

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO MINISTERIALE
19 maggio 2017, prot. n. 214

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

Decreto di recepimento della Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la Direttiva 2009/40/CE - ndr.

Vista la direttiva 96/96/CE (1) del Consiglio del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 agosto 1998 n. 408 (2), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 278 del 27 novembre 1998;

Vista la direttiva 1999/52/CE (3) della Commissione del 26 maggio 1999, che adegua al progresso tecnico la su indicata direttiva 96/96/CE (1), recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 agosto 2000 (4), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 197 del 24 agosto 2000;

Vista la direttiva 2001/9/CE (5) della Commissione del 12 febbraio 2001, che adegua al progresso tecnico la predetta direttiva 96/96/CE (1), recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 febbraio 2002 (6), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 5 marzo 2002;

Vista la direttiva 2001/11/CE (7) della Commissione del 14 febbraio 2001, che adegua al progresso tecnico la richiamata direttiva 96/96/CE (1), recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002 (8), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 207 del 4 settembre 2002;

Vista la direttiva 2002/24/CE (9) del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003 (10), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 123 del 29 maggio 2003;

Vista la direttiva 2003/27/CE (11) della Commissione del 3 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la più volte richiamata direttiva 96/96/CE (1), recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 luglio 2003 (12), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 238 del 13 ottobre 2003;

Vista la direttiva 2003/37/CE (13) del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali, 19 novembre 2004 (14), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2007/46/CE (15) del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008 (16), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008;

Vista la direttiva di fusione 2009/40/CE (17) del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

Visto il Regolamento (CE), n. 167/2013 (18), del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Visto il Regolamento (CE) n. 168/2013 (19) del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli;

Vista la direttiva 2014/45/UE (20) del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante l'abrogazione della su menzionata direttiva 2009/40/CE (17);

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (21), recante: "Nuovo codice della strada", e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 59 (22), 60 (23), 75 (24), 79 (25), 80 (26), nonché l'articolo 229 (27) che prevede che le direttive comunitarie, nelle materie disciplinate dal codice medesimo, sono recepite con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (28), recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009 (29), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 2010;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, 20 maggio 2015 (30), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 149 del 30 giugno 2015;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/45/UE (20);

Adotta

il seguente decreto:

Art. 1

Oggetto

1. Il presente decreto individua le modalità di effettuazione dei controlli tecnici dei veicoli circolanti sulle strade pubbliche.

Art. 2

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h, appartenenti alle seguenti categorie, come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003 (10), dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004 (14), dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 (16), dal Regolamento UE n. 167/2013 (18) e dal Regolamento UE n. 168/2013 (19):

- a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi non più di otto posti a sedere, oltre al posto a sedere del conducente - veicoli della categoria M1;
- b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere, oltre al posto a sedere del conducente - veicoli delle categorie M2 e M3;
- c) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N1;
- d) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie N2 e N3;
- e) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o persone, nonché per l'alloggiamento di persone - veicoli delle categorie O1, O2, O3 e O4;
- f) ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli - veicoli delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e;
- g) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche, con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h;
- h) veicoli atipici di cui all'articolo 59 (22) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente decreto i veicoli ad uso speciale per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre, con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h, immatricolati nel territorio nazionale e che operano solo nel territorio italiano.

3. Per le macchine agricole e operatrici, ad esclusione dei veicoli indicati al comma 1, lettera g), si applicano le disposizioni adottate a norma del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, 20 maggio 2015 (30).

4. Per i veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 (23) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si applicano le disposizioni adottate a norma del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009 (29).

Art. 3

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

- a) "veicolo": ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli 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 ad un veicolo a motore, in modo che parte di esso poggi sul veicolo a motore e che una parte importante della sua massa e la massa del suo carico siano trasportate dal veicolo a motore;
- e) "veicolo a due o tre ruote": ogni veicolo a motore su due ruote, con o senza sidecar, triciclo e quadriciclo;
- f) "veicolo immatricolato in uno Stato membro": ogni veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- g) "intestatario di una carta di circolazione": la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- h) "controllo tecnico o revisione": una ispezione a norma dell'allegato I al presente decreto, finalizzata ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie;
- i) "omologazione": la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003 (10), al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004 (14), al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008 (16), o al Regolamento UE n. 167/2013 (18), o al Regolamento UE n. 168/2013 (19);
- l) "carenze": i difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;
- m) "certificato di revisione": il verbale di controllo tecnico rilasciato da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- n) "ispettore": la persona abilitata o autorizzata ad effettuare i controlli tecnici sui veicoli;
- o) "autorità competente": il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale - Direzione generale per la motorizzazione;
- p) "centro di controllo": i centri di controllo pubblici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale e i centri di controllo privati, di cui all'articolo 80 (26) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- q) "organismo di supervisione": le articolazioni periferiche Direzioni Generali Territoriali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale;

- r) "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 (32) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- s) "Ministero": il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 4

Controlli tecnici periodici

1. I veicoli immatricolati nel territorio nazionale sono sottoposti ad un controllo tecnico periodico effettuato nei centri di controllo di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p).
2. I controlli tecnici sono effettuati da ispettori del Ministero dallo stesso abilitati, nei centri di controllo privati di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p), ovvero da ispettori autorizzati.
3. Gli ispettori di cui al comma 2 devono possedere i requisiti previsti all'articolo 13.

Art. 5

Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli appartenenti alle categorie di cui all'articolo 2, comma 1, sono soggetti ad un controllo tecnico entro i seguenti intervalli:
 - a) veicoli delle categorie M1, N1, O1 ed O2: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;
 - b) veicoli della categoria M1 in servizio di piazza o di noleggio con conducente, autoambulanze, veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno;
 - c) trattori delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 con velocità di massima di progetto superiore a 40 km/h: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;
 - d) veicoli della categoria L: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;
 - e) veicoli della categoria L, classificati come motoveicoli ai sensi dell'articolo 53 (33) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che effettuano servizio di piazza o di noleggio con conducente: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno;
 - f) veicoli atipici, ad esclusione dei veicoli di interesse storico e collezionistico: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno.
2. Le operazioni inerenti le revisioni dei veicoli hanno inizio il 2 gennaio di ogni anno e sono effettuate secondo il seguente calendario:
 - a) i veicoli di cui al comma 1, lettere b), e) e f), sono sottoposti a revisione annuale per la prima volta nell'anno successivo alla prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni anno entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 (24) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
 - b) i veicoli di cui al comma 1, lettere a) e d), sono sottoposti a revisione periodica, per la prima volta nel quarto anno successivo a quello di prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 (24) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
 - c) i veicoli di cui al comma 1, lettera c), sono sottoposti a revisione periodica, per la prima volta nel quarto anno successivo a quello di prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 (24) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
3. L'autorità competente, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, può ordinare in qualsiasi momento la revisione dei veicoli.
4. In caso di incidente stradale, a seguito del quale i veicoli a motore o i rimorchi abbiano subito danni di tale gravità da poter sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia all'autorità competente per la adozione del provvedimento di revisione straordinaria.

Art. 6

Oggetto e metodi di controllo

1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto, il controllo tecnico deve riguardare almeno le aree di cui all'allegato I, punto 2.
2. Per ogni area di cui al comma 1, il controllo tecnico è effettuato sugli elementi di cui all'allegato I, punto 3. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle parti e componenti del veicolo alle caratteristiche ambientali e di sicurezza obbligatorie che erano in vigore al momento dell'omologazione o, se del caso, al momento dell'adeguamento del veicolo. I controlli sono effettuati con le modalità, le tecniche e le attrezzature previste dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (28), nonché dai provvedimenti emanati dalla autorità competente, anche in riferimento alla attività di manutenzione eseguita sul veicolo e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere parti del veicolo.
3. Gli accertamenti relativi alle emissioni inquinanti e la prova di velocità dei ciclomotori sono effettuati sulla base delle disposizioni emanate dalla autorità competente.

Art. 7

Valutazione delle carenze

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

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

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

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

Art. 8

Certificato di revisione

1. A seguito della effettuazione della revisione, i centri di controllo rilasciano un certificato di revisione che contiene almeno gli elementi, di cui all'allegato II al presente decreto. Una copia cartacea di tale certificato è rilasciata alla persona che ha presentato il veicolo al controllo.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5, in caso di re-immatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, il certificato di revisione rilasciato da tale Stato è riconosciuto valido in Italia a condizione che tenga conto della frequenza dei controlli in Italia. In caso di dubbio, deve essere verificata la validità del certificato di revisione prima di riconoscerlo.

3. Il certificato di revisione rimane valido in caso di trasferimento di proprietà del veicolo relativamente al quale è stato rilasciato un valido attestato di controllo tecnico periodico.

A decorrere dal 20 maggio 2018 e non oltre il 20 maggio 2021, i centri di controllo comunicano per via elettronica al Centro Elaborazione Dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la motorizzazione le informazioni contenute nei certificati di revisione da essi rilasciati e, contestualmente, l'invio dell'esito della revisione al CED. Le informazioni predette devono essere conservate dal CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la motorizzazione, per un periodo di almeno quarantotto mesi.

5. Durante la revisione è effettuato il controllo e la lettura del contachilometri, se di normale dotazione; il dato relativo alla lettura è messo a disposizione degli ispettori per via elettronica. La manomissione del contachilometri è punibile ai sensi del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (21).

Art. 9

Esito delle revisioni e autorizzazioni alla circolazione

1. Salvo quanto previsto al comma 4, a chiunque circola, dopo le rispettive scadenze, con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 80 (26) del decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Qualora la revisione abbia avuto esito sfavorevole senza esclusione dalla circolazione, il veicolo stesso può continuare a circolare in deroga alla scadenza di cui all'articolo 5, fino a un mese dalla data di annotazione sulla carta di circolazione dell'esito dell'avvenuto controllo. In tal caso, sulla carta di circolazione viene apposta la dicitura "Revisione ripetere - Da ripresentare a nuova visita entro un mese". Resta fermo l'obbligo del ripristino della prescritta efficienza e l'applicazione delle sanzioni di legge per l'eventuale riscontrata mancanza, inefficienza o deficienza dei dispositivi prescritti. Il ripristino dell'efficienza deve risultare da apposita documentazione.

3. In caso di anomalie o difetti riscontrati tali da compromettere la sicurezza della circolazione, o tali da determinare inquinamento acustico od atmosferico, sulla carta di circolazione è apposta la dicitura "Revisione ripetere - Veicolo sospeso dalla circolazione fino a nuova visita con esito favorevole. Può circolare solo per essere condotto in officina". Tale dicitura costituisce autorizzazione al veicolo per essere condotto a riparazione nel corso della stessa giornata in cui la dicitura è stata apposta, con osservanza delle eventuali ulteriori prescrizioni ivi indicate.

4. In presenza di prenotazione effettuata entro i prescritti termini di revisione e fino alla data fissata per la presentazione a visita e prova, è consentita la circolazione dei veicoli anche oltre i termini di scadenza della revisione per essi prescritti e non si applicano le sanzioni di cui all'articolo 80 (26) del decreto legislativo n. 285 del 1992. L'agevolazione di cui al primo periodo riguarda solo le prenotazioni effettuate presso i centri di controllo pubblici di cui all'articolo 3, comma 1, lettera p), e non è consentita in presenza di carta di circolazione revocata, sospesa o ritirata, con provvedimento ancora operante. Eventuali prenotazioni, effettuate dopo la scadenza dei termini prescritti, possono essere annotate sulla domanda di revisione; esse comunque sono inefficaci ai fini dell'autorizzazione alla circolazione, permettendo soltanto che il veicolo sia condotto alla visita di revisione, con le limitazioni atte a garantire la sicurezza della circolazione, nel giorno per il quale la visita stessa risulta prenotata.

Art. 10

Attestato del superamento del controllo

1. Il centro di controllo che ha proceduto alla effettuazione della revisione fornisce un attestato ad ogni veicolo che ha superato il controllo tecnico. Tale attestato indica la data entro la quale deve avvenire il successivo controllo.
2. È riconosciuto valido l'attestato rilasciato da un centro di controllo di un altro Stato Membro per i veicoli immatricolati in tale Stato Membro.

Art. 11*Impianti e apparecchiature di controllo*

1. Gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici, sono conformi ai requisiti tecnici minimi di cui al punto I dell'Allegato III al presente decreto, nonché ai requisiti stabiliti dalla autorità competente.
2. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni sono periodicamente sottoposte a verifica della conformità metrologica, secondo le modalità previste dalla autorità competente nel rispetto degli intervalli minimi indicati al punto II dell'Allegato III.

Art. 12*Centri di controllo*

1. I controlli tecnici sono effettuati a cura degli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 285 del 1992 (21), dal decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (28) e da quanto disposto dalla autorità competente.
2. I centri di controllo privati sono autorizzati ai sensi dell'articolo 80 (26) del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dei correlati articoli 238 (34), 239 (35), 240 (36) e 241 (31) del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.
3. Al fine di soddisfare i requisiti minimi, in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti stabiliti dall'autorità competente. I centri di controllo assicurano l'obiettività e l'elevata qualità dei controlli tecnici.

Art. 13*Ispettori*

1. I controlli tecnici eseguiti presso centri di controllo privati sono effettuati da ispettori autorizzati che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione, di cui all'Allegato IV del presente decreto, e di quanto previsto dal decreto legislativo n. 285 del 1992 (21), dal decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (28) e dalle disposizioni attuative del Ministero. È facoltà del Ministero introdurre requisiti supplementari specifici in materia di competenza e formazione. I requisiti per l'abilitazione degli ispettori del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale sono disciplinati a norma del decreto legislativo n. 285 del 1992 (21) e del decreto del presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (28). Nel rispetto delle competenze fra enti amministrativi, i soggetti indicati dalla autorità competente rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti di cui all'Allegato IV, punto 1. Tale certificato contiene almeno le informazioni, di cui all'Allegato IV, punto 3.
2. Gli ispettori già autorizzati o abilitati alla data del 20 maggio 2018 sono esentati dal possesso dei requisiti, di cui all'Allegato IV, punto 1.
3. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività secondo quanto stabilito con provvedimento della autorità competente.
4. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze riscontrate e da correggere.
5. I risultati del controllo tecnico non possono essere modificati, fatto salvo i casi previsti dalla autorità competente.

Art. 14*Supervisione dei centri di controllo*

1. La supervisione dei centri di controllo è effettuata dall'organismo di supervisione.
2. L'organismo di supervisione svolge almeno i compiti previsti al punto 1 dell'Allegato V al presente decreto e soddisfa i requisiti stabiliti al punto 2 dello stesso allegato.
3. L'autorità competente stabilisce le procedure pertinenti in merito ai contenuti di cui alle lettere a), b), c), d), del punto 3 dell'Allegato V.
4. I centri di controllo pubblici sono esentati dal possesso dei requisiti in materia di autorizzazione e supervisione.

Art. 15*Sanzioni*

1. In caso di inosservanza delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dagli articoli 79 (25) e 80 (26) del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 16*Entrata in vigore e disposizioni transitorie*

1. Le disposizioni di cui al presente decreto, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 16, si applicano a decorrere dal 20 maggio 2018.
2. Gli impianti e le apparecchiature utilizzate per l'effettuazione della revisione, non conformi a quanto previsto dall'articolo 11,

possono essere utilizzate fino alla emanazione di nuove disposizioni dell'autorità competente, da adottarsi entro il 20 maggio 2023.

3. Salvo l'emanazione di nuove disposizioni da parte dell'autorità competente, i requisiti di cui all'Allegato V si applicano a partire dal 1° gennaio 2023.

Art. 17
Abrogazioni

1. A decorrere dal 20 maggio 2018, sono abrogati i decreti di seguito elencati:

- a) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 agosto 1998, n. 408 (2), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 278 del 27 novembre 1998;
- b) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 agosto 2000 (4), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 197 del 24 agosto 2000;
- c) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 febbraio 2002 (6), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 5 marzo 2002;
- d) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002 (8), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 207 del 4 settembre 2002;
- e) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 luglio 2003 (12), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 238 del 13 ottobre 2003.

Art. 18
Allegati

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

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro: DELRIO

Allegato I alla DM 19.5.2017 n. 214

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

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

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

2. AMBITO DEL CONTROLLO

Il controllo riguarda almeno le seguenti aree:

- 0) identificazione del veicolo;
- 1) impianto di frenatura;
- 2) sterzo;
- 3) visibilità;
- 4) impianto elettrico e parti del circuito elettrico;
- 5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- 6) telaio ed elementi fissati al telaio;
- 7) altre dotazioni;
- 8) effetti nocivi;

9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M₂ e M₃ adibiti al trasporto di passeggeri.

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

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

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

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

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valuta
			Lieve
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	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo	
		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	
		b) Usura o gioco eccessivi	
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	
		b) Rilascio del freno difficile Se il funzionamento è compromesso	X
		c) Superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata	
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multiciruito e della valvola di sicurezza alla sovrappressione	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)	
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti ¹	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multiciruito o della valvola di sicurezza alla sovrappressione	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni Prestazione del freno di emergenza insufficiente	
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore Bassa pressione non rilevabile	X
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema	
		d) Funzionamento insoddisfacente	
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio	

bloccaggio, freno di stazionamento elettronico		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio	X
		Usura eccessiva	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria	
		Se il funzionamento è compromesso	
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico	
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	Se il funzionamento è compromesso	
		a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi	X
		Se il funzionamento è compromesso	
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso	X
		Se il funzionamento è compromesso	
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	Esame visivo	c) Tenuta insufficiente	
		Se il funzionamento è compromesso	
		d) Funzionamento difettoso	
		Utilizzo del freno compromesso	
		a) Serbatoio leggermente danneggiato o leggermente corrosivo	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	Serbatoio gravemente danneggiato, corrosivo o con perdite	
		b) Funzionamento del dispositivo di spurgo compromesso	X
		Dispositivo di spurgo non funzionante	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso	
		a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace	
		Se non funziona	
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno	
		Difetti o perdite del cilindro principale	
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno	
		Cilindro principale fissato male	
		d) Liquido del freno insufficiente, sotto il livello minimo	X
		Liquido del freno significativamente sotto il livello minimo	
		Liquido del freno non visibile	
		e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X
		f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X
		g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X

1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura	
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)	
		Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)	
		c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi	
		In modo da compromettere il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	d) Cattiva installazione dei condotti	X
		Rischio di danneggiamento	
		a) Rischio imminente di guasto o di rottura	
		b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti	X
		Tubi danneggiati o con punti di attrito	
1.1.13. Guarnizioni per freni	Esame visivo	c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)	
		Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)	
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione	
		Cavo danneggiato	
		e) Tubi porosi	
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (raggiunta tacca del minimo)	
		Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (tacca del minimo non visibile)	
		b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.)	
		Funzionamento del freno compromesso	
		c) Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Tamburi o dischi usurati	
		Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza	
		b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.)	
		Funzionamento del freno compromesso	
		c) Mancanza di tamburi o dischi	
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	d) Fissaggio difettoso del disco portafreno	
		a) Cavi danneggiati o flessi	
		Funzionamento del freno compromesso	
		b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente	
		Funzionamento del freno compromesso	
		c) Cavo, tirante o giunto non sicuro	
		d) Fissaggio dei cavi difettoso	
		e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante	
		f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura	
		a) Cilindri incrinati o danneggiati	

molla e a cilindri idraulici)		Funzionamento del freno compromesso	
		b) Perdite nei cilindri	
		Funzionamento del freno compromesso	
		c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso	
		Funzionamento del freno compromesso	
		d) Cilindri fortemente corrosi	
		Rischio di incrinatura	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro	
		Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente)	
		f) Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato	X
		Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato	
		a) Giunzione difettosa	
		b) Imperfetta regolazione della giunzione	
		c) Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante) Correttore grippato o non funzionante	
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	d) Correttore mancante (se prescritto)	
		e) Targhetta dei dati mancante	X
		f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti ¹	X
		a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione	
		b) Dispositivo difettoso	
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto	
		a) Montaggio o accoppiatori difettosi	X
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	Se il funzionamento è compromesso	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante	
		Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito	
		a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura	
		Funzionamento del freno compromesso	
		b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo	X
		Funzionamento del sistema compromesso	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente	
		d) Componente modificato in modo da compromettere la sicurezza ³	
		Funzionamento del freno compromesso	
		a) Mancanti	
		b) Danneggiati	X
		Inutilizzabili o con perdite	
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo		
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo		

1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e tramite il funzionamento	Efficienza insufficiente	
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno di servizio			
1.2.1. Prestazioni	Nel corso di un controllo con un banco di prova freni o, se impossibile, nel corso di una prova su strada azionare progressivamente i freni fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70% dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50% dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco) d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota	
1.2.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro per stabilire il rapporto di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse. I veicoli o i rimorchi la cui massa massima autorizzata sia superiore a 3,5 tonnellate devono essere ispezionati applicando i requisiti della norma ISO 21069 o metodi equivalenti Le prove su strada devono essere effettuate in condizioni di tempo asciutto e su una strada pianeggiante e dritta	Non si ottiene almeno il seguente valore minimo [1]: 1. Veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 1° gennaio 2012: - Categoria M₁: 58% - Categorie M₂ e M₃: 50% - Categoria N₁: 50% - Categorie N₂ e N₃: 50% - Categorie O₂, O₃ e O₄: - per i semirimorchi: 45% [2] - per i rimorchi: 50% 2. Veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 2012: - Categorie M₁, M₂ e M₃: 50% [3] - Categoria N₁: 45% - Categorie N₂ e N₃: 43% [4] - Categorie O₂, O₃ e O₄: 40% [5] 3. Altre categorie: Categorie L (entrambi i freni insieme): - Categorie L1e: 42% - Categorie L2e, L6e: 40% - Categoria L3e: 50% - Categoria L4e: 46% - Categorie L5e, L7e: 44% Categoria L (freno della ruota posteriore): tutte le categorie: 25% della massa complessiva del veicolo Si ottiene meno del 50% dei valori sopra indicati	
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)			
1.3.1. Prestazioni	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70% dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50% dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)	
1.3.2. Efficienza	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	Sforzo di frenatura inferiore al 50% [6] delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata	

		Raggiunto meno del 50% dei valori di sforzo di frenata suddetti	
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)			
1.4.1. Prestazioni	Azionare il freno durante un controllo su un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Meno del 50% dello sforzo di frenata di cui al punto 1.4.2 raggiunto in relazione alla massa del veicolo durante il controllo	
1.4.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro (in grado di indicare o registrare i dati) o prova del veicolo su una strada di pendenza nota.	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura del 16% in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, del 12% in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato Raggiunto meno del 50% dei valori dello sforzo di frenata suddetti	
1.5. Prestazioni del sistema di frenatura elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico) b) Sistema non funzionante	
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	
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	
1.8. Liquido dei freni	Esame visivo	Liquido dei freni contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto	
2. STERZO			
2.1. Stato meccanico			
2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	a) Ruvidezza di funzionamento della scatola b) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate che compromettono la funzionalità c) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità d) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità e) Perdite Formazione di gocce	X
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio I fissaggi sono allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto al telaio/alla carrozzeria b) Fori di fissaggio oblungni sul telaio Fissaggi gravemente compromessi c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti Fissaggi gravemente compromessi d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	

		Stabilità o fissaggio dell'alloggiamento compromessi	
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione Gioco eccessivo o probabilità di distacco b) Eccessiva usura a livello dei giunti Rischio molto grave di distacco c) Rottura o deformazione di uno dei componenti che compromette la funzione d) Assenza del bloccasterzo e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento) f) Modifica che compromette la sicurezza ³ che compromette la funzione g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato	X
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdita di liquido o funzionamento compromesso b) Liquido insufficiente (sotto il livello minimo) Serbatoio insufficiente c) Meccanismo non funzionante Sterzo danneggiato d) Meccanismo rotto o fissato male Sterzo danneggiato e) Componenti mal allineati o in attrito con altri Sterzo danneggiato f) Modifica che compromette la sicurezza ³ Sterzo danneggiato g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi Sterzo danneggiato	X
2.2. Volante, colonna e barra			
2.2.1. Stato del volante/della barra	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato Rischio molto grave di distacco b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante Rischio molto grave di distacco c) Rottura o cattivo fissaggio del mozzo, della corona o delle razze del volante Rischio molto grave di distacco	
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna,	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso	

	spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa c) Raccordo flessibile deteriorato d) Fissaggio difettoso Rischio molto grave di distacco e) Modifica che compromette la sicurezza ³	
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore, se possibile, in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote dritte, 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 Sterzo di sicurezza compromesso	
2.4. Allineamento delle ruote (X) ²	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo ¹ Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa	X
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componente leggermente danneggiato Componente gravemente danneggiato o incrinato b) Gioco eccessivo Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa c) Fissaggio difettoso Fissaggio gravemente compromesso	
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spengimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema b) Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote Sterzo danneggiato c) Servosterzo non funzionante d) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo	
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 (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ¹ (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili Visibilità attraverso l'area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza gravemente 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 possibilità di retrovisione)	

		Disponibilità di meno di due possibilità di retrovisione	
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male	X
		Specchietto o dispositivo non funzionante, gravemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro	
		c) Campo visivo insufficiente	
3.4. Tergicristallo del parabrezza anteriore	Esame visivo e azionamento	a) Spazzole non funzionanti o mancanti o non conformi alle prescrizioni ¹	
		b) Lama del tergisilicone non funzionante	X
		Lama del tergisilicone mancante o chiaramente non funzionante	
3.5. Lavacrystal	Esame visivo e azionamento	Lavacrystal non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato)	X
		Lavacrystal non funzionanti	
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/sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X
		Luci/sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa	
		b) Sistema di proiezione leggermente difettoso (riflettori e lenti)	X
		Sistema di proiezione gravemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)	
		c) Luci fissate male	
4.1.2. Allineamento	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari o uno schermo o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti ¹	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo	
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ (numero di fari accesi simultaneamente)	X
		Luminosità frontale superiore al massimo consentito	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo	
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	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso	
		c) Sorgente luminosa e faro non compatibili	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento, se possibile, o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) Dispositivo non funzionante	
		b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo	
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante	X
		In caso di unità ottiche a scarica	
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	
		b) Lenti difettose	
		c) Luci fissate male	X
		Rischio molto grave di distacco	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente quando sono accesi i fari	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione	
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 Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X
4.3. Luci di arresto			
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti) Nessuna fonte luminosa funziona	X
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Funzionamento ritardato Assenza totale di funzionamento	X
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo	
		d) La luce del freno di emergenza non funziona o non funziona correttamente	
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 Luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	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 sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti	X
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa	X

		compromessa)	
		c) Luci fissate male	X
		Rischio molto grave di distacco	
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹	X
		Assenza totale di funzionamento	
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	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggiamento non è conforme ai requisiti ¹ (deviazione della frequenza superiore al 25%)	X
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faretto posteriore			
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X
		Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti)	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa)	X
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	
		c) Luci fissate male	X
		Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli	
4.5.2. Allineamento (X) ²	Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione (linea di demarcazione troppo bassa)	X
		Linea di demarcazione sopra quella dei fari	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹	X
		Non funzionante	
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	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	
4.6. Luci di retromarcia			
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X
		b) Lenti difettose	X
		c) Luci fissate male	X
		Rischio molto grave di distacco	
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	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹	X
		Le luci di retromarcia possono essere accese con il cambio non in posizione di retromarcia	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore			
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X
		b) Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa multipla	X
		Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa singola	
		c) Luci fissate male	X
		Rischio molto grave di distacco	

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. Condizioni	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati Catarifrangenti compromessi	X
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro Fissato in modo da rendere probabile il 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 Dispositivo mancante o riflettente luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto di illuminazione			
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti Non funzionante per fascio abbagliante o faretto antinebbia posteriore	X
4.9.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Non conformi ai requisiti ¹	X
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Verifica visiva: se possibile esaminare la continuità elettrica della connessione	a) Componenti fissati in modo non sicuro Connessione malsicura	X
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito	X
		c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti Luci di arresto del rimorchio non funzionanti	
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, se del caso anche all'interno del compartimento motore	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente Unioni difettose, bordi taglienti a contatto, connettori a rischio disconnessione Cavi che possono toccare parti sensibili, parti rotanti o il terreno, connettori a rischio disconnessione (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X
		b) Cavi leggermente deteriorati Cavi gravemente deteriorati Cavi estremamente deteriorati (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X
		c) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito Grave rischio di incendio, formazione 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 Il dispositivo emette/riflette luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X
		b) Funzionamento del faretto non conforme ai requisiti ¹ Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità consentita; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca	X
		c) Faro/catarifrangente fissato male	X

		Rischio molto grave di distacco	
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio Batteria non correttamente fissata; con probabilità di provocare un corto circuito	X
		b) Perdite Perdita di sostanze pericolose	X
		c) Interruttore difettoso (se obbligatorio)	
		d) Fusibili difettosi (se obbligatori)	
		e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)	
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI			
5.1. Assi			
5.1.1. Assi	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Asse spezzato o deformato b) Asse fissato al veicolo non correttamente Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa: movimento eccessivo in relazione ai fissaggi c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Stabilità e funzionalità compromesse, distanza insufficiente rispetto alle altre parti del veicolo o al suolo	
5.1.2. Fuselli	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa d) Gioco del fusello nell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa	
5.1.3. Cuscinetti delle ruote	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato Rischio di surriscaldamento; pericolo di distruzione	
5.2. Ruote e pneumatici			
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati Mozzo non fissato, o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale b) Mozzo usurato o danneggiato Mozzo usurato o danneggiato in modo tale da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote	
5.2.2. Ruote	Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura b) Anelli di tenuta dei pneumatici non adeguatamente fissati Con probabilità di distacco c) Ruota fortemente deformata o usurata Fissaggio sicuro al mozzo compromesso; fissaggio sicuro del pneumatico compromesso d) Tipo, dimensioni, specifiche tecniche di progettazione o compatibilità delle	

5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione	ruota non conformi ai requisiti ¹ con rischi per la sicurezza stradale a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti ¹ con rischi per la sicurezza stradale Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per l'uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale) d) Danni o tagli gravi sul pneumatico Tortiglia visibile o danneggiata e) L'indicatore di usura del pneumatico diventa esposto Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ¹ f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti-spray) Pneumatico in attrito con altri componenti (senza compromettere la sicurezza della guida) g) Pneumatici riscoperti non conformi ai requisiti ¹ Strato di protezione della tortiglia danneggiato h) Sistema di controllo della pressione del pneumatico difettoso o pneumatici chiaramente non gonfiati sufficientemente Chiaramente non funzionante
5.3. Sistema di sospensioni		
5.3.1. Molle e stabilizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa massima superiore a 3,5 tonnellate	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 rispetto alle altre parti; sistema delle sospensioni non funzionante
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore o utilizzando apparecchiature speciali, se disponibili	a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore allentato b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti
5.3.2.1. Prova dell'efficienza ammortizzante (X) ²	Utilizzando un'attrezzatura speciale confrontare le differenze destra/sinistra	a) Differenze significative tra destra e sinistra b) Mancato raggiungimento dei valori minimi
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Componenti fissati male al telaio o all'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente colpita o componente rotto c) Modifica che compromette la sicurezza ³

		Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema non operativo
5.3.4. Attacchi sospensioni	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa b) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto
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
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO		
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio		
6.1.1. Stato generale	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Lieve rottura o deformazione di un longherone o traversa Grave rottura o deformazione di un longherone o traversa b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte delle unioni allentate; 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 con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo 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 con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite	a) Serbatoi e tubi fissati male con un particolare rischio di incendio b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso Rischio d'incendio; perdita eccessiva di materiale pericoloso c) Tubi con punti di attrito Tubi danneggiati d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente e) Rischio di incendio dovuto a: - perdita di carburante - scarsa protezione di 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 ferite in caso di contatto Parti di cui è probabile il distacco; 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 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	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) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se non utilizzato) 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 luci (quando non utilizzate) Targa di immatricolazione non leggibile (quando non utilizzata) g) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi secondari) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi primari) h) Dispositivi di accoppiamento troppo deboli
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 allentamento o incrinatura c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione Rischio molto grave di allentamento o incrinatura d) Raccordi flessibili deteriorati Rischio molto grave di allentamento o incrinatura e) Albero danneggiato o incrinato f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o fissato male Rischio molto grave di allentamento o incrinatura g) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto h) Modifica illegale della trasmissione
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo non necessariamente utilizzando una fossa d'ispezione o un ponte sollevatore	Castelli deteriorati, chiaramente e 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) Motore modificato in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente
6.2. Cabina e carrozzeria		
6.2.1. Condizioni	Esame visivo	a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter provocare ferite Con probabilità di distacco b) Montante fissato male Stabilità compromessa 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 dalle parti rotanti o in movimento e dalla strada
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa 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 compromessa
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 Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o fissati male
6.2.4. Pavimento	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	Pavimento fissato male o fortemente deteriorato Stabilità insufficiente
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a) Sedile con struttura difettosa Sedile fissato male b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante Sedile che si sposta o schienale non fissabile
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a) Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari) Sedili difettosi o fissati male (pezzi principali) b) Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti ¹ Numero di sedili superiore a quello consentito; posizionamento non conforme all'omologazione
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente Sicurezza di funzionamento compromessa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male Stabilità insufficiente b) Gradini o anelli in uno stato tale da poter provocare ferite agli utilizzatori
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissaggio difettoso di altri dispositivi o attrezzature b) Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ¹. Parti fissate in modo tale da poter causare ferite; sicurezza di funzionamento compromessa c) Perdite dall'impianto idraulico Perdita eccessiva di materiale pericoloso
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzo	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare ferite e a rischio di distacco.

		b) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (antispruzzo) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (parafanghi) c) Non conforme ai requisiti ¹ Copertura insufficiente del battistrada
6.2.11. Cavalletto	Esame visivo	a) Mancante, fissato male o fortemente corroso b) Non conforme ai requisiti ¹ c) Rischio di sblocco quando il veicolo è in movimento
6.2.12. Impugnature e poggiatesta	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi b) Non conformi ai requisiti ¹
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 Tagli o segni di sforzo 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 mancante o non adatto 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 dell'indicatore di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema 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 Se prescritto (ad esempio taxi, bus di linea, bus da turismo ecc.)
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante b) Il dispositivo è difettoso Il dispositivo si blocca inopinatamente
7.4. Triangolo di segnalazione (se prescritto) (X) ²	Esame visivo	a) Mancante o incompleto b) Non conforme ai requisiti ¹
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se prescritta) (X) ²	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti ¹
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se prescritti) (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

		Assenza totale di funzionamento
		b) Comando fissato male
		c) Non conforme ai requisiti ¹
		Possibilità di confondere il suono emesso con quello delle sirene ufficiali
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 compromesso Totalmente non funzionante c) Non sufficientemente illuminato Non in condizione di illuminarsi
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 dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto)	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 dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura
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)	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. Rumore		
8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso da un veicolo in posizione di stazionamento utilizzando un apparecchio fonometrico)	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti 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 allo scarico		
8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata		
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni

8.2.1.2. Emissioni gassose	- Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V [7]: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza e tenendo conto della legislazione applicabile al tipo di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. - Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI [8]: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni¹. Misurazione non applicabile ai motori a due tempi	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, - 4,5%, oppure - 3,5% - a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti ¹ ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, - con il motore al minimo: 0,5% - con il motore al minimo accelerato: 0,3% oppure - con il motore al minimo: 0,3% [7] - con il motore al minimo accelerato: 0,2% - a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti ¹ c) Coefficiente lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative
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
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	- Per i veicoli fino alle classi di emissioni Euro 5 ed Euro V [7]: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. - Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI [8]: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni¹. 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; 2) requisiti in materia di condizionamento: i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore; ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.	a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti ¹, l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo; b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti ¹ non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, - per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹, - per motori a turbocompressione: 3,0 m⁻¹, oppure, - per i veicoli identificati nei requisiti ¹ o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti ¹, 1,5 m⁻¹ [9] o 0,7 m⁻¹ o 0,7 m⁻¹ [10]
	Procedura di prova: 1) il motore e gli eventuali turbocompressori devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato	

	l'acceleratore; 2) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione; 3) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi; 4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova; 5) per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.	
8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche		
Interferenza radio (X) ²		Mancato rispetto di uno qualsiasi dei requisiti ¹
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente		
8.4.1. Perdite di liquidi		Qualsiasi perdita anormale di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M ₂ E M ₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI		
9.1. Porte		
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso b) Stato di deterioramento A rischio di provocare ferite c) Comando di emergenza difettoso d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi e) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente della porta
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Funzionamento difettoso b) Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti c) Assenza del martello per rompere i vetri d) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente o accesso bloccato
9.2. Sistema antiappannante e di sbrinamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso che compromette il funzionamento sicuro del veicolo 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. Sistema di aerazione o riscaldamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso

		Rischio per la salute delle persone a bordo
		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 sedili per il personale di accompagnamento)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente Uscita di emergenza bloccata
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi Campo visivo compromesso b) Protezione del conducente fissata male o non conforme ai requisiti ¹ A rischio di provocare infortuni
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi(X) ²	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi o non conformi ai requisiti ¹ Assenza totale di funzionamento
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 c) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza o spazio insufficiente
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Deteriorati Danneggiati Stabilità compromessa b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto c) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente o altezza eccessiva
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) ²	Esame visivo e azionamento	Sistema difettoso Assenza totale di funzionamento
9.9. Indicazioni scritte (X) ²	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo erraneo o illeggibili b) Non conformi ai requisiti ¹ Informazioni errate
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ²		
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti ¹ relativi a questa forma di trasporto
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ¹
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone a mobilità ridotta (X) ²		
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite c) Comandi difettosi

		Sicurezza di funzionamento compromessa
		d) Dispositivi di allarme difettosi
		Assenza totale di funzionamento
		e) Non conformi ai requisiti ¹
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a) Funzionamento difettoso
		Sicurezza di funzionamento compromessa
		b) Stato di deterioramento
		Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite
		c) Comandi difettosi
		Sicurezza di funzionamento compromessa
		d) Non conformi ai requisiti ¹
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ¹
9.12. Altri equipaggiamenti speciali (X) ²		
9.12.1. Installazioni per la preparazione di alimenti	Esame visivo	a) Installazioni non conformi ai requisiti ¹
		b) Installazioni danneggiate in modo tale da rendere rischioso l'uso
9.12.2. Sanitari	Esame visivo	Installazioni non conformi ai requisiti ¹
		A rischio di provocare ferite
9.12.3. Altri dispositivi (ad esempio audiovisivi)	Esame visivo	Non conformi ai requisiti ¹
		Che compromettono il funzionamento sicuro del veicolo

[1] Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

[2] 43% per i semirimorchi omologati prima del 1° gennaio 2012.

[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] Per esempio 2,5 m/s² per i veicoli delle categorie N₁, N₂ e N₃ immatricolati per la prima volta dopo l'1.1.2012.

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

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

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

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

NOTE:

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 negativi sproporzionati sull'ambiente.

Allegato II al DM 19.5.2017, n. 214

CONTENUTO MINIMO DI UN CERTIFICATO DI REVISIONE

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

- 1) numero di identificazione del veicolo (numero VIN o numero di telaio);
- 2) targa di immatricolazione del veicolo e simbolo dello Stato di immatricolazione;
- 3) luogo e data del controllo;
- 4) lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile;
- 5) categoria del veicolo, se disponibile;
- 6) carenze individuate e livello di gravità;
- 7) risultato del controllo tecnico;

- 8) data del successivo controllo tecnico o scadenza del certificato attuale, se questa informazione non è fornita con altri mezzi;
 9) nome dell'organismo che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo;
 10) altre informazioni.

Allegato III al DM 19.5.2017, n. 214

REQUISITI MINIMI RELATIVI AGLI IMPIANTI E ALLE ATTREZZATURE DI CONTROLLO

I. Impianti e attrezzature

I controlli tecnici effettuati in base alla metodologia raccomandata di cui all'allegato I vengono realizzati utilizzando impianti e attrezzature adeguati, secondo le previsioni del Codice della Strada, del Regolamento e le disposizioni del Ministero. Le attrezzature di controllo necessarie sono determinate in funzione delle categorie di veicoli da sottoporre al controllo, come si evince dalla tabella I. Gli impianti e le attrezzature sono conformi alle previsioni del Codice della Strada, del Regolamento e le disposizioni del Ministero e rispondono almeno ai seguenti requisiti minimi:

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

oppure

e possibile utilizzare anche un banco di prova a piastre in base alla norma nazionale sulle piastre nel rispetto delle norme di omologazione emanate in materia;

- 4) un dispositivo di registrazione delle decelerazioni
- 5) impianti per il controllo dei sistemi di frenatura ad aria, quali manometri, connettori e tubi;
- 6) un dispositivo di misurazione dei carichi per ruota/asse per determinare i carichi per asse;
- 7) un dispositivo per controllare la sospensione ruota-asse (rilevatore del gioco delle ruote) senza sollevare l'asse che soddisfa i requisiti seguenti:
 - a) il dispositivo deve essere equipaggiato con almeno due piastre a comando elettrico che possono essere mosse in senso opposto nelle direzioni sia longitudinale che trasversale;
 - b) il movimento delle piastre deve essere controllabile dall'operatore dalla posizione di controllo;
 - c) per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3, 5 tonnellate, le piastre soddisfano i seguenti requisiti tecnici:
 - movimento longitudinale e trasversale di almeno 95 mm,
 - velocità del movimento longitudinale e trasversale da 5 cm/s a 15 cm/s;
- 8) un misuratore di livello sonoro;
- 9) un analizzatore 4 gas a norma della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- 10) un dispositivo per misurare il coefficiente di assorbimento;
- 11) un provafari: apparecchiatura per il controllo dell'orientamento e della intensità luminosa dei veicoli sottoposti a revisione;
- 12) un dispositivo per misurare la profondità del battistrada degli pneumatici;
- 13) un dispositivo di collegamento con l'interfaccia elettronica del veicolo, quale uno scanner OBD;
- 14) un dispositivo per rilevare le perdite di GPL/GNC/GNL, se vengono controllati veicoli di quel tipo.
- 15) un contagiri per il rilevamento dei giri del motore;
- 16) un banco prova velocità per veicoli L1e, L2e, L6e.

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

II. Taratura di attrezzature utilizzate per le misurazioni

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

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

Tabella I [1]

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico															
Veicoli	Massa massima	Categoria	Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

1. Motocicli			1															
		L1e	B	x							x	x		x	x	x		
		L3e, L4e	B	x							x	x		x	x	x		
		L3e, L4e	D	x							x		x	x	x	x		
		L2e	B	x	x						x	x		x	x	x		
		L2e	D	x	x						x		x	x	x	x		
		L5e	B	x	x						x	x		x	x	x		
		L5e	D	x	x						x		x	x	x	x		
		L6e	B	x	x						x	x		x	x	x		
		L6e	D	x	x						x		x	x	x	x		
		L7e	B	x	x						x	x		x	x	x		
		L7e	D	x	x						x		x	x	x	x		
2. Veicoli per il trasporto di persone																		
	Fino a 3.500 kg	M ₁ , M ₂	B	x	x		x				x	x		x	x	x	x	
	Fino a 3.500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x				x		x	x	x	x		
	> 3.500 kg	M ₂ , M ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
	> 3.500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veicoli per il trasporto di merci																		
	Fino a 3.500 kg	N ₁	B	x	x		x				x	x		x	x	x	x	
	Fino a 3.500 kg	N ₁	D	x	x		x				x		x	x	x	x		
	> 3.500 kg	N ₂ , N ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
	> 3.500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veicoli speciali derivati da un veicolo di categoria N, T5																		
	Fino a 3.500 kg	N ₁	B	x	x		x				x	x		x	x	x	x	
	Fino a 3.500 kg	N ₁	D	x	x		x				x		x	x	x	x		
	> 3.500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
	> 3.500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Rimorchi	Fino a 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 fino a 3.500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3.500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

[1] Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

1 B...Benzina (accensione comandata; D...diesel (accensione spontanea)

Allegato IV al DM 19.5.2017, n. 214

REQUISITI MINIMI RELATIVI A COMPETENZA, FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEGLI ISPETTORI

1. Competenza

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

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

- meccanica,
- dinamica,
- dinamica del veicolo,
- motori a combustione,

- materiali e lavorazione dei materiali,
- elettronica,
- energia elettrica,
- componenti elettronici del veicolo,
- applicazioni IT;

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

2. Formazione iniziale e di aggiornamento

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

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

a) formazione iniziale o esame appropriato

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

i) tecnologia automobilistica:

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

ii) metodi di prova;

iii) valutazione delle carenze;

iv) requisiti legali applicabili riguardo alle condizioni del veicolo da omologare;

v) requisiti legali applicabili riguardo ai controlli tecnici;

vi) disposizioni amministrative relative a omologazione, immatricolazione e controlli tecnici del veicolo;

vii) applicazioni IT relative ai controlli e all'amministrazione;

b) formazione di aggiornamento o esame appropriato

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

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

3. Certificato di idoneità

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

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

Allegato V al DM 19.5.2017, n. 214

ORGANISMI DI SUPERVISIONE

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

1. Missioni e attività degli organismi di supervisione

Gli organismi di supervisione svolgono almeno i seguenti compiti:

a) supervisione dei centri di controllo:

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

b) verifica della formazione ed esame degli ispettori:

- verifica della formazione iniziale degli ispettori,
- verifica della formazione di aggiornamento degli ispettori,

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

c) auditing:

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

d) monitoraggio utilizzando misure del tipo seguente:

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

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

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

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

2. Requisiti relativi all'organismo di supervisione

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

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

3. Contenuto di norme e procedure

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

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

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

b) ispettori dei centri di controllo:

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

c) attrezzature e locali:

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

d) organismi di supervisione:

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

(1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 041137 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1996.12/10

(2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 031740 o "la motorizzazione 1998" pag. 98505 o "codice della strada" pag. 1998.08/01 o "le revisioni dei veicoli" pag.

1998.08/01.

- (3) Vedasi "banca dati ITER" pag. 042702 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1999.05/03.
- (4) Vedasi "banca dati ITER" pag. 045176 o "la motorizzazione 2000" pag. 2000/356 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2000.08/08.
- (5) Vedasi "banca dati ITER" pag. 045848 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2001.02/01.
- (6) Vedasi "banca dati ITER" pag. 051385 o "la motorizzazione 2002" pag. 2002/123 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2002.02/07.
- (7) Vedasi "banca dati ITER" pag. 045849 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2001.02/03.
- (8) Vedasi "banca dati ITER" pag. 052223 o "la motorizzazione 2002" pag. 2002/495 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2002.08/04.
- (9) Vedasi "banca dati ITER" pag. 051842.
- (10) Vedasi "banca dati ITER" pag. 053085 o "la motorizzazione 2003" pag. 2003/252.
- (11) Vedasi "banca dati ITER" pag. 052787.
- (12) Vedasi "banca dati ITER" pag. 053715 o "la motorizzazione 2003" pag. 2003/594.
- (13) Vedasi "banca dati ITER" pag. 070821.
- (14) Vedasi "banca dati ITER" pag. 058592 o "la motorizzazione 2005" pag. 2005/161.
- (15) Vedasi "banca dati ITER" pag. 066942.
- (16) Vedasi "banca dati ITER" pag. 066278 o "la motorizzazione 2008" pag. 2008/270.
- (17) Vedasi "banca dati ITER" pag. 068162 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2009.05/01.
- (18) Vedasi "banca dati ITER" pag. 075958.
- (19) Vedasi "banca dati ITER" pag. 075962.
- (20) Vedasi "banca dati ITER" pag. 080250.
- (21) Vedasi "banca dati ITER" pag. 014276 o "la motorizzazione 1992" pag. 92311.
- (22) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.059.
- (23) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.060/1 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 1992.04/11.
- (24) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.075/1 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 1992.04/15 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.04/02.
- (25) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.079/01.
- (26) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.080/1 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.04/07.
- (27) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.229.
- (28) Vedasi "banca dati ITER" pag. 016792 o "la motorizzazione 1992" pag. 92707.
- (29) Vedasi "banca dati ITER" pag. 070093 o "la motorizzazione 2010" pag. 2010/078 o "i veicoli: profili amministrativi" pag. 2009.12/07 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2009.12/01.
- (30) Vedasi "banca dati ITER" pag. 083778 o "la motorizzazione 2015" pag. 2015/191 o "codice della strada" pag. 2015.05/01 o "le revisioni dei veicoli" pag. 2015.05/02.
- (31) Vedasi "codice della strada" pag. REG.241/01 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.12/06.
- (32) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.002/1.
- (33) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.053/1.
- (34) Vedasi "codice della strada" pag. REG.238/01 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.12/03.
- (35) Vedasi "codice della strada" pag. REG.238/01 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.12/03.
- (36) Vedasi "codice della strada" pag. REG.240 o "le revisioni dei veicoli" pag. 1992.12/06.

NOTE Trattasi del DM di recepimento della Direttiva 2014/45/UE del 3.4.2014 relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la Direttiva 2009/40/CE, operativo dal 20.5.2018.