

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO MINISTERIALE
19 maggio 2017, prot. n. 215

(documento tratto dal sito Internet del MIT - non pubblicato nella GU)

Decreto di recepimento della 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 - ndr.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 giugno 2000 (1), relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, recepita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001 (2), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 2 aprile 2001;

Vista la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 (3), 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, recepita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali 19 novembre 2004 (4), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 (5), sulle norme per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 (6) e (CEE) n. 3821/85 (7) del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, recepita con il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144 (8);

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007 (9), 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, recepita con decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008 (10), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008;

Visto il Regolamento (CE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013 (11), relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Vista la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 (12), relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la su menzionata direttiva 2000/30/CE (1);

Vista la rettifica alla richiamata direttiva 2014/47/UE (12), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 127 del 29 aprile 2014;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (13), recante: "Nuovo codice della strada" e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 79 (14) e 80 (15) recanti norme concernenti l'efficienza nella circolazione e la revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché l'articolo 229 (16) che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/47/UE (12);

Adotta

il seguente decreto:

Art. 1

Oggetto

1. Il presente decreto stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio nazionale, al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.

Art. 2

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004 (4), di recepimento della direttiva 2003/37/CE (3), e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 (10), di recepimento della direttiva 2007/46/CE (9):

- 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 della categoria M2 ed M3;
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N2 ed N3;
- 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 ed O4;
- trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. Il presente decreto non pregiudica il diritto dell'autorità competente, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p), di sottoporre a

controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito di applicazione, come i veicoli commerciali leggeri della categoria N1 aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, oppure di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. L'autorità competente può, altresì, limitare l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo su determinate parti della rete stradale nazionale per ragioni di sicurezza stradale.

Art. 3 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) "veicolo": ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli che circolano su rotaia, o il suo rimorchio;
- b) "veicolo a motore": ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- c) "rimorchio": ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- d) "semirimorchio": ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore, in modo che una 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;
- e) "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;
- f) "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;
- g) "veicolo immatricolato in uno Stato membro": un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro dell'Unione europea;
- h) "intestatario di una carta di circolazione": la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- i) "impresa": un'impresa ai sensi dell'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009 (17);
- l) "controllo tecnico su strada": un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dall'autorità competente o sotto la sua supervisione diretta;
- m) "strada pubblica": una strada di pubblica utilità, quali le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade, di cui all'articolo 2 (18) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- n) "controllo tecnico": un'ispezione a norma dell'articolo 3, paragrafo 9, della direttiva 2014/45/UE (19);
- o) "certificato di revisione": verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- p) "autorità competente": l'autorità responsabile della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa l'esecuzione di tali controlli: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione;
- q) "ispettore": una persona autorizzata dall'autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali ovvero più approfonditi;
- r) "carenze": difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;
- s) "controllo su strada in concertazione": un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalla autorità competente nazionale e da una o più autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione europea;
- t) "operatore": la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;
- u) "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 ad effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi;
- v) "impianto apposito per i controlli su strada": un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali, ovvero più approfonditi, che può anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

Art. 4 Sistema di controllo su strada

1. Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'articolo 10, comma 1, ed i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'articolo 10, commi 3 e 4.

Art. 5 Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c), in ogni anno civile l'autorità competente esegue un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati nel proprio territorio, tenuto conto che il numero complessivo di tali controlli nel totale degli Stati dell'Unione è pari almeno al cinque per cento del numero totale dei predetti veicoli immatricolati nell'Unione europea.

2. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione europea a norma dell'articolo 20, comma 1.

Art. 6 Sistema di classificazione del rischio

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a), b) e c), l'autorità competente provvede 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 dalle singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 11 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144 (8). Per l'attribuzione ad un'impresa di un profilo di rischio, l'autorità competente può 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 dall'autorità competente.

2. Ai fini dell'applicazione del comma 1, l'autorità competente per l'immatricolazione del veicolo utilizza le informazioni ricevute dalle autorità competenti degli altri Stati membri dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 18, comma 1.

3. L'autorità competente può 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.

Art. 7

Responsabilità

1. 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, sono tenuti a bordo del veicolo.

2. Le imprese ed i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborano con gli ispettori e consentono l'accesso al veicolo, alle sue parti ed a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

3. Le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli.

Art. 8

Ispettori

1. Nella selezione di un veicolo da sottoporre a un controllo tecnico su strada o nella 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 ha l'obbligo di astenersi in caso di conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della sua decisione.

3. Agli ispettori è dovuto un compenso non direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada, iniziali o più approfonditi, da essi effettuati, determinato con il decreto di cui all'articolo 15, comma 2.

4. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione previsti dall'articolo 13 e dall'allegato IV della direttiva 2014/45/UE (19). Gli ispettori, che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo, devono soddisfare tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.

Art. 9

Procedure di ispezione

1. Nell'identificare i 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 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144 (8).

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.

Art. 10

Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

1. L'autorità competente provvede 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, comma 1;
- b) procede ad una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;
- c) può procedere ad una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo, a norma dell'articolo 13;
- d) può effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato.

2. I controlli tecnici, di cui al comma 2, possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano rettifiche senza indugio ai sensi dell'articolo 14, comma 1.

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

4. In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti ad un controllo su strada più approfondito.

5. 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, ed i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

6. 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 salvo i casi in cui ciò sia giustificato da un'evidente carenza.

Art. 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 (19).

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, delle sospensioni 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.

Art. 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 che hanno ripercussioni sull'ambiente.

3. Un veicolo, con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al comma 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.

Art. 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 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), la fissazione del carico ed 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.

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.

Art. 14

Seguito in caso di carenze gravi o pericolose

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'autorità competente dispone 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. A seguito del controllo su strada di un veicolo immatricolato sul territorio nazionale, l'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo stesso ad un controllo tecnico completo entro un termine specificato. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, l'autorità competente può chiedere all'autorità competente di tale Stato, 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, comma 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione europea, l'autorità competente può 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, l'autorità competente dispone 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 esso 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 richiedono una rettifica immediata, l'autorità competente può 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.

Art. 15

Diritti di controllo

1. Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo più approfondito, si applicano le tariffe in materia di operazioni di revisione previste dalla legge n. 870 del 1° dicembre 1986 (20).

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le modalità operative per l'applicazione delle tariffe indicate al comma 1 e i compensi per gli ispettori di cui all'articolo 8, comma 3.

Art. 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. L'autorità competente provvede 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 trentasei mesi dalla data della loro ricezione.

Art. 17

Designazione di un punto di contatto

1. Ai fini del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione, è designato punto di contatto. In tale ambito:

- a) garantisce il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri dell'Unione europea per quanto riguarda le azioni intraprese a norma dell'articolo 18;
- b) inoltra alla Commissione europea i dati di cui all'articolo 20;
- c) assicura, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri dell'Unione europea.

Art. 18

Cooperazione tra gli Stati membri della Unione europea

1. Qualora in un veicolo non immatricolato in Italia 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 dell'Unione europea 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 (17).

2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto può richiedere all'autorità competente dello Stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'articolo 14.

Art. 19

Controlli tecnici su strada in concertazione

1. Su base annua, devono essere svolte regolarmente attività di controllo su strada in concertazione. È possibile combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144 (8).

Art. 20

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. L'autorità competente trasmette, per via elettronica, alla Commissione europea entro il 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti, concernenti i veicoli controllati nel territorio nazionale. 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.

2. La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2019.
3. Fino alla definizione da parte della Commissione europea di specifiche norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al comma 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

Art. 21

Sanzioni

1. In caso di violazione delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 79 (14) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 22

Applicazione delle norme

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano dal 20 maggio 2018, fatta salva l'applicazione delle disposizioni riguardanti il sistema di classificazione del rischio, di cui all'articolo 6, che decorre dal 20 maggio 2019.

Art. 23

Abrogazione

1. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001 (2), di recepimento della direttiva 2000/30/CE (1), è abrogato a decorrere dal 20 maggio 2018.

Art. 24

Allegati

1. Gli allegati I, II, III, IV e V al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro: DELRIO

Elenco degli allegati

Allegato I: Elementi del sistema di classificazione del rischio

Allegato II: Ambito dei controlli tecnici su strada

Allegato III: I. Principi in materia di fissazione del carico

II. Controllo della fissazione del carico

Allegato IV: Modello più dettagliato di relazione di controllo tecnico su strada contenente un elenco degli elementi oggetto di controllo

Allegato V: Modello per le relazioni alla commissione

Allegato I al DM 19.5.2017 prot. n. 215

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

$$RR = \frac{(DY1 \times 3) + (DY2 \times 2) + (DY3 \times 1)}{\#CY1 + \#CY2 + \#CY3}$$

dove:

RR = punteggio della classificazione generale del rischio

DYi = totale delle carenze negli anni 1, 2 e 3

DY1 = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 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 al DM 19.5.2017 prot. n. 215

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 | |
| 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 | |
| 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 | X | | |
| | | Usura eccessiva | | X | |
| | | c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione) | | X | |
| | | d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo | | X | |
| | | e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie | | X | |
| 1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione) | Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura | a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria | | X | |
| | | Il funzionamento è compromesso | | | 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 | | X | |
| | | Il funzionamento è compromesso | | | X |
| 1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici) | Disinserire e reinserire collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio | a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi | X | | |
| | | Il funzionamento è compromesso | | X | |
| | | b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso | X | | |
| | | Se il funzionamento è compromesso | | X | |
| | | c) Tenuta insufficiente | | X | |
| | | Il funzionamento è compromesso | | | X |
| | | d) Funzionamento difettoso | | X | |
| | | Funzionamento del freno compromesso | | | X |
| 1.1.9. Accumulatore/serbatoio di pressione | Esame visivo | a) Serbatoio lievemente danneggiato o lievemente corrosivo | X | | |
| | | 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 | | X | |
| | | Se non funziona | | | X |
| | | b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno | | X | |
| | | Difetti o perdite del cilindro principale | | | X |
| | | c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno | | X | |
| | | Cilindro principale fissato male | | | X |
| | | d) Liquido del freno insufficiente sotto il segno MIN | X | | |
| | | Liquido del freno sensibilmente sotto il segno MIN | | X | |
| | | Liquido del freno non visibile | | | X |
| | | e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno | X | | |
| | | f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso | X | | |
| | | g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido | X | | |

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| 1.1.11. Condotti rigidi dei freni | Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile | a) Rischio imminente di guasto o di rottura | | | X |
| | | b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) 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 | |
| | | d) Cattiva installazione dei condotti Rischio di danni | X | | |
| 1.1.12. Tubi flessibili dei freni | Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile | a) Rischio imminente di guasto o di rottura | | | X |
| | | b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti Tubi danneggiati o con punti di attrito | X | | |
| | | c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici) | | X | |
| | | d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo compromesso | | X | |
| | | e) Tubi porosi | | X | |
| 1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni | Esame visivo | a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo raggiunta) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo non visibile) | | X | |
| | | b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso | | 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 | |
| | | b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno gravemente compromesso | | 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 | |
| | | b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente Funzionamento del freno compromesso | | X | |
| | | c) Cavo, tirante o giunto non sicuro | | X | |
| | | d) Fissazione dei cavi difettosa | | X | |
| | | e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante | | X | |
| | | f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura | | X | |
| 1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici) | Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile | a) Cilindri incrinati o danneggiati Funzionamento del freno compromesso | | X | |
| | | b) Perdite nei cilindri Funzionamento del freno compromesso | | X | |
| | | c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso | | X | |

| | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| | | Funzionamento del freno compromesso | | | X |
| | | d) Cilindri fortemente corrosi | | X | |
| | | Rischio di incrinatura | | | X |
| | | e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro | | X | |
| | | Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente) | | | X |
| | | f) Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato | X | | |
| | | Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato | | 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) | | X | |
| | | Correttore grippato o non funzionante | | | X |
| | | d) Correttore mancante (se prescritto) | | | X |
| | | e) Targhetta dei dati mancante | X | | |
| | | f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti ¹ | X | | |
| 1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione | Esame visivo | a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione | | X | |
| | | b) Dispositivo difettoso | | X | |
| | | c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto | | X | |
| 1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario) | Esame visivo | a) Montaggio o accoppiatori difettosi | X | | |
| | | Il funzionamento è compromesso | | 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 | | X | |
| | | Funzionamento del freno compromesso | | | X |
| | | b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo | X | | |
| | | Funzionamento del sistema compromesso | | X | |
| | | c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente | | X | |
| | | d) Modifica inadeguata di un qualsiasi componente ³ | | X | |
| | | Funzionamento del freno compromesso | | | X |
| 1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori) | Esame visivo | Mancanti | | X | |
| 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 | |
| | | e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota | | X | |
| 1.2.2. Efficienza (E) | Controllo con un banco di prova freni al peso presentato o, se essa | Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ^[2] : Categorie M1, M2 e M3: 50% ^[3] | | X | |

| | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---|---|
| | non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati [1] | Categoria N1: 45% Categorie N2 e N3: 43% [4] Categorie O3 e O4: 40% [5] Si ottiene meno del 50% dei valori sopra indicati | | | X |
| 1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato) | | | | | |
| 1.3.1. Prestazioni (E) | Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1 | a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70% dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50% dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco) | | X | 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 Si ottiene meno del 50% dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove | | X | 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 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 | X |
| 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) b) Sistema non funzionante | | X | 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 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 f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | | X | 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 b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo d) Raccordo tra veicolo trainante e rimorchio incompatibile o mancante | | X | X |
| 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 b) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo Funzionamento compromesso c) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo Funzionamento compromesso d) Perdite | | X | X |

| | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| | | Formazione di gocce | | | 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 | | X | |
| | | Fissaggi allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto a telaio/carrozzeria | | | X |
| | | b) Fori di fissaggio oblungi sul telaio | | X | |
| | | Fissaggi gravemente compromessi | | | X |
| | | c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti | | X | |
| | | Fissaggi gravemente compromessi | | | X |
| | | d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo | | X | |
| | | La stabilità o il fissaggio dell'alloggiamento sono compromessi | | | X |
| 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 | | X | |
| | | Movimento eccessivo o rischio di distacco | | | X |
| | | b) Eccessiva usura a livello dei giunti | | X | |
| | | Rischio molto grave di distacco | | | X |
| | | c) Rottura o deformazione di uno dei componenti | | X | |
| | | Funzione compromessa | | | 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 | | X | | | |
| | | Funzione compromessa | | | X |
| | | g) Coperchio antipolvere danneggiato o deteriorato | X | | |
| | | Coperchio antipolvere mancante o gravemente deteriorato | | 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) | | X | |
| | | Serbatoio insufficiente | | | X |
| | | c) Meccanismo non funzionante | | X | |
| | | Sterzo compromesso | | | X |
| | | d) Meccanismo rotto o fissato male | | X | |
| | | Sterzo compromesso | | | X |
| | | e) Componenti mal allineati o in attrito con altri | | X | |
| Sterzo compromesso | | | X | | |
| f) Modifica che compromette la sicurezza ³ | | X | | | |
| | | Sterzo compromesso | | | X |
| | | g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi | | X | |

| | | Sterzo compromesso | | | 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 | | |
| 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 |
| | | | | | |
| 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) Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili | X | | |
| | | b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ¹ (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo) Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili | X | | X |
| | | | | | X |
| | | c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili | | X | |

| | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| | | Visibilità attraverso l'area di pulizia interna dei tergicristallo fortemente compromessa | | | X |
| 3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori | Esame visivo | a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti ¹ (devono essere disponibili almeno due dispositivi retrovisori) | X | | |
| | | Meno di due dispositivi retrovisori disponibili | | X | |
| | | b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male | X | | |
| | | 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 | X | | |
| | | 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) | X | | |
| | | 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) | X | | |
| | | Luci o sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa | | X | |
| | | 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 | | X | |
| 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 fari 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 | |
| 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 | X | | |
| | | Rischio molto grave di distacco | | X | |
| 4.2.2. Accensione | Esame visivo e azionamento | a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ | | X | |
| | | Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente con i fari | | X | |

| | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|
| | | accesi | | | |
| | | 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 | | |
| | | 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 | | |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa) | 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 | | |
| | | 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 | | |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa) | X | | |
| | | c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco | X | | |
| | | | | X | |
| 4.4.2. Accensione | Esame visivo e azionamento | L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Nessun funzionamento | X | | |
| | | | | X | |
| 4.4.3. Rispetto dei requisiti ¹ | Esame visivo e azionamento | La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità 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 faretto 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 | | |
| | | b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa) | X | | |

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| | | Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa) | | X | |
| | | c) Luci fissate male | X | | |
| | | Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli | | 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) | X | | |
| | | Linea di demarcazione più alta di quella dei fari anabbaglianti | | X | |
| 4.5.3. Accensione | Esame visivo e azionamento | L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ | X | | |
| | | Non funzionante | | X | |
| 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 | X | | |
| | | Rischio molto grave di distacco | | 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) | X | | |
| | | Sorgente di luce difettosa (sorgente luminosa singola) | | X | |
| | | c) Luci fissate male | X | | |
| | | Rischio molto grave di distacco | | X | |
| 4.7.2. Rispetto dei requisiti ¹ | Esame visivo e azionamento | Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹ | X | | |
| 4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori | | | | | |
| 4.8.1. Stato | Esame visivo | a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati | X | | |
| | | Rifrangenza compromessa | | X | |
| | | b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro | X | | |
| | | A rischio di distacco | | X | |
| 4.8.2. Rispetto dei requisiti ¹ | Esame visivo | Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti ¹ | | X | |
| | | Mancante o rifrangenza anteriore di colore rosso e posteriore di colore bianco | | | X |
| 4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico | | | | | |
| 4.9.1. Stato e funzionamento | Esame visivo e azionamento | Non funzionanti | X | | |
| | | Non funzionanti per fascio di luce abbagliante o fari antinebbia posteriore | | X | |
| 4.9.2. Rispetto dei requisiti ¹ | Esame visivo e azionamento | Non conforme ai requisiti ¹ | X | | |
| 4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio | Esame visivo: se possibile, esaminare la continuità elettrica della connessione. | a) Componenti fissati in modo non sicuro | X | | |
| | | Connessione malsicura | | X | |
| | | b) Isolamento danneggiato o deteriorato | X | | |

| | | | | | |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| | | A rischio di corto circuito | | X | |
| | | c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti | | X | |
| | | Luci di arresto del rimorchio non funzionanti | | | X |
| 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 | X | | |
| | | Unioni difettose, contatto con bordi taglienti, connettori a rischio disconnessione | | X | |
| | | Cavi a rischio di contatto con elementi riscaldati, pezzi rotanti o con il suolo; connettori disconnessi (elementi funzionali a frenatura e sterzo) | | | X |
| | | b) Cavi leggermente deteriorati | X | | |
| | | Cavi fortemente deteriorati | | X | |
| | | Cavi estremamente deteriorati (elementi funzionali a frenatura e sterzo) | | | X |
| | | c) Isolamento danneggiato o deteriorato | X | | |
| | | A rischio di corto circuito | | X | |
| | | Rischio imminente di incendio, generazione di scintille | | | 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 | X | | |
| | | Emissione o rifrangenza anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca | | X | |
| | | b) Funzionamento del faro non conforme ai requisiti ¹ | X | | |
| | | Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità ammessa; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca | | X | |
| | | c) Faro/catarifrangente fissato male | X | | |
| | | Rischio molto grave di distacco | | X | |
| 4.13. Batteria(e) | Esame visivo | a) Cattivo fissaggio | X | | |
| | | Non correttamente fissata; a rischio di corto circuito | | X | |
| | | b) Perdite | X | | |
| | | Perdite di sostanze pericolose | | X | |
| | | c) Interruttore difettoso (se richiesto) | | X | |
| | | d) Fusibili difettosi (se richiesti) | | X | |
| | | e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio) | | X | |

| Elemento | Metodo | Motivi dell'esito negativo del controllo | Valutazione | |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---|
| | | | Lieve | C |
| 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 | | |
| | | b) Asse scorrettamente fissato al veicolo | | |
| | | Stabilità pregiudicata, funzione compromessa: movimento eccessivo in relazione alle fissazioni | | |
| | | c) Modifica che compromette la sicurezza ³ | | |
| | | Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa, distanza libera insufficiente rispetto a parti del veicolo o al suolo | | |

| | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 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 | <p>a) Fusello rotto</p> <p>b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole</p> <p>A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata</p> <p>c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse</p> <p>A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata</p> <p>d) Gioco del fusello nell'asse</p> <p>A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata</p> | |
| 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 | <p>a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota</p> <p>Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione</p> <p>b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato</p> <p>Pericolo di surriscaldamento; pericolo di distruzione</p> | |
| 5.2. Ruote e pneumatici | | | |
| 5.2.1. Mozzo della ruota | Esame visivo | <p>a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati</p> <p>Non fissato o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale</p> <p>b) Mozzo usurato o danneggiato</p> <p>Mozzo usurato o danneggiato in modo da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote</p> | |
| 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 | <p>a) Eventuali rotture o problemi di saldatura</p> <p>b) Anelli di tenuta degli pneumatici non adeguatamente fissati</p> <p>A rischio di distacco</p> <p>c) Ruota fortemente deformata o usurata</p> <p>Compromessa la sicurezza di fissaggio al mozzo; compromessa la sicurezza di fissaggio dello pneumatico</p> <p>d) Tipo o dimensioni, concezione tecnica e compatibilità della ruota, non conformi ai requisiti ¹ che compromettono la sicurezza stradale</p> | |
| 5.2.3. Pneumatici | Esame visivo di tutto lo pneumatico muovendo avanti e indietro il veicolo | <p>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</p> <p>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</p> <p>b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle</p> <p>c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)</p> <p>d) Danni o tagli gravi sullo pneumatico</p> <p>Corda visibile o danneggiata</p> <p>e) L'indicatore di usura del battistrada diventa esposto</p> <p>Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ¹</p> <p>f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti spray)</p> <p>Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa)</p> <p>g) Pneumatici riscalpiti non conformi ai requisiti ¹</p> <p>Pacco cintura compromesso</p> | 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 | |
| | | b) Componente di una molla rotto o danneggiato Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente | |
| | | c) Molla mancante Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente | |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema di molle inoperante | |
| 5.3.2. Ammortizzatori | Esame visivo | a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore fissato male | X |
| | | b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti | |
| | | c) Ammortizzatore mancante | |
| 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 | |
| | | b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente compromessa o componente rotto | |
| | | c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema inoperante | |
| 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 | |
| | | b) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato Coperchio antipolvere mancante o rotto | X |
| 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 Funzionamento del sistema gravemente compromesso | |
| | | c) Perdita udibile dal sistema | |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza | |
| 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 | |
| | | b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte dei fissaggi allentati; resistenza dei pezzi insufficiente | |
| | | c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme Resistenza dei pezzi insufficiente | |
| 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori | Esame visivo | a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite | |
| | | b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo Pericolo per la salute delle persone a bordo | |
| 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 | |
| | | b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso | |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| | | Rischi d'incendio; perdita eccessiva di materiali pericolosi | |
| | | c) Tubi con punti di attrito Tubi danneggiati | X |
| | | d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente | |
| | | e) Rischio di incendio dovuto a - perdita di carburante - scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento - stato del compartimento motore | |
| | | f) Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso ¹ | |
| 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 | |
| | | b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti ¹ | |
| 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 | |
| | | c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto Rischio molto grave di distacco | |
| 6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio (+ E) | Esame visivo per verificare 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) | |
| | | b) Usura eccessiva di un componente Sotto il limite di usura | |
| | | c) Fissaggio difettoso Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco | |
| | | d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso | |
| | | e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti | |
| | | f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di una luce (quando non sono utilizzate) Targa non leggibile (quando non utilizzata) | X |
| | | g) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi secondari) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi primari) | |
| | | h) Dispositivo di accoppiamento troppo debole, incompatibile o non conforme ai requisiti | |
| 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 | |
| | | b) Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi | |
| | | c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi | |
| | | d) Raccordi flessibili deteriorati Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi | |
| | | e) Albero danneggiato o incrinato | |
| | | f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o mal fissato | |

| | | | |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| | | Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi | |
| | | g) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato | X |
| | | Coperchio antipolvere mancante o rotto | |
| | | h) Modifica illegale della trasmissione | |
| 6.1.8. Castelli motore | Esame visivo | Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati | |
| | | Castelli allentati o rotti | |
| 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 | |
| | | b) Modifica del motore che compromette la sicurezza e/o nuoce all'ambiente | |
| 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 | |
| | | b) Montante fissato male Stabilità pregiudicata | |
| | | c) Ingresso di fumi del motore o di scarico Pericolo per la salute delle persone a bordo | |
| | | d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da pezzi rotanti o mobili e dalla superficie stradale | |
| 6.2.2. Fissaggio | Esame visivo | a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa | |
| | | b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio | |
| | | 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 | |
| | | d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante Stabilità pregiudicata | |
| 6.2.3. Porte e serrature | Esame visivo | a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato | |
| | | 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) | |
| | | c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati | X |
| | | Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o mal fissati | |
| 6.2.4. Pavimento | Esame visivo | Pavimento mal fissato o fortemente deteriorato | |
| | | Stabilità insufficiente | |
| 6.2.5. Sedile del conducente | Esame visivo | a) Sedile con struttura difettosa Sedile mal fissato | |
| | | b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante Il sedile si muove o lo schienale non si può fissare | |
| 6.2.6. Altri sedili | Esame visivo | a) Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari) | X |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| | | Sedili difettosi o fissati male (parti principali) | |
| | | 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 |
| 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 | |
| 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 | |
| 6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne | Esame visivo | a) Fissazione difettosa di altri dispositivi o attrezzature | |
| | | b) Altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ¹ Rischio che i pezzi montati provochino lesioni; sicurezza del funzionamento compromessa | X |
| | | c) Perdite dall'impianto idraulico Perdite ingenti di materiali pericolosi | X |
| 6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi | Esame visivo | a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare lesioni; a rischio di distacco | X |
| | | b) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (antispruzzo) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (parafanghi) | X |
| | | c) Non conforme ai requisiti ¹ Battistrada insufficientemente coperti | 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 | |
| | | 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 Eventuali tagli o segni di distensione | X |
| | | c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti ¹ | |
| | | d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante | |
| | | e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante | |
| 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 | |
| | | b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | |
| 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 | |
| | | b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | |
| 7.1.5. Airbag | Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica | a) Airbag chiaramente mancanti o non adatti al veicolo | |
| | | b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | |
| | | c) Airbag chiaramente non funzionante | |
| 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 | |
| | | b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | |
| 7.2. Estintore (X) ² | Esame visivo | a) Mancante | |
| | | b) Non conforme ai requisiti ¹ | X |

| | | Se richiesto (per esempio taxi, autobus ecc.) | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| 7.3. Serrature e dispositivi antifurto | Esame visivo e azionamento | a) Dispositivo antifurto non funzionante b) Difettoso Si blocca inopinatamente | X |
| 7.4. Triangolo di segnalazione (se richiesto)(X) ² | Esame visivo | a) Mancante o incompleto b) Non conforme ai requisiti ¹ | X 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 | |
| 7.7. Segnalatore acustico | Esame visivo e azionamento | a) Non funzionante correttamente Nessun funzionamento b) Comando fissato male c) Non conforme ai requisiti ¹ Il suono emesso rischia di confondersi con quello delle sirene ufficiali | X X X |
| 7.8. Tachimetro | Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici | a) Non montato conformemente ai requisiti ¹ Mancante (se richiesto) b) Funzionamento pregiudicato Nessun funzionamento c) Non illuminato sufficientemente Totalmente non illuminato | X X X |
| 7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto) | Esame visivo | a) Non montato conformemente ai requisiti ¹ b) Non funzionante c) Sigilli mancanti o difettosi d) Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta e) Evidente manomissione o manipolazione f) Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura | |
| 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 b) Chiaramente non funzionante c) Velocità impostata scorretta (se verificata) d) Sigilli mancanti o difettosi e) Targhetta mancante o illeggibile f) Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura | |
| 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 b) Chiaramente non funzionante | |
| 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. 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 f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo | |
| 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 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 |
| 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 b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta | |
| 8.2.1.2. Emissioni gassose (E) | <p>- Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore ^[7] Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ 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]: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ¹. 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> | <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: 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;</p> <p>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</p> <p>c) Coefficiente lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore.</p> <p>d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative</p> <p>e) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti</p> | |
| 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 b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta d) Reagente insufficiente, se applicabile | |
| 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]: 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]: 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> <p>Condizionamento del veicolo: 1. i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;</p> | <p>a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti ¹</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 ¹ non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, - per motori ad aspirazione naturale: $2,5 \text{ m}^{-1}$, - per motori a turbocompressione: $3,0 \text{ m}^{-1}$, oppure, per i veicoli identificati nei requisiti ¹ o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti ¹, $1,5 \text{ m}^{-1}$ ^[10]</p> | |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| | | o 0,7 m ⁻¹ [11] | |
| | <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> | | |
| | <p>Procedura di prova:</p> <p>1. il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;</p> <p>2. per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;</p> <p>3. durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3, tale intervallo deve essere di almeno due 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 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;</p> <p>5. per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.</p> <p>In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova</p> | c) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti | |
| 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> | |
| 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 | <p>a) Funzionamento difettoso</p> <p>b) Stato di deterioramento</p> <p>A rischio di provocare lesioni</p> <p>c) Comando di emergenza difettoso</p> <p>d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi</p> | X |
| 9.1.2. Uscite di emergenza | Esame visivo e azionamento (se del caso) | <p>a) Funzionamento difettoso</p> <p>b) Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili</p> | X |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| | | Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti | |
| | | c) Assenza del martello per rompere i vetri | X |
| | | d) Accesso bloccato | |
| 9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento (X) ² | Esame visivo e azionamento | a) Funzionamento difettoso. Funzionamento sicuro del veicolo compromesso. | X |
| | | b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo | |
| | | c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio) | |
| 9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento (X) ² | Esame visivo e azionamento | a) Funzionamento difettoso Rischio per la salute delle persone a bordo | X |
| | | b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo | |
| 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 |
| 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 |
| 9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi (X) ² | Esame visivo e azionamento | Dispositivi difettosi Nessun funzionamento | X |
| 9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi | Esame visivo | a) Pavimento fissato male Stabilità compromessa | |
| | | b) Corrimani o maniglie difettosi Fissati male o inutilizzabili | X |
| 9.7. Scale e gradini | Esame visivo e azionamento (se del caso) | a) Stato di deterioramento Danneggiati Stabilità compromessa | X |
| | | b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto | |
| 9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) ² | Non funzionanti | Sistema difettoso Nessun funzionamento | X |
| 9.9. Indicazioni scritte (X) ² | Esame visivo | a) Mancanti, scritte in modo errato o illeggibili Informazioni errate | X |
| 9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ² | | | |
| 9.10.1. Porte | Esame visivo | Protezione delle porte non conforme ai requisiti ¹ per quanto riguarda questa forma di trasporto | |
| 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 |
| | | c) Comandi difettosi Sicurezza del funzionamento compromessa | X |
| | | d) Dispositivi di allarme difettosi Nessun funzionamento | 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 |
| | | b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni. | X |
| | | c) Comandi difettosi Sicurezza del funzionamento compromessa | X |
| 9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione | Esame visivo | Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti | |

[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 al DM 19.5.2017 prot. n. 215

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 | | | |

| | | | |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---|
| 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 |
| 10.5.2. | Numero insufficiente | | x |
| | Numero insufficiente per sopportare le forze di ancoraggio richieste | | x |
| 10.6. | Strutture speciali obbligatorie (se utilizzate per la fissazione del carico) | | |
| 10.6.1. | Stato insoddisfacente, danneggiato | | x |
| | Pezzo incrinato; non in grado di sopportare tensioni di ritenuta | | x |
| 10.6.2. | Non adatte al trasporto di merci | | x |
| | Mancanti | | x |
| 10.7. | Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico) | | |
| 10.7.1. | Stato insoddisfacente, danneggiato | | x |
| | Pezzo incrinato; non in grado di sopportare il carico | | x |
| 10.7.2. | Classificazione di carico insufficiente | | x |
| | Non in grado di sopportare il carico | | 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 | | x | |
| | Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | | x |
| 20.1.1.2. | Distanza eccessiva dalla parete laterale, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico | | x | |
| | Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | | x |
| 20.1.1.3. | Distanza eccessiva dalla parete posteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico | | x | |
| | Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete | | | 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 | x | | |
| | Fissaggio insufficiente | | x | |
| | Non in grado di sopportare forze di ritenuta, allentati | | | x |
| 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 antirimbalzo) | | | |
| 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 | | | |

| | | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|
| 20.2.1.1. | Forze di fissazione richieste inadeguate | | x | |
| | Meno di 2/3 della forza richiesta | | | x |
| 20.3. | Dispositivi di ritenuta del carico utilizzati | | | |
| 20.3.1 | Inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico | | x | |
| | Dispositivo del tutto inadeguato | | | x |
| 20.3.2. | Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante ma dispositivo tuttora in buono stato | x | | |
| | Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante e dispositivo fortemente deteriorato | | x | |
| 20.3.3. | Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati | | x | |
| | Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione | | | x |
| 20.3.4. | Verricelli di ancoraggio usati in modo scorretto | | x | |
| | Verricelli di ancoraggio difettosi | | | x |
| 20.3.5. | Uso scorretto della ritenuta del carico (per esempio assenza di protezione dei bordi) | | x | |
| | Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (per esempio nodi) | | | x |
| 20.3.6. | Fissaggio dei dispositivi di ritenuta del carico inadeguato | | x | |
| | Meno di 2/3 della forza richiesta | | | x |
| 20.4. | Attrezzature supplementari (per esempio tappeti anti-slittamento, protettori di spigoli, rivestimenti per spigoli) | | | |
| 20.4.1. | Uso di attrezzature inadeguate | x | | |
| | Uso di attrezzature scorrette o difettose | | x | |
| | Uso di attrezzature del tutto inadeguate | | | 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 | | x | |
| | Pericolo per la circolazione | | | x |
| 20.5.2. | Materiale alla rinfusa non adeguatamente fissato | | x | |
| | Caduta del carico con pericolo per la circolazione | | | x |
| 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 |

[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).

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 M2 e M3 ^(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 8.1 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

- 0.1. Targa d'immatricolazione
 0.2. Numero di identificazione del veicolo/ del telaio/di serie
1. IMPIANTO DI FRENATURA
 1.1. Stato meccanico e funzionamento
 1.1.1. Pedale/leva del freno
 1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura
 1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi
 1.1.4. Manometro o indicatore di pressione
 1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano
 1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico
 1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)
 1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)
 1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione
 1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno. (sistemi idraulici)
 1.1.11. Condotti rigidi dei freni
 1.1.12. Tubi flessibili dei freni
 1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni
 1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni
 1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria
 1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)
 1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico
 1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione
 1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)
 1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio
 1.1.21. Sistema di frenatura completo
 1.1.22. Connessioni di prova
 1.1.23. Freno a inerzia
 1.2. Prestazioni ed efficienza del freno
 1.2.1. Prestazioni
 1.2.2. Efficienza
 1.3. Prestazioni ed efficienza della frenatura di soccorso (emergenza)
 1.3.1. Prestazioni
 1.3.2. Efficienza
 1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)
 1.4.1. Prestazioni
 1.4.2. Efficienza
 1.5. Prestazioni del sistema frenante elettronico
 1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)
 1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)
 1.8. Liquido del freno

2. STERZO

- 2.1. Stato meccanico
 2.1.1. Stato dello sterzo
 2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo
 2.1.3. Stato degli organi di sterzo
 2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo
 2.1.5. Servosterzo
 2.2. Volante, colonna di sterzo e barra
 2.2.1. Stato del volante
 2.2.2. Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo
 2.3. Gioco dello sterzo
 2.4. Assetto delle ruote
 2.5. Asse sterzante del rimorchio
 2.6. Servosterzo elettrico (EPS)

3. VISIBILITÀ

- 3.1. Campo di visibilità
 3.2. Stato dei vetri
 3.3. Retrovisori
 3.4. Spazzole tergicristallo
 3.5. Lavacrystalli
 3.6. Sistema antiappannamento

4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO

- 4.1. Fari
 4.1.1. Stato e funzionamento
 4.1.2. Regolazione
 4.1.3. Accensione
 4.1.4. Osservanza delle prescrizioni

- 4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione
- 4.1.6. Dispositivo tergifari
- 4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna
 - 4.2.1. Stato e funzionamento
 - 4.2.2. Accensione
 - 4.2.3. Osservanza delle prescrizioni
- 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
 - 4.4.2. Accensione
 - 4.4.3. Osservanza delle prescrizioni
 - 4.4.4. Frequenza di lampeggiamento
- 4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e fano antinebbia posteriore
 - 4.5.1. Stato e funzionamento
 - 4.5.2. Regolazione
 - 4.5.3. Accensione
 - 4.5.4. Osservanza delle prescrizioni
- 4.6. Fari di retromarcia
 - 4.6.1. Stato e funzionamento
 - 4.6.2. Osservanza delle prescrizioni
 - 4.6.3. Accensione
- 4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore
 - 4.7.1. Stato e funzionamento
 - 4.7.2. Osservanza delle prescrizioni
- 4.8. Catarifrangenti, evidenziatori e targhette marcatrici posteriori
 - 4.8.1. Stato
 - 4.8.2. Osservanza delle prescrizioni
- 4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico
 - 4.9.1. Stato e funzionamento
 - 4.9.2. Osservanza delle prescrizioni
- 4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio
- 4.11. Circuito elettrico
- 4.12. Fari e riflettori non obbligatori
- 4.13. Batteria
- 5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI**
 - 5.1. Assi
 - 5.1.1. Assi
 - 5.1.2. Fuselli
 - 5.1.3. Cuscinetti delle ruote
 - 5.2. Ruote e pneumatici
 - 5.2.1. Mozzo della ruota
 - 5.2.2. Ruote
 - 5.2.3. Pneumatici
 - 5.3. Sistema di sospensioni
 - 5.3.1. Molle e stabilizzatori
 - 5.3.2. Ammortizzatori
 - 5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione
 - 5.3.4. Attacchi sospensioni
 - 5.3.5. Sospensioni pneumatiche
- 6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO**
 - 6.1. Telaio o cassone ed
 - 6.1.1. Stato generale
 - 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori
 - 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)
 - 6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e anticastro
 - 6.1.5. Supporto della ruota di scorta
 - 6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio
 - 6.1.7. Trasmissione
 - 6.1.8. Castelli motore
 - 6.1.9. Prestazioni del motore
 - 6.2. Cabina e carrozzeria
 - 6.2.1. Stato
 - 6.2.2. Fissaggio
 - 6.2.3. Porte e serrature
 - 6.2.4. Pavimento
 - 6.2.5. Sedile del conducente
 - 6.2.6. Altri sedili
 - 6.2.7. Comandi di guida
 - 6.2.8. Gradini della cabina
 - 6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne
 - 6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi
- 7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI**
 - 7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta
 - 7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie
 - 7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie
 - 7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza
 - 7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza
 - 7.1.6. Sistemi SRS
 - 7.1.5. Airbag
 - 7.2. Estintori

- 7.3. Serrature e dispositivi antifurto
- 7.4. Triangolo di segnalazione
- 7.5. Cassetta di pronto soccorso
- 7.6. Cunei da ruota (zeppe)
- 7.7. Segnalatore acustico
- 7.8. Tachimetro
- 7.9. Tachigrafo
- 7.10. Limitatore di velocità
- 7.11. Contachilometri
- 7.12. Controllo elettronico della
- 8. EFFETTI NOCIVI**
- 8.1. Sistema di protezione dal rumore
- 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
- 8.2.1.2. Emissioni gassose
- 8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea
- 8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico
- 8.2.2.2. Opacità
- 8.4. Altri elementi relativi all'ambiente
- 8.4.1. Perdite di liquidi
- 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
- 9.1.2. Uscite di emergenza
- 9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento
- 9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento
- 9.4. Sedili
- 9.4.1. Sedili dei passeggeri stabilità (ESC)
- 9.4.2. Sedile del conducente
- 9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi
- 9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi
- 9.7. Scale e gradini
- 9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri
- 9.9. Indicazioni scritte
- 9.10. Requisiti relativi al trasporto elementi fissati al telaio di bambini
- 9.10.1. Porte
- 9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione
- 9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria
- 9.11.1. Porte, rampe e sollevatori dispositivi posteriori
- 9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle
- 9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione

Allegato V al DM 19.5.2017 prot. n. 215

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 | |
|---------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--|
| 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 | |
| Belgio | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bulgaria | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Repubblica ceca | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Tagikistan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Turchia | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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) | |
|-----------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| | 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 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Dettaglio dei difetti | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme | Verificato | Non conforme |
| 0) Identificazione | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Dispositivo di frenatura | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2) Sterzo | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3) Visibilità | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4) Impianto elettrico e circuito elettrico | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5) Assi, ruote, pneumatici, sospensioni | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6) Telaio ed elementi fissati al telaio | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7) Altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8) Effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9) Controlli supplementari per veicoli delle categorie M ₂ /M ₃ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10) Fissazione del carico | | | | | | | | | | | | | | | | |

