3.	Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M₂ E M₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI	9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione
6.1.4.	Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	7.1.5. Airbag		
6.1.5.	Supporto della ruota di scorta	7.1.6. Sistemi SRS		
6.1.6.	Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio	7.2. Estintori		
		7.3. Serrature e dispositivi antifurto		
		7.4. Triangolo di segnalazione		

ALLEGATO V

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 a 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

anno [X]

a anno [X+1]

Categoria veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale		
	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi (1)	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi															
Belgio																			
Bulgaria																			
Repubblica ceca																			
Danimarca																			
Germania																			
Estonia																			
Irlanda																			
Grecia																			
Spagna																			
Francia																			
Croazia																			
Italia																			
Cipro																			

Categoria veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Lettonia																		
Lituania																		
Lussemburgo																		
Ungheria																		
Malta																		
Paesi Bassi																		
Austria																		
Polonia																		
Portogallo																		
Romania																		
Slovenia																		
Slovacchia																		
Finlandia																		
Svezia																		
Regno Unito																		
Albania																		
Andorra																		

Categoria veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale		
	Paese di immatricolazione	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	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Armenia																			
Azerbaigian																			
Bielorussia																			
Bosnia-Erzegovina																			
Georgia																			
Kazakhstan																			
Liechtenstein																			
Principato di Monaco																			
Montenegro																			
Norvegia																			
Repubblica di Moldova																			
Federazione russa																			
San Marino																			
Serbia																			
Svizzera																			
Tagikistan																			
Turchia																			

Categoria veicolo: Paese di immatricolazione	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Turkmenistan																		
Ucraina																		
Uzbekistan																		
Ex Repubblica iugoslava di Macedonia																		
Altri paesi terzi (precisare)																		

⁽¹⁾ Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.

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

Nome del paese di immatricolazione dei veicoli

Categoria di veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi

Dettaglio dei difetti

	Verificato	Non conforme																
0) Identificazione																		
1) Dispositivo di frenatura																		
2) Sterzo																		
3) Visibilità																		
4) Impianto elettrico e circuito elettrico																		
5) Assi, ruote, pneumatici, sospensioni																		

Categoria di veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		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	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Numero complessivo di non conformità																		

⁽¹⁾ Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.