



DIRETTIVA 2009/40/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 6 maggio 2009

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

(rifusione)
(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (1),
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato (2),
considerando quanto segue:

(1) La direttiva 96/96/CE del Consiglio, del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (3), ha subito diverse e sostanziali modificazioni (4). In occasione di nuove modificazioni di detta direttiva, è opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla sua rifusione.

(2) Nell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nello spazio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri.

(3) L'intensificarsi della circolazione stradale e l'aumento dei pericoli e degli effetti nocivi che ne derivano pongono a tutti gli Stati membri problemi di sicurezza di natura e gravità analoghe.

(4) I controlli da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi.

(5) Occorre quindi che le norme e i criteri comunitari minimi per il controllo tecnico degli elementi di cui alla presente direttiva siano definiti con direttive particolari.

(6) È necessario adeguare rapidamente al progresso tecnico le norme e i metodi fissati nelle direttive particolari e, al fine di agevolare l'applicazione delle misure richieste al riguardo, instaurare una procedura di stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.



(7) Per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, sarebbe difficile fissare norme relative ad aspetti quali la regolazione della pressione pneumatica e i tempi di riempimento del compressore, data la diversità delle apparecchiature e dei metodi di controllo in uso nella Comunità.

(8) Nel settore del controllo tecnico dei veicoli tutte le parti riconoscono che il metodo di controllo, in particolare a seconda che l'ispezione sia effettuata su veicolo carico, parzialmente carico o scarico, può influire sulla valutazione degli esaminatori circa il corretto funzionamento dei dispositivi di frenatura.

(9) La fissazione di norme di riferimento relative alla forza frenante in diverse condizioni di carico per ogni modello di veicolo contribuisce a fornire maggiori elementi di valutazione. La presente direttiva deve consentire di effettuare controlli con tale metodo in alternativa ai controlli a fronte di norme minime di efficienza per ciascuna categoria di veicoli.

(10) Per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, la presente direttiva deve riguardare principalmente veicoli omologati a norma della direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi (5), pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono discostarsi da tale direttiva.

(11) Gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi che non rientrano nella presente direttiva.

(12) Gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o più frequenti per i sistemi di frenatura.

(13) La presente direttiva mira a mantenere, grazie a un controllo periodico, le emissioni di scarico degli autoveicoli a un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi, nonché ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta.

(14) Una cattiva regolazione e un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano. È importante produrre mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente.

(15) Nel caso dei motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni.

(16) Nel caso dei motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni.

(17) La percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di



scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti a una manutenzione regolare.

(18) Per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prescrivono la dotazione obbligatoria di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme sul controllo periodico delle emissioni devono essere più severe che per i veicoli convenzionali.

(19) La direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (1), prescrive l'introduzione, a partire dal 2000, di sistemi diagnostici di bordo (OBD) per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri con motore a benzina allo scopo di verificare il funzionamento del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli in circolazione. I sistemi OBD sono obbligatori anche per i veicoli nuovi a motore diesel dal 2003.

(20) Gli Stati membri possono eventualmente escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva alcune categorie di veicoli d'interesse storico. Essi possono anche stabilire proprie norme di controllo per tali veicoli. Quest'ultima facoltà non deve avere come conseguenza l'applicazione di norme più severe di quelle cui i veicoli in questione dovevano essere conformi originariamente.

(21) Esistono sistemi diagnostici semplici e diffusi che possono essere utilizzati dagli organismi di controllo per controllare la maggior parte dei limitatori di velocità. Per i veicoli che non sono accessibili a queste apparecchiature diagnostiche prontamente disponibili, le autorità dovranno utilizzare le attrezzature messe a disposizione dal costruttore originale del veicolo o prevedere l'accettazione di una certificazione appropriata di controllo da parte del costruttore del veicolo o del suo rappresentante.

(22) La verifica periodica del corretto funzionamento dei limitatori di velocità deve essere agevolata per i veicoli muniti del nuovo apparecchio di controllo (tachigrafo digitale) conformemente al regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio, del 24 settembre 1998, che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE concernente l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 (2). Dal 2003 i veicoli nuovi sono muniti di tali apparecchi.

(23) Le prescrizioni relative ai taxi e alle ambulanze sono analoghe a quelle relative alle automobili private. Quindi gli elementi da sottoporre a controllo possono essere simili, anche se la periodicità delle prove è diversa.

(24) Gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, devono accertarsi della qualità e delle modalità di effettuazione del controllo tecnico dei veicoli.

(25) Occorre che la Commissione verifichi l'applicazione pratica della presente direttiva.

(26) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire l'armonizzazione della normativa in materia di controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i



trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'intervento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(27) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (3).

(28) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di definire talune norme e metodi di prova minimi nonché di adeguarli al progresso tecnico. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(29) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato III, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, sono sottoposti a un controllo tecnico periodico in base alla presente direttiva.

2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II.

Articolo 2

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



Articolo 3

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

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

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

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

CAPO II

ECCEZIONI

Articolo 4

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

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

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

Articolo 5

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

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



immatricolati nei rispettivi territori, purché tali norme non siano più rigorose di quelle previste per l'omologazione originale del veicolo.

CAPO III

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 6

1. La Commissione adotta le direttive particolari necessarie al fine di definire le norme e i metodi minimi concernenti il controllo degli elementi di cui all'allegato II nonché le modifiche necessarie per l'adeguamento di tali norme e metodi al progresso tecnico.

2. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 7, paragrafo 2.

Articolo 7

1. La Commissione è assistita da un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 8

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

Articolo 9

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

Articolo 10

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

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

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella



Autoscuola Marche - <http://www.autoscuolamarche.com/>

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 6 maggio 2009.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio
Il presidente
J. KOHOUT



ALLEGATO I

CATEGORIE DI VEICOLI SOGGETTE AL CONTROLLO TECNICO E PERIODICITÀ DEI CONTROLLI

Categorie di veicoli	Periodicità del controllo tecnico
1. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
2. Veicoli a motore destinati al trasporto di merci la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
3. Rimorchi e semirimorchi la cui massa massima autorizzata supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
4. Taxi, ambulanze	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno
5. Veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con una massa massima autorizzata non superiore a 3500 kg, eccetto i trattori e le macchine agricole	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni
6. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni



ALLEGATO II

ELEMENTI DA CONTROLLARE OBBLIGATORIAMENTE

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

I controlli previsti dal presente allegato possono essere effettuati senza smontare i componenti del veicolo.

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

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 E 6

1. Dispositivi di frenatura

Il controllo dei dispositivi di frenatura del veicolo verterà sui seguenti elementi. I risultati di prova ottenuti nel corso dei controlli dei dispositivi di frenatura devono corrispondere, per quanto possibile, ai requisiti tecnici di cui alla direttiva 71/320/CEE

Elementi da controllare	Cause del difetto
1.1. Stato meccanico e funzionamento	
1.1.1. Assi degli eccentrici dei freni/leva del freno	<ul style="list-style-type: none">— azionamento eccessivamente duro— usura del cuscinetto— usura eccessiva/gioco
1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura	<ul style="list-style-type: none">— eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa— allentamento del freno reso difficile— superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	<ul style="list-style-type: none">— il tempo di riempimento del compressore è troppo lungo per assicurare una frenatura efficace— insufficiente pressione aria/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo d'avvertimento (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)— perdita d'aria che causa considerevole caduta di pressione, o udibile rumore di perdite d'aria
1.1.4. Indicatore di pressione manometro dell'indicatore di pressione	<ul style="list-style-type: none">— funzionamento difettoso dell'indicatore di pressione o del manometro
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	<ul style="list-style-type: none">— fessurata o danneggiata, eccessiva usura— funzionamento difettoso della valvola di controllo— mancanza di affidabilità a livello dell'azionamento dell'alberino o della valvola— tenuta difettosa o perdite nel sistema, elementi di giunzione mal fissati— funzionamento insoddisfacente
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio	<ul style="list-style-type: none">— sistema di bloccaggio del freno a mano insufficiente— usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del meccanismo di bloccaggio— corsa troppo lunga (cattiva regolazione)



1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico rapido, regolatori di pressione, ecc.)	<ul style="list-style-type: none">— danneggiate, tenuta insufficiente (perdite d'aria)— eccessivo efflusso di olio dal compressore— fissaggio o supporto difettoso— efflusso di liquido del freno idraulico
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio	<ul style="list-style-type: none">— rubinetti di isolamento o valvola a chiusura automatica difettosi— fissaggio o montaggio difettoso— tenuta insufficiente
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	<ul style="list-style-type: none">— danneggiato, corrosivo, tenuta insufficiente— dispositivo di spurgo inoperante— fissaggio inoperante o imperfetto
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	<ul style="list-style-type: none">— servofreno difettoso o inefficace— difettosità o mancanza di tenuta del cilindro principale del freno— cilindro principale del freno malsicuro— insufficiente quantità di liquido per freni— cappuccio mancante del serbatoio del cilindro principale del freno— spia del liquido dei freni accesa o difettosa— funzionamento difettoso del dispositivo di allarme in caso di livello di liquido insufficiente
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	<ul style="list-style-type: none">— rischio di non funzionamento o di rottura— tenuta insufficiente (perdite) a livello dei condotti o dei giunti— danneggiamenti o eccessiva corrosione— cattiva installazione
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	<ul style="list-style-type: none">— rischio di non funzionamento o di rottura— danneggiamenti, punti di frizione, flessibili troppo corti o ritorti— tenuta insufficiente (perdite) a livello dei flessibili o dei giunti— eccessivo gonfiamento dei flessibili sotto pressione— porosità
1.1.13. Guarnizioni dei freni	<ul style="list-style-type: none">— stato di avanzata usura— contaminazione (da olio, grasso, ecc.)
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	<ul style="list-style-type: none">— usura fortemente avanzata, forte graffiatura superficiale, incrinatura, fratture o altri difetti che compromettano la sicurezza— tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.)— piatto fissato male
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	<ul style="list-style-type: none">— cavi danneggiati, flessione— usura o corrosione fortemente avanzata— mancanza di sicurezza a livello delle giunzioni di cavi tiranti— fissazione dei cavi insufficiente— qualsiasi ostacolo a libero movimento del sistema frenante— movimento anormale della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura



1.1.16. Cilindri dei freni (ivi compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	<ul style="list-style-type: none">— fessurati o danneggiati— non stagni— montaggio difettoso— stato di avanzata corrosione— corsa eccessiva del cilindro— rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	<ul style="list-style-type: none">— giunzione difettosa— imperfetta regolazione— meccanismo grippato, non funzionante— mancante
1.1.18. Dispositivi di regolazione automatica	<ul style="list-style-type: none">— movimento grippato o anormale a seguito di eccessiva usura o di imperfetta regolazione— funzionamento difettoso
1.1.19. Freno di rallentamento (per i veicoli dotati di tale dispositivo)	<ul style="list-style-type: none">— cattivo montaggio o difetto degli accoppiatori— funzionamento difettoso
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno	
1.2.1. Prestazioni (graduale aumento fino allo sforzo massimo)	<ul style="list-style-type: none">— sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote— 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— frenatura non gradualmente moderabile (blocco)— tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi delle ruote— fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura (dischi deformati o tamburi ovalizzati)
1.2.2. Efficienza	<ul style="list-style-type: none">— coefficienti di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse, ove praticabile, inferiore ai valori seguenti:<ul style="list-style-type: none">categoria 1: 50 % (1)categoria 2: 43 % (2)categoria 3: 40 % (3)categoria 4: 50 %categoria 5: 45 % (4)categoria 6: 50 %— oun coefficiente di frenatura inferiore ai valori di riferimento se specificati dal costruttore del veicolo per quell'asse (5)
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)	
1.3.1. Prestazioni	<ul style="list-style-type: none">— freno(i) inoperante(i) su un lato— sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota— frenatura non gradualmente variabile (blocco)— sistema di frenatura automatico non funzionante nel caso di rimorchi



1.3.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente 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 o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)	
1.4.1. Prestazioni	— freno non funzionante su un lato
1.4.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, inferiore al 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più alto
1.5. Prestazioni del sistema di rallentamento o del freno sullo scarico	— efficacia non moderabile (sistema di rallentamento) — difettose
1.6. Sistema antibloccaggio dei freni	— cattivo funzionamento del dispositivo di sicurezza — difettoso

- (1) 48 % per i veicoli della categoria 1 non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991 (entrata in vigore del divieto della prima messa in circolazione senza omologazione europea di componente) (direttiva 71/320/CEE).
- (2) 45 % per i veicoli immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE
- (3) 4 % per i rimorchi e i semirimorchi immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, a seconda di quale data sia posteriore.
- (4) 50 % per i veicoli della categoria 5 immatricolati dopo il 1988 o dalla data di applicazione nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE.
- (5) Il valore di riferimento per l'asse del veicolo è lo sforzo di frenatura (espresso in Newton) necessario per conseguire la forza di frenatura minima prescritta al peso del veicolo all'atto della presentazione al controllo.
- (6) Per i veicoli delle categorie 2 e 5 le prestazioni minime del freno di soccorso saranno 2,2 m/s² (la direttiva 71/320/CEE non riguarda le prestazioni del freno di soccorso).
-

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
2. Sterzo e volante	2. Sterzo
2.1. Stato meccanico 2.2. Volante dello sterzo 2.3. Gioco dello sterzo 2.4. Cuscinetti della ruota	2.1. Stato meccanico 2.2. Gioco dello sterzo 2.3. Fissaggio del sistema di sterzo
3. Visibilità	3. Visibilità
3.1. Campo di visibilità 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro	3.1. Campo di visibilità 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro
4. Luci, riflettori e circuito elettrico	4. Impianto elettrico



4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione 4.1.4. Efficacia visiva	4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione
4.2. Luci di posizione e luci d'ingombro	4.2. Stato e funzionamento, stato dei vetri protettivi, colore ed efficacia visiva
4.2.1. Stato e funzionamento 4.2.2. Colore ed efficacia visiva	4.2.1. Luci di posizione 4.2.2. Luci di arresto 4.2.3. Indicatori luminosi di direzione 4.2.4. Proiettori di retromarcia 4.2.5. Proiettori fendinebbia 4.2.6. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore 4.2.7. Catarifrangenti 4.2.8. Luci di segnalazione di veicolo fermo
4.3. Luci di arresto 4.3.1. Stato e funzionamento 4.3.2. Colore ed efficacia visiva	
4.4. Indicatori luminosi di direzione 4.4.1. Stato e funzionamento 4.4.2. Colore ed efficacia visiva 4.4.3. Commutazione 4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e luce posteriore per nebbia 4.5.1. Posizione 4.5.2. Stato e funzionamento 4.5.3. Colore ed efficacia visiva	
4.6. Proiettori di retromarcia 4.6.1. Stato e funzionamento 4.6.2. Colore ed efficacia visiva	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa di immatricolazione posteriore	
4.8. Catarifrangenti — Stato e colore	
4.9. Spie	
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	
4.11. Circuito elettrico	
5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni	5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni
5.1. Assi	5.1. Assi
5.2. Ruote e pneumatici	5.2. Ruote e pneumatici
5.3. Sospensioni	5.3. Sospensioni
6. Telaio ed elementi fissati al telaio	6. Telaio ed elementi fissati al telaio



6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Caratteristiche geometriche e stato del dispositivo posteriore di protezione, autocarri 6.1.5. Supporto della ruota di scorta 6.1.6. Dispositivo di accoppiamento dei veicoli trainanti, dei rimorchi e dei semirimorchi	6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio 6.1.1. Stato generale 6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori 6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante 6.1.4. Supporto della ruota di scorta 6.1.5. Sicurezza del dispositivo di accoppiamento (se del caso)
6.2. Cabina e carrozzeria	6.2. Carrozzeria
6.2.1. Stato generale 6.2.2. Fissaggio 6.2.3. Porte e serrature 6.2.4. Pavimento 6.2.5. Sedile del conducente 6.2.6. Predellini	6.2.1. Stato strutturale 6.2.2. Porte e serrature
7. Altri equipaggiamenti	7. Altri equipaggiamenti
7.1. Cinture di sicurezza	7.1. Fissaggio del sedile del conducente
7.2. Estintori	7.2. Fissaggio della batteria
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	7.3. Segnalatore acustico
7.4. Triangolo di segnalazione	7.4. Triangolo di segnalazione
7.5. Cassetta di pronto soccorso	7.5. Cinture di sicurezza
7.5.1. Sicurezza di montaggio 7.5.3. Funzionamento	7.5.2. Stato delle cinture
7.6. Cuneo(i) ferma ruota	
7.7. Segnalatore acustico	
7.8. Tachimetro	
7.9. Tachigrafo (presenza e sigillatura) — se previsto dal regolamento (CEE) n. 3821/85 (1) , controllare l'integrità della targhetta tachigrafo — in caso di dubbio, controllare se la circonferenza nominale o le dimensioni del pneumatico corrispondono ai dati indicati sul tachigrafo — ove praticabile, controllare che i sigilli del tachigrafo e altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi	
7.10. Limitatori di velocità — ove possibile, controllare la presenza del limitatore di velocità, se prescritta dalla direttiva 92/6/CEE (2) — controllare l'integrità della targhetta del limitatore di velocità — ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità e altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi — ove possibile, controllare che il limitatore di velocità impedisca ai veicoli indicati agli articoli 2 e 3 della direttiva 92/6/CEE di superare i valori previsti	



8. Effetti nocivi	8. Effetti nocivi
8.1. Rumori	8.1. Rumori

(1) Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (OJ L 370, 31.12.1985, p. 8).

(2) Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 February 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (OJ L 57, 2.3.1992, p. 27).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6

8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Veicoli con motore ad accensione comandata (benzina)

a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:

1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;

2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe.

Dopo un congruo periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), occorre effettuare la misurazione della concentrazione di monossido di carbonio (CO) nei gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico è quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Se il dato non è disponibile o se le autorità competenti degli Stati membri decidono di non servirsene come valore di riferimento, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

i) per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli devono essere conformi alla direttiva 70/220/CEE (1) e il 1° ottobre 1986: CO — 4,5 % vol.;

ii) per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986 — 3,5 % vol.

b) Se le emissioni di gas di scarico sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:

1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;

2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;

3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni del veicolo mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in base al punto 4 o alle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Per ciascuna delle prove, il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore conformemente alle raccomandazioni del costruttore del veicolo;

4) emissioni all'uscita del tubo di scarico — valori limite.

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico è quello dichiarato dal costruttore del veicolo.

Se il dato non è disponibile, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

i) misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,5 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,3 % vol. Qualora non sia possibile stabilire una corrispondenza con la direttiva 70/220/CEE ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra;

ii) misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 giri/min -1:

Tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,2 % vol. Qualora non sia possibile l'osservanza della direttiva



70/220/CEE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio o 2002 si applica quanto previsto sopra.

Lambda: $1 \pm 0,03$ o secondo le specifiche del costruttore;

- iii) per i veicoli a motore muniti di sistema diagnostico di bordo in conformità della direttiva 70/220/CEE, stabilire il funzionamento corretto del sistema di emissioni attraverso la lettura adeguata del dispositivo OBD e la verifica simultanea del funzionamento corretto del sistema OBD.

8.2.2. Veicoli con motore ad accensione per compressione (diesel)

a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.

b) Condizionamento del veicolo:

- 1) i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;
- 2) fatta eccezione per quanto disposto alla successiva lettera d), punto 5), la prova non può essere considerata negativa se il veicolo non è stato condizionato conformemente alle prescrizioni che seguono:
 - i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarossi, 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.

c) Procedura di prova:

- 1) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
- 2) 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 dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;
- 3) 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;
- 4) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno due secondi.

d) Valori limite:

- 1) il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE (1).
- 2) se il dato non è disponibile o se le autorità competenti degli Stati membri decidono di non servirsene come valore di riferimento, il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello dichiarato dal costruttore o ai valori limite del coefficiente di assorbimento, che sono i seguenti: coefficiente d'assorbimento massimo per:
 - motori diesel ad aspirazione naturale = 2,5 m⁻¹,
 - motori diesel a turbocompressione = 3,0 m⁻¹,
 - si applica un limite di 1,5 m⁻¹ ai seguenti veicoli, omologati secondo i valori limite che appaiono nella:
 - a) riga B della tabella di cui al punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE (veicoli commerciali leggeri diesel-Euro 4);
 - b) riga B1 delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE (2) (veicoli commerciali pesanti diesel-Euro 4);
 - c) riga B2 delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE (veicoli commerciali pesanti diesel-Euro 5);
 - d) riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE (veicoli



commerciali pesanti EEV);

o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 70/220/CEE o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 88/77/CEE, oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchiatura diversa da quella utilizzata per l'omologazione CE.

Qualora non sia possibile l'osservanza del punto 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE o ai sensi del punto 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008 si applica quanto previsto sopra;

- 3) questi requisiti non si applicano ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980;
- 4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova solo 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) al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 8.2.2, lettera d), punto 4, 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 (o metodo equivalente) previsti al punto 8.2.2, lettera b), punto 2 ii). Sempre al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 8.2.2, lettera d), punto 4, 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 (o metodo equivalente) previsti al punto 8.2.2, lettera b), punto 2 ii).

8.2.3. Apparecchiatura di controllo

Ai fini del controllo delle emissioni dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a stabilire con precisione che siano stati rispettati i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

8.2.4. Se, durante la procedura di omologazione CE, un tipo di veicolo non risulta conforme ai valori limite stabiliti dalla presente direttiva, per quel tipo di veicolo gli Stati membri possono fissare valori limite superiori, sulla base di prove fornite dal costruttore. Essi ne informano quindi la Commissione, che a sua volta ne informa gli altri Stati membri.

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6
8.3. Eliminazione dei disturbi radio	
9. Controlli supplementari per i veicoli adibiti al trasporto pubblico di persone	
9.1. Uscita(e) di sicurezza (compresi i martelli per infrangere i cristalli), targhette indicatrici della(e) uscita(e) di sicurezza	
9.2. Riscaldamento	
9.3. Sistema di aerazione	
9.4. Disposizione dei sedili	
9.5. Illuminazione interna	
10. Identificazione del veicolo	10. Identificazione del veicolo
10.1. Targa d'immatricolazione	10.1. Targa d'immatricolazione
10.2. Numero del telaio	10.2. Numero del telaio

Allegato III e Allegato IV

Omissis