



**DIRETTIVA 2009/40/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

del 6 maggio 2009

**concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro
rimorchi**

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽³⁾, ha subito diverse e sostanziali modificazioni ⁽⁴⁾. In occasione di nuove modificazioni di detta direttiva, è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla sua rifusione.
- (2) Nell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nello spazio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri.
- (3) L'intensificarsi della circolazione stradale e l'aumento dei pericoli e degli effetti nocivi che ne derivano pongono a tutti gli Stati membri problemi di sicurezza di natura e gravità analoghe.
- (4) I controlli da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi.
- (5) Occorre quindi che le norme e i criteri comunitari minimi per il controllo tecnico degli elementi di cui alla presente direttiva siano definiti con direttive particolari.

⁽¹⁾ GU C 224 del 30.8.2008, pag. 66.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 23 settembre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 30 marzo 2009.

⁽³⁾ GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1.

⁽⁴⁾ Cfr. allegato III, parte A.

▼B

- (6) È necessario adeguare rapidamente al progresso tecnico le norme e i metodi fissati nelle direttive particolari e, al fine di agevolare l'applicazione delle misure richieste al riguardo, instaurare una procedura di stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.
- (7) Per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, sarebbe difficile fissare norme relative ad aspetti quali la regolazione della pressione pneumatica e i tempi di riempimento del compressore, data la diversità delle apparecchiature e dei metodi di controllo in uso nella Comunità.
- (8) Nel settore del controllo tecnico dei veicoli tutte le parti riconoscono che il metodo di controllo, in particolare a seconda che l'ispezione sia effettuata su veicolo carico, parzialmente carico o scarico, può influire sulla valutazione degli esaminatori circa il corretto funzionamento dei dispositivi di frenatura.
- (9) La fissazione di norme di riferimento relative alla forza frenante in diverse condizioni di carico per ogni modello di veicolo contribuisce a fornire maggiori elementi di valutazione. La presente direttiva deve consentire di effettuare controlli con tale metodo in alternativa ai controlli a fronte di norme minime di efficienza per ciascuna categoria di veicoli.
- (10) Per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, la presente direttiva deve riguardare principalmente veicoli omologati a norma della direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽¹⁾, pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono discostarsi da tale direttiva.
- (11) Gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi che non rientrano nella presente direttiva.
- (12) Gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o più frequenti per i sistemi di frenatura.
- (13) La presente direttiva mira a mantenere, grazie a un controllo periodico, le emissioni di scarico degli autoveicoli a un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi, nonché ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta.

⁽¹⁾ GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37.

▼B

- (14) Una cattiva regolazione e un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano. È importante produrre mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente.
- (15) Nel caso dei motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni.
- (16) Nel caso dei motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni.
- (17) La percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti a una manutenzione regolare.
- (18) Per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prescrivono la dotazione obbligatoria di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme sul controllo periodico delle emissioni devono essere più severe che per i veicoli convenzionali.
- (19) La direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore⁽¹⁾, prescrive l'introduzione, a partire dal 2000, di sistemi diagnostici di bordo (OBD) per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri con motore a benzina allo scopo di verificare il funzionamento del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli in circolazione. I sistemi OBD sono obbligatori anche per i veicoli nuovi a motore diesel dal 2003.
- (20) Gli Stati membri possono eventualmente escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva alcune categorie di veicoli d'interesse storico. Essi possono anche stabilire proprie norme di controllo per tali veicoli. Quest'ultima facoltà non deve avere come conseguenza l'applicazione di norme più severe di quelle cui i veicoli in questione dovevano essere conformi originariamente.
- (21) Esistono sistemi diagnostici semplici e diffusi che possono essere utilizzati dagli organismi di controllo per controllare la maggior parte dei limitatori di velocità. Per i veicoli che non sono accessibili a queste apparecchiature diagnostiche prontamente disponibili, le autorità dovranno utilizzare le attrezzature messe a disposizione dal costruttore originale del veicolo o prevedere l'accettazione di una certificazione appropriata di controllo da parte del costruttore del veicolo o del suo rappresentante.

⁽¹⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

▼B

- (22) La verifica periodica del corretto funzionamento dei limitatori di velocità deve essere agevolata per i veicoli muniti del nuovo apparecchio di controllo (tachigrafo digitale) conformemente al regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio, del 24 settembre 1998, che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE concernente l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 ⁽¹⁾. Dal 2003 i veicoli nuovi sono muniti di tali apparecchi.
- (23) Le prescrizioni relative ai taxi e alle ambulanze sono analoghe a quelle relative alle automobili private. Quindi gli elementi da sottoporre a controllo possono essere simili, anche se la periodicità delle prove è diversa.
- (24) Gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, devono accertarsi della qualità e delle modalità di effettuazione del controllo tecnico dei veicoli.
- (25) Occorre che la Commissione verifichi l'applicazione pratica della presente direttiva.
- (26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (27) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.
- (28) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di definire talune norme e metodi di prova minimi nonché di adeguarli al progresso tecnico. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (29) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato III, parte B,

⁽¹⁾ GU L 274 del 9.10.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I**DISPOSIZIONI GENERALI***Articolo 1*

1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, sono sottoposti a un controllo tecnico periodico in base alla presente direttiva.
2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II.

Articolo 2

Il controllo tecnico previsto dalla presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato membro o da organismi a vocazione pubblica incaricati di tale compito oppure da organismi o impianti da esso designati, di natura eventualmente privata, debitamente autorizzati e che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza. Quando impianti designati quali centri di controllo tecnico dei veicoli operano anche come officine per la riparazione dei veicoli, gli Stati membri si adoperano in modo particolare affinché siano garantite l'obiettività e l'elevata qualità di tali controlli.

Articolo 3

1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari perché si possa dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, a un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva.

Tali provvedimenti sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione.

2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo a un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato.

3. Gli Stati membri applicano le procedure appropriate per stabilire, per quanto possibile, che le prestazioni dei dispositivi di frenatura dei veicoli immatricolati nei rispettivi territori soddisfano i requisiti di cui alla presente direttiva.



CAPO II
ECCEZIONI

Articolo 4

1. Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva i veicoli delle forze armate, delle forze dell'ordine e dei pompieri.

2. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva o assoggettare a disposizioni speciali taluni veicoli utilizzati in condizioni eccezionali, nonché i veicoli che non utilizzano, o quasi, le strade pubbliche, compresi quelli considerati di interesse storico che siano stati costruiti prima del 1 gennaio 1960 o che siano temporaneamente ritirati dalla circolazione.

3. Gli Stati membri possono, previa consultazione della Commissione, stabilire proprie norme di controllo per quanto riguarda i veicoli considerati di interesse storico.

Articolo 5

Nonostante le disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono:

- a) anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, imporre che il veicolo sia sottoposto a controllo prima della sua immatricolazione;
- b) ridurre l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori;
- c) rendere obbligatorio il controllo tecnico dell'equipaggiamento opzionale;
- d) aumentare il numero degli elementi da controllare;
- e) estendere l'obbligo del controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli;
- f) prescrivere ulteriori controlli speciali;
- g) prescrivere norme minime di efficienza di frenatura più elevate e includere controlli a fronte di pesi a carico più elevati rispetto a quelli precisati nell'allegato II per i veicoli immatricolati nei rispettivi territori, purché tali norme non siano più rigorose di quelle previste per l'omologazione originale del veicolo.



CAPO III

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 6

1. La Commissione adotta le direttive particolari necessarie al fine di definire le norme e i metodi minimi concernenti il controllo degli elementi di cui all'allegato II nonché le modifiche necessarie per l'adeguamento di tali norme e metodi al progresso tecnico.
2. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 7, paragrafo 2.

Articolo 7

1. La Commissione è assistita da un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 8

La Commissione esamina, non oltre tre anni dopo l'introduzione del controllo periodico dei limitatori di velocità, se, in base all'esperienza acquisita, i controlli previsti siano sufficienti per individuare i limitatori di velocità difettosi o manomessi e se non sia necessario modificare la normativa in vigore.

Articolo 9

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

Articolo 10

La direttiva 96/96/CE, come emendata dagli atti elencati nell'allegato III, parte A, è abrogata senza pregiudizio per gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale indicati nell'allegato III, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV.

Articolo 11

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

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.



ALLEGATO I

CATEGORIE DI VEICOLI SOGGETTE AL CONTROLLO TECNICO E PERIODICITÀ DEI CONTROLLI

Categorie di veicoli	Periodicità del controllo tecnico
1. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
2. Veicoli a motore destinati al trasporto di merci la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
3. Rimorchi e semirimorchi la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
4. Taxi, ambulanze	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
5. Veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con una massa massima autorizzata non superiore a 3 500 kg, eccetto i trattori e le macchine agricole	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni
6. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni

▼M1*ALLEGATO II***ELEMENTI DA CONTROLLARE OBBLIGATORIAMENTE**

INDICE

1. Introduzione
2. Campo di applicazione dell'ispezione
3. Certificato di revisione
4. Requisiti minimi di ispezione
 0. Identificazione del veicolo
 1. Impianto di frenatura
 2. Sterzo
 3. Visibilità
 4. Luci, riflettori e circuito elettrico
 5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni
 6. Telaio ed elementi fissati al telaio
 7. Altre dotazioni
 8. Effetti nocivi
 9. Controlli supplementari per veicoli delle categorie M₂ e M₃ adibiti al trasporto di passeggeri

1. INTRODUZIONE

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

Qualora il veicolo presenti anomalie relative agli elementi sottoposti a controllo indicati in appresso, le autorità competenti degli Stati membri adottano una procedura che stabilisce le condizioni alle quali è autorizzata la circolazione del veicolo fino al superamento di un nuovo controllo tecnico.

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi indicati in appresso, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato.

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

Ai fini dei controlli tecnici periodici tutti gli elementi elencati dovrebbero essere considerati obbligatori ad eccezione di quelli contrassegnati da (X), che sono sì relativi allo stato del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo periodico.

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

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

▼ M1**2. CAMPO DI APPLICAZIONE DELL'ISPEZIONE**

L'ispezione deve essere effettuata almeno sugli elementi indicati in appresso, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento montato sul veicolo sottoposto a 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) altre dotazioni;
- 8) effetti nocivi;
- 9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M₂ e M₃ adibiti al trasporto di passeggeri.

3. CERTIFICATO DI REVISIONE

All'operatore o al conducente del veicolo devono essere comunicati per iscritto i risultati del controllo, le anomalie riscontrate e le eventuali conseguenze legali.

I certificati di revisione rilasciati in caso di controlli periodici obbligatori dei veicoli devono contemplare quantomeno i seguenti elementi:

- 1) numero VIN;
- 2) targa di immatricolazione e simbolo dello Stato di immatricolazione;
- 3) luogo e data del controllo;
- 4) lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile;
- 5) classe del veicolo, se disponibile;
- 6) anomalie identificate (si raccomanda di seguire l'ordine numerico del punto 5 del presente allegato) e relative categorie;
- 7) valutazione generale del veicolo;
- 8) data del successivo controllo periodico (se questa informazione non è fornita con altri mezzi);
- 9) nome dell'ente che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo.

4. REQUISITI MINIMI DI ISPEZIONE

L'ispezione deve riguardare quantomeno gli elementi e utilizzare le norme e i metodi minimi riportati di seguito. Nella colonna «Motivi dell'esito negativo» sono riportati esempi di anomalie di cui è possibile l'individuazione.

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO		
0.1. Targhe di immatricolazione (se previste dai requisiti) ^(a) ^(a)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Numero di targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco b) Iscrizione mancante o illeggibile c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo
0.2. Numero di identificazione del veicolo telaio/numero di serie	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Assente o non individuabile b) Incompleto, illeggibile c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo
1. IMPIANTO DI FRENATURA		
1.1. Stato meccanico e funzionamento		
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	<p>Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura</p> <p><i>Nota:</i> i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Leva troppo tirata b) Usura o gioco eccessivi
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	<p>Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura</p> <p><i>Nota:</i> i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa b) Rilascio del freno difficile c) Superficie antidrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata
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	<ul style="list-style-type: none"> a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) b) Tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro non conforme ai requisiti^(a) ^(a) c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multiciruito o della valvola di sicurezza alla sovrappressione d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa c) Tenuta difettosa o perdite del sistema d) Funzionamento insoddisfacente
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	<ul style="list-style-type: none"> a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio b) Usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione) d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie
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	<ul style="list-style-type: none"> a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore c) Valvola fissata male o montaggio difettoso. d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	<ul style="list-style-type: none"> a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso c) Tenuta insufficiente d) Funzionamento difettoso
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Serbatoio danneggiato, corrosivo o con perdite b) Dispositivo di spurgo non funzionante c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace b) Difetti o perdite del cilindro principale c) Cilindro principale fissato male d) Liquido del freno insufficiente e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Rischio imminente di guasto o di rottura b) Perdite nei condotti o nei collegamenti c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi d) Cattiva installazione dei condotti
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Rischio imminente di guasto o di rottura b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti c) Perdite nei tubi o nei collegamenti d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione e) Tubi porosi
1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso, ecc.) c) Assenza di guarnizioni o pastiglie
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.) c) Mancanza di tamburi o dischi d) Fissazione difettosa del disco portafreno

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Cavi danneggiati o flessi b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente c) Cavo, tirante o giunto non sicuro d) Fissazione dei cavi difettosa e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Cilindri incrinati o danneggiati b) Perdite nei cilindri c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso d) Cilindri fortemente corrosi e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro f) Rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	<ul style="list-style-type: none"> a) Giunzione difettosa b) Imperfetta regolazione della giunzione c) Correttore grippato o non funzionante d) Correttore mancante e) Targhetta dei dati mancante f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti (*)
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione b) Dispositivo difettoso c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Montaggio o accoppiatori difettosi b) Sistema chiaramente difettoso o mancante
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

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
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 b) Eccessive perdite di aria o di antigelo c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente d) Riparazione o modifica inadeguata di un qualsiasi componente ⁽¹⁾
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati e necessari)	Esame visivo	a) Mancante b) Danneggiati, inutilizzabili o con perdite
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno		
1.2.1. Prestazioni	Nel corso di un controllo con una macchina per prove statiche del freno o, se impossibile, nel corso di una prova su strada azionare progressivamente i freni fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote 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 c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco) d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
1.2.2. Efficienza	<p>Controllo con una macchina per prove statiche del freno, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro. I veicoli o i rimorchi la cui massa massima autorizzata sia superiore a 3 500 kg devono essere ispezionati applicando i requisiti della norma ISO 21069 o metodi equivalenti</p> <p>Le prove su strada devono essere effettuate in condizioni di tempo asciutto e su una strada pianeggiante e dritta</p>	<p>Non si ottiene almeno il seguente valore minimo:</p> <p>Veicoli immatricolati per la prima volta dopo l'entrata in vigore della presente direttiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categoria N₁: 50 % — Categoria M₁: 58 % — Categorie M₂ e M₃: 50 % — Categorie N₂ e N₃: 50 % — Categorie O₂ (XX) (°), O₃ e O₄: <ul style="list-style-type: none"> — per semirimorchi: 45 % — per irimorchi: 50 % <p>Veicoli immatricolati per la prima volta prima dell'entrata in vigore della presente direttiva:</p> <p>Categoria N₁: 45 %</p> <p>Categorie M₁, M₂ e M₃: 50 % (°)</p> <p>Categorie N₂ e N₃: 43 % (°)</p> <p>Categorie O₂ (XX) (°), O₃ e O₄: 40 % (°)</p> <p>Altre categorie (XX): (°)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorie L (entrambi i freni): <ul style="list-style-type: none"> — Categoria L_{1e}: 42 % — Categorie L_{2e}, L_{6e}: 40 % — Categoria L_{3e}: 50 % — Categoria L_{4e}: 46 % — Categorie L_{5e}, L_{7e}: 44 % — Categorie L (freno della ruota posteriore): <ul style="list-style-type: none"> — tutte le categorie: 25 %
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)		
1.3.1. Prestazioni	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote 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 c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
1.3.2. Efficienza	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2.	Uno sforzo di frenata inferiore al 50 % ⁽⁵⁾ delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse (fatta eccezione per le categorie L _{1e} e L _{3e})
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)		
1.4.1. Prestazioni	Azionare il freno durante un controllo su una macchina per prove statiche del freno e/o durante una prova su strada con l'uso di un decelerometro	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta
1.4.2. Efficienza	Controllo con una macchina per prove statiche del freno o prova su strada utilizzando un decelerometro (in grado di indicare o registrare i dati) o prova del veicolo su una strada di pendenza indicata. Se possibile, i veicoli adibiti al trasporto di merci dovrebbero essere controllati a pieno carico	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato (fatta eccezione per le categorie L _{1e} e L _{3e})
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). b) Sistema non funzionante
1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e ispezione del dispositivo di allarme	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati d) Cablatura danneggiata e) Altri componenti mancanti o danneggiati
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo del dispositivo di allarme	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
2. STERZO		
2.1. Stato meccanico		
2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	<ul style="list-style-type: none"> a) Ruvidezza di funzionamento della scatola b) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate c) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo d) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo e) Perdite
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	<ul style="list-style-type: none"> a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio b) Fori di fissaggio oblungi sul telaio c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare, usura, rottura e fissaggio	<ul style="list-style-type: none"> a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione b) Eccessiva usura a livello dei giunti c) Rottura o deformazione di uno dei componenti d) Assenza del bloccasterzo e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento) f) Modifiche o riparazioni inadeguate g) Coperchio antipolvere mancante, danneggiata o gravemente deteriorata
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione (servosterzo), ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo degli organi di sterzo	<ul style="list-style-type: none"> a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso
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	<ul style="list-style-type: none"> a) Perdite di liquidi b) Liquido insufficiente c) Meccanismo non funzionante d) Meccanismo rotto o fissato male e) Componenti mal allineati o in attrito con altri f) Modifiche o riparazioni inadeguate g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
2.2. Volante, colonna e barra		
2.2.1. Stato del volante/della barra	Con le ruote a contatto del suolo muovere il volante da un lato all'altro in modo perpendicolare alla colonna, applicando una leggera pressione verso l'alto e verso il basso. Esame visivo del gioco	<ul style="list-style-type: none"> a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante c) Rottura o cattiva fissazione del mozzo, della corona o delle razze del volante
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa dello stesso a terra, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	<ul style="list-style-type: none"> a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa c) Raccordo flessibile deteriorato d) Fissaggio difettoso e) Modifiche o riparazioni inadeguate
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote diritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) ^(a) .
2.4. Allineamento delle ruote ^(b)	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo ^(a) .
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	<ul style="list-style-type: none"> a) Componenti incrinati o danneggiati b) Gioco eccessivo c) Fissaggio difettoso
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spengimento del veicolo	<ul style="list-style-type: none"> a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema b) Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote c) Servosterzo non funzionante
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

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	<p>a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato) graffiato o scolorito</p> <p>b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ^(e) (XX) ^(e),</p> <p>c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili</p>
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	<p>a) Specchietto o dispositivo mancanti o non montati conformemente ai requisiti ^(a).</p> <p>b) Specchietto o dispositivo non funzionanti, danneggiati, fissati male o in modo non sicuro</p>
3.4. Spazzole tergi-cristallo	Esame visivo e azionamento	<p>a) Spazzole non funzionanti o assenti</p> <p>b) Lama del tergi-cristallo assente o chiaramente non funzionante</p>
3.5. Lavacristalli	Esame visivo e azionamento	Lavacristalli non adeguatamente funzionanti
3.6. Allineamento delle ruote ^(b)	Esame visivo e azionamento	Sistema non operativo o chiaramente difettoso

4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO

4.1. Fari		
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	<p>a) Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante</p> <p>b) Sistema difettoso o mancante (riflettori e lenti)</p> <p>c) Luci fissate male</p>
4.1.2. Regolazione	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari o uno schermo	L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti ^(a) .
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	<p>a) L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a) (numero di fari accesi contemporaneamente)</p> <p>b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione</p>

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
4.1.4. Rispetto dei requisiti ^(a) .	Esame visivo e azionamento	<p>a) La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a).</p> <p>b) I prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose riducono chiaramente l'intensità della luce o modificano il colore emesso</p> <p>c) Sorgente luminosa o luce non compatibili</p>
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento se possibile	<p>a) Dispositivo non funzionante</p> <p>b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente</p>
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante
4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali e luci d'ingombro		
4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	<p>a) Sorgente di luce difettosa</p> <p>b) Lenti difettose</p> <p>c) Luci fissate male</p>
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	<p>a) L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a).</p> <p>b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione</p>
4.2.3. Rispetto dei requisiti ^(a) .	Esame visivo e azionamento	<p>a) La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a).</p> <p>b) I prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose riducono e l'intensità della luce o modificano il colore emesso</p>
4.3. Luci di arresto		
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	<p>a) Sorgente di luce difettosa</p> <p>b) Lenti difettose</p> <p>c) Luci fissate male</p>
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	<p>a) L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a).</p> <p>b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione</p>

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
4.3.3. Rispetto dei requisiti ^(a) .	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a) .
4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza		
4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa b) Lenti difettose c) Luci fissate male
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a) .
4.4.3. Rispetto dei requisiti ^(a) .	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a) .
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggio non è conforme ai requisiti ^(a) .
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore		
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa b) Lenti difettose c) Luci fissate male
4.5.2. Allineamento (X) ^(b)	Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a) .
4.5.4. Rispetto dei requisiti ^(a) .	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a) b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ^(a)

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
4.6. Fari di retromarcia		
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa b) Lenti difettose c) Luci fissate male
4.6.2. Rispetto dei requisiti ^(a)	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a) . b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ^(a) .
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ^(a) .
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore		
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette luce all'indietro b) Sorgente di luce difettosa c) Luci fissate male
4.7.2. Rispetto dei requisiti ^(a)	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ^(a) .
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori		
4.8.1. Stato	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro
4.8.2. Rispetto dei requisiti ^(a)	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso, la posizione o l'intensità non sono conformi ai dispositivi ^(a) .
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico		
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti
4.9.2. Rispetto dei requisiti ^(a)	Esame visivo e azionamento	Non conforme ai requisiti ^(a) .
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Controllo visivo: se possibile esaminare la continuità elettrica della connessione	a) Componenti fissati in modo non sicuro b) Isolamento danneggiato o deteriorato c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, in alcuni casi anche all'interno del compartimento motore	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente b) Cavi deteriorati c) Isolamento danneggiato o deteriorato
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X) ^(b)	Esame visivo e azionamento	a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti ^(a) . b) Funzionamento del fano non conforme ai requisiti ^(a) . c) Faro/catarifrangente fissato male
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio b) Perdite c) Interruttore difettoso (se richiesto) d) Fusibili difettosi (se richiesti) e) Raffreddamento non adeguato (se richiesto)

5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI

5.1. Assi		
5.1.1. Assi	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa lorda superiore a 3,5 tonnellate	a) Asse spezzato o deformato b) Asse scorrettamente fissato al veicolo c) Modifiche o riparazioni inadeguate
5.1.2. Fuselli	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse d) Gioco del fusello nell'asse
5.1.3. Cuscinetti delle ruote	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato
5.2. Ruote e pneumatici		
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati b) Mozzo usurato o danneggiato

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
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	<ul style="list-style-type: none"> a) Eventuali rotture o problemi di saldatura b) Anelli di tenuta dei pneumatici non adeguatamente fissati c) Ruota fortemente deformata o usurata d) Tipo o dimensioni della ruota non conformi ai requisiti ⁽⁸⁾ con rischi per la sicurezza stradale
5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione	<ul style="list-style-type: none"> a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti ⁽⁸⁾ con rischi per la sicurezza stradale b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale) d) Danni o tagli gravi sul pneumatico e) Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ⁽⁸⁾. f) Pneumatico in attrito con altri componenti g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti ⁽⁸⁾. h) Sistema di controllo della pressione difettoso o chiaramente non funzionante
5.3. Sistema di sospensioni		
5.3.1. Molle e stabilizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate	<ul style="list-style-type: none"> a) Molle fissate male al telaio o all'asse b) Componente di una molla rotto o danneggiato c) Molla mancante d) Modifiche o riparazioni inadeguate
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore o utilizzando apparecchiature speciali, se disponibili	<ul style="list-style-type: none"> a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
5.3.2.1 Prova dell'efficienza ammortizzante (X) ^(b)	Utilizzando un'attrezzatura speciale confrontare le differenze a destra/sinistra e/o i valori assoluti forniti dai costruttori	a) Differenze significative tra destra e sinistra b) Mancato raggiungimento dei valori minimi
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate	a) Componenti fissati male al telaio o all'asse b) Componente danneggiato, rotto o eccessivamente corrosivo. c) Modifiche o riparazioni inadeguate
5.3.4. Attacchi sospensioni	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni b) Coperchio antipolvere mancante o gravemente deteriorato
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a) Sistema inutilizzabile b) Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema c) Perdita udibile dal sistema

6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO

6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio

6.1.1. Stato generale	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Rottura o deformazione di un longherone o traversa b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite	<ul style="list-style-type: none"> a) Serbatoi e tubi fissati male b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso c) Tubi danneggiati o con punti di attrito d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente e) Rischio di incendio dovuto a <ul style="list-style-type: none"> — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore f) Sistemi GPL/GNC o a idrogeno non conformi ai requisiti ^(a).
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare ferite in caso di contatto b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti ^(a).
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Supporto in condizioni non adeguate b) Supporto rotto o fissato male c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto e a rischio di distacco
6.1.6. Dispositivi di accoppiamento e attrezzatura di rimorchio	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione	<ul style="list-style-type: none"> a) Componenti incrinati, difettosi o danneggiati b) Usura eccessiva di un componente c) Fissaggio difettoso d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso e) Eventuali indicatori non funzionanti f) Targa di immatricolazione o luci non visibili (quando non utilizzate) g) Modifiche o riparazioni inadeguate

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Bulloni mancanti o allentati b) Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione c) Usura eccessiva dei giunti universali d) Raccordi flessibili deteriorati e) Albero danneggiato o incrinato f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o mal fissato g) Coperchio antipolvere mancante o gravemente deteriorato h) Modifica illegale della trasmissione
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo non necessariamente utilizzando una fossa d'ispezione o un ponte sollevatore	Castelli deteriorati, chiaramente e pesantemente danneggiati, montati male o rotti
6.1.9. Prestazioni del motore	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Unità di controllo modificata illegalmente b) Motore modificato illegalmente
6.2. Cabina e carrozzeria		
6.2.1. Stato	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter causare ferite b) Montante fissato male c) Ingresso di fumi del motore o di scarico d) Modifiche o riparazioni inadeguate
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	<ul style="list-style-type: none"> a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio c) Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Una porta non si apre o si chiude in modo adeguato b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa c) Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti, mal fissati o deteriorati
6.2.4. Pavimento	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	Pavimento mal fissato o fortemente deteriorato

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a) Sedile mal fissato o con struttura difettosa b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a) Sedili difettosi o fissati male b) Sedili fissati in modo non conforme ai requisiti ^(*) .
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male b) Gradini o anelli in uno stato tale da poter provocare ferite agli utilizzatori
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissazione difettosa di altri dispositivi o attrezzature b) Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ^(*) . c) Perdite dall'impianto idraulico
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi anti-spruzzi	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi b) Distanza insufficiente dalla ruota c) Non conforme ai requisiti ^(*) .

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 b) Ancoraggio fissato male
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a) Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata b) Cintura di sicurezza danneggiata c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti ^(*) . d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo	Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo	Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo
7.1.5. Airbag	Esame visivo	a) Airbag chiaramente mancante o non adatto al veicolo b) Airbag chiaramente non funzionante
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo dell'indicatore di guasto (MIL)	L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema
7.2. Estintore (X) ^(b)	Esame visivo	a) Mancante b) Non conforme ai requisiti ^(a) .
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante b) Il dispositivo entra in funzione o si blocca inopinatamente
7.4. Triangolo di segnalazione (se richiesto)(X) ^(b)	Esame visivo	a) Mancante o incompleto b) Non conforme ai requisiti ^(a) .
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se richiesta) (X) ^(b)	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti ^(a) .
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se richiesti) (X) ^(b)	Esame visivo	Mancanti o non in buone condizioni
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a) Non funzionante b) Comando fissato male c) Non conforme ai requisiti ^(a) .
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a) Non montato conformemente ai requisiti ^(a) . b) Non funzionante c) Non illuminato

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Non montato conformemente ai requisiti ^(a). b) Non funzionante c) Sigilli mancanti o difettosi d) Targhetta di calibratura mancante, illeggibile o scaduta e) Evidente manomissione o manipolazione f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	<ul style="list-style-type: none"> a) Non montato conformemente ai requisiti ^(a). b) Chiaramente non funzionante c) Velocità impostata scorretta (se verificata) d) Sigilli mancanti o difettosi e) Targhetta di calibratura mancante, illeggibile o scaduta f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura
7.11. Contachilometri se disponibile (X) ^(b)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Manomissione evidente (frode) b) Chiaramente non funzionante
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) (se montato/richiesto)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati b) Cablatura danneggiata c) Altri componenti mancanti o danneggiati d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema

8. EFFETTI NOCIVI

8.1. Rumori		
8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione fonometrica)	<ul style="list-style-type: none"> a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti ^(a). b) Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, potrebbe staccarsi, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore
8.2. Emissioni di gas di scarico		

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
8.2.1. Emissioni dei motori a benzina		
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	<p>a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso.</p> <p>b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni</p>
8.2.1.2. Emissioni gassose	Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ^(*) . In alternativa, per i veicoli muniti di adeguato sistema diagnostico di bordo (on-board diagnostic systems-OBD), il corretto funzionamento del sistema di emissioni può essere controllato attraverso l'appropriata lettura del dispositivo OBD e la verifica del corretto funzionamento del sistema OBD anziché misurare le emissioni con il motore al minimo, in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni ^(*) .	<p>a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore</p> <p>b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:</p> <p>i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,</p> <p>— 4,5 %, o</p> <p>— 3,5 %</p> <p>a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ^(*).</p> <p>ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni,</p> <p>— con il motore al minimo: 0,5 %</p> <p>— con il motore al minimo accelerato: 0,3 %</p> <p>o</p> <p>— con il motore al minimo: 0,3 % ⁽⁶⁾</p> <p>— con il motore al minimo accelerato: 0,2 %</p> <p>a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ^(*).</p> <p>c) Lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore</p> <p>d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative</p>

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
8.2.2. Emissioni dei motori diesel		
8.2.2.1 Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	<p>a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso</p> <p>b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni</p>
<p>8.2.2.2. Opacità</p> <p>I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito</p>	<p>a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.</p> <p>b) 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>2) requisiti in materia di condizionamento:</p> <p>i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;</p> <p>ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.</p> <p>c) Procedura di prova:</p> <p>1) il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;</p> <p>2) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla</p>	<p>a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti ^(a),</p> <p>l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;</p> <p>b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti ^(a) 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 ^(a) o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti ^(a),</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁷⁾.</p>

▼ M1

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
	<p>pompa di iniezione;</p> <p>3) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi;</p> <p>4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova;</p> <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>	
8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche		
Interferenza radio (X) ^(b)	Esame visivo	Mancato rispetto di uno qualsiasi dei requisiti ^(a)
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente		
8.4.1 Perdite di liquidi	Esame visivo	Qualsiasi perdita anormale di liquidi che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M₂ E M₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI		
9.1. Porte		
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	<ul style="list-style-type: none"> a) Funzionamento difettoso b) Stato di deterioramento c) Comando di emergenza difettoso d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi e) Non conforme ai requisiti ^(a).
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	<ul style="list-style-type: none"> a) Funzionamento difettoso b) Indicazione delle uscite di emergenza mancante o illeggibile c) Assenza del martello per rompere i vetri d) Non conformi ai requisiti ^(a).
9.2. Sistema antiappannante e di sbrinamento (X) ^(b)	Esame visivo e azionamento	<ul style="list-style-type: none"> a) Funzionamento difettoso b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)
9.3. Sistema di aerazione o riscaldamento (X) ^(b)	Esame visivo e azionamento	<ul style="list-style-type: none"> a) Funzionamento difettoso b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo
9.4. Sedili		
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi sedili per il personale di accompagnamento)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Sedili difettosi o fissati male b) Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente c) Non conforme ai requisiti ^(a).
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	<ul style="list-style-type: none"> a) Dispositivi speciali (ad esempio protezione antiriflesso) difettosi b) Protezione del conducente fissata male o non conforme ai requisiti ^(a).
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi (X) ^(b)	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi o non conformi ai requisiti ^(a) .

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a) Pavimento fissato male b) Corrimani o maniglie difettosi c) Non conforme ai requisiti ^(a) .
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Danneggiati o deteriorati b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto c) Non conformi ai requisiti ^(a) .
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) ^(b)	Esame visivo e azionamento	Sistema difettoso
9.9. Indicazioni scritte (X) ^(b)	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo erraneo o illeggibili b) Non conformi ai requisiti ^(a) .
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ^(b)		
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti ^(a) relativi a questa forma di trasporto
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ^(a) .
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone disabili (X) ^(b)		
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso b) Stato di deterioramento c) Comandi difettosi d) Dispositivi di allarme difettosi e) Non conforme ai requisiti ^(a) .
9.11.2. Dispositivi di fissazione per le sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a) Funzionamento difettoso b) Stato di deterioramento c) Comandi difettosi d) Non conforme ai requisiti ^(a) .
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ^(a) .

▼ **M1**

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo
9.12. Altri equipaggiamenti speciali (X) ^(b)		
9.12.1. Installazioni per la preparazione di alimenti	Esame visivo	a) Installazioni non conformi ai requisiti ^(a) . b) Installazioni danneggiate in modo tale da renderne rischioso l'uso
9.12.2. Sanitari	Esame visivo	Installazioni non conformi ai requisiti ^(a) .
9.12.3. Altri dispositivi (ad esempio audiovisivi)	Esame visivo	Non conforme ai requisiti ^(a) .

(¹) Con riparazione o modifica inadeguata si intende una riparazione o modifica che incide negativamente sulla sicurezza su strada del veicolo o che ha effetti negativi sull'ambiente.

(²) 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.

(³) 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

(⁴) 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

(⁵) 2,2 m/s² per i veicoli N₁, N₂ e N₃.

(⁶) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002.

(⁷) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche, alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, o successive modifiche, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.

Note:

(^a) I «requisiti» sono stabiliti dai requisiti per l'omologazione alla data di omologazione, di prima registrazione o di prima messa in circolazione nonché dagli obblighi di ammodernamento o dalla legislazione nazionale del paese di immatricolazione.

(^b) (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 periodico.

(^c) (XX) Questa motivazione di esito negativo si applica soltanto se il controllo è previsto dalla legislazione nazionale.



ALLEGATO III

PARTE A

Direttiva abrogata ed elenco delle sue modificazioni successive

(di cui all'articolo 10)

Direttiva 96/96/CE del Consiglio
(GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1).

Direttiva 1999/52/CE della Commissione
(GU L 142 del 5.6.1999, pag. 26).

Direttiva 2001/9/CE della Commissione
(GU L 48 del 17.2.2001, pag. 18).

Direttiva 2001/11/CE della Commissione
(GU L 48 del 17.2.2001, pag. 20).

Direttiva 2003/27/CE della Commissione
(GU L 90 dell'8.4.2003, pag. 41).

Regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

limitatamente all'allegato III,
punto 68

PARTE B

Termini di attuazione nel diritto nazionale

(di cui all'articolo 10)

Direttive	Termine di attuazione
96/96/CE	9 marzo 1998
1999/52/CE	30 settembre 2000
2001/9/CE	9 marzo 2002
2001/11/CE	9 marzo 2003
2003/27/CE	1° gennaio 2004



ALLEGATO IV

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 96/96/CE	Presente direttiva
Articoli 1-4	Articoli 1-4
Articolo 5, alinea	Articolo 5, alinea
Articolo 5, dal primo al settimo trattino	Articolo 5, lettere da a) a g)
Articolo 6	—
Articolo 7	Articolo 6, paragrafo 1
—	Articolo 6, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	—
Articolo 8, paragrafo 3	—
Articolo 9, paragrafo 1	—
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 8
Articolo 10	—
Articolo 11, paragrafo 1	—
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 9
Articolo 11, paragrafo 3	—
—	Articolo 10
Articolo 12	Articolo 11
Articolo 13	Articolo 12
Allegati I e II	Allegati I e II
Allegati III e IV	—
—	Allegato III
—	Allegato IV