RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 luglio 2010

relativa alla valutazione di rischio delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici su strada (dei veicoli commerciali) conformemente alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

(2010/379/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

(1) Nell'interesse della sicurezza stradale, della tutela dell'ambiente e di un'equa concorrenza è importante garantire che i veicoli commerciali in circolazione siano sottoposti alle opportune operazioni di manutenzione e controllo, in modo che le loro prestazioni nel traffico restino sicure quando circolano all'interno dell'Unione.

(2) In aggiunta alle norme e ai metodi di cui alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità [1] e al fine di definire un sistema maggiormente armonizzato ed evitare un trattamento difforme nei controlli tecnici su strada, è opportuno definire orientamenti per la valutazione delle carenze di cui all'allegato II di tale direttiva.

(3) Per tenere conto della gravità delle anomalie è opportuno introdurre tre categorie.

(4) Ciascuna categoria dovrebbe descrivere le conseguenze dell'uso dei veicolo in tale condizione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

È opportuno che gli Stati membri valutino le anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici su strada dei veicoli conformemente agli orientamenti fissati nell'allegato della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, il 5 luglio 2010.

Per la Commissione
Siim KALLAS
Vicepresidente

[1] GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1.

ALLEGATO

Orientamenti per la valutazione di anomalie e guasti

Nell'ambito dell'applicazione della direttiva 2000/30/CE, il presente documento elenca gli orientamenti che gli Stati membri dovrebbero applicare alla valutazione delle anomalie (intese come anomalie di tipo tecnico e altri casi di non conformità) riscontrate al momento dei controlli tecnici su strada dei veicoli.

Esse sono così classificate:

ANOMALIE DI LIEVE ENTITÀ (MiD)

ANOMALIE GRAVI: (MaD)

ANOMALIE PERICOLOSE (DD)

Ciascuna categoria dovrebbe essere definita come segue in riferimento alla condizione dei veicolo:

ANOMALIE DI LIEVE ENTITÀ

Anomalie tecniche che non hanno effetti significativi sulla sicurezza del veicolo e altri casi lievi di non conformità. Il veicolo non deve essere sottoposto a ulteriore verifica e ci si può ragionevolmente attendere che le anomalie riscontrate saranno sollecitamente rettificate.

ANOMALIE GRAVI

Anomalie che potrebbero pregiudicare la sicurezza del veicolo e/o mettere a repentaglio la sicurezza degli utenti della strada e altri casi più significativi di non conformità. Il veicolo deve essere riparato prima possibile e un suo ulteriore utilizzo può essere soggetto a restrizioni e condizioni, come ad esempio l'obbligo di sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico.

ANOMALIE PERICOLOSE

Anomalie che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale. Non è ammesso un uso ulteriore del veicolo su strada benché, in alcuni casi, si possa consentirne l'uso per raggiungere un luogo specifico, ad esempio per sottoporre il veicolo a un'immediata riparazione o al fermo amministrativo.

Un veicolo che presenti anomalie riconducibili a più di una delle categorie sopraindicate dovrebbe essere classificato nella categoria «anomalie pericolose». Un veicolo che presenti più anomalie che rientrano nella stessa categoria dovrebbe essere classificato nella categoria di rischio immediatamente superiore, qualora l'effetto combinato delle anomalie renda il veicolo più pericoloso.

Quando le anomalie rientrano in più di una categoria, dovrebbe essere di pertinenza dell'ispettore incaricato delle prove inserire le anomalie in una data categoria sulla base della loro gravità in conformità della legislazione nazionale.

Nella valutazione delle anomalie si dovrebbe tenere conto dei requisiti di omologazione in vigore alla data di prima registrazione o di prima messa in circolazione del veicolo. Alcuni elementi saranno tuttavia valutati alla luce dei requisiti sull'ammodernamento.

Requisiti della valutazione

Le anomalie riportate sono esempi di difetti tecnici o di altri casi di non conformità accertabili.

Elemento		Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
			MiD	MaD	DD
1. **IMPIANTO DI FRENATURA**					
1.1.	Stato meccanico e funzionamento				
1.1.1.	Pedale/leva a mano del freno	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	
1.1.2.	Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa		X	

Elemento		Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
			MiD	MaD	DD
		b) Rilascio del freno difficile	X	X	
		c) Superficie antisdrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata	X		
1.1.3.	Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	X
		b) Tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro non conforme ai requisiti [a].		X	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multicircuito o della valvola di sicurezza alla sovrapressione		X	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni		X	X
1.1.4.	Manometro o indicatore di pressione	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore	X	X	
1.1.5.	Valvola di controllo del freno a mano	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	
1.1.6.	Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio	X	X	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7.	Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria		X	X
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico		X	X

Elemento	Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
		MiD	MaD	DD
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi	X	X	
	b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso	X	X	
	c) Tenuta insufficiente		X	X
	d) Funzionamento difettoso		X	X
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	a) Serbatoio danneggiato, corroso o con perdite	X	X	
	b) Dispositivo di spurgo non funzionante	X	X	
	c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace		X	
	b) Difetti o perdite del cilindro principale		X	X
	c) Cilindro principale fissato male		X	X
	d) Liquido del freno insufficiente	X	X	
	e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
	f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
	g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	a) Rischio imminente di guasto o di rottura		X	X
	b) Perdite nei condotti o nei collegamenti		X	X
	c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi		X	X
	d) Cattiva installazione dei condotti	X	X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	a) Rischio imminente di guasto o di rottura		X	X
	b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti	X	X	
	c) Perdite nei tubi o nei collegamenti		X	X
	d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione		X	X
	e) Tubi porosi		X	
1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie		X	X
	b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso, ecc.)		X	X
	c) Assenza di guarnizioni o pastiglie			X

Elemento	Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
		MiD	MaD	DD
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	a) Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza		X	X
	b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.)		X	X
	c) Mancanza di tamburi o dischi			X
	d) Fissazione difettosa del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	a) Cavi danneggiati o flessi		X	X
	b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente		X	X
	c) Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
	d) Fissazione dei cavi difettosa		X	
	e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	
	f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	a) Cilindri incrinati o danneggiati		X	X
	b) Perdite nei cilindri		X	X
	c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso		X	X
	d) Cilindri eccessivamente corrosi		X	X
	e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro		X	X
	f) Rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato	X	X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	a) Giunzione difettosa		X	
	b) Imperfetta regolazione della giunzione		X	
	c) Correttore grippato o non funzionante		X	X
	d) Correttore mancante			X
	e) Targhetta dei dati mancante	X		
	f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti [a].	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
	b) Dispositivo difettoso		X	

Elemento		Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
			MiD	MaD	DD
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19.	Sistema ausiliario di frenatura (se installato o obbligatorio)	a) Montaggio o accoppiatori difettosi	X	X	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20.	Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21.	Sistema di frenatura completo	a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria, ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura		X	X
		b) Perdite di aria o di antigelo	X	X	
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Riparazione o modifica inadeguata di un qualsiasi componente ([1]).		X	X
1.1.22.	Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	a) Mancanti		X	
		b) Danneggiati, inutilizzabili o con perdite	X	X	
1.2.	Prestazioni ed efficienza del freno di servizio				
1.2.1.	Prestazioni **(E)** ([b])	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
		e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	
1.2.2.	Efficienza **(E)** ([b])	Non si ottiene almeno il seguente valore minimo: — Categoria N1: 45 % Categorie M1, M2 e M3: 50 % ([2]) Categorie N2 e N3: 43 % ([3]) Categorie O2, O3 e O4: 40 % ([4])		X	X

Elemento		Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
			MiD	MaD	DD
1.3.	Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)				
1.3.1.	Prestazioni **(E)** [b]	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	X
1.3.2.	Efficienza	Uno sforzo di frenata inferiore al 50 % [5] delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse (fatta eccezione per le categorie L1e e L3e)		X	X
1.4.	Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)				
1.4.1.	Prestazioni **(E)** [b]	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	X
1.4.2.	Efficienza **(E)** [b]	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 autorizzata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato		X	X
1.5.	Prestazioni del sistema frenante elettronico	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico).		X	
		b) Sistema non funzionante		X	
1.6.	Sistema antibloccaggio (ABS)	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d) Cablatura danneggiata		X	
		e) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
1.7.	Sistema di frenatura elettronica (EBS)	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	

Elemento	Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
		MiD	MaD	DD
	8. **EFFETTI NOCIVI**			
8.1. Rumori				
8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti ([a]).		X	
	b) Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, potrebbe staccarsi, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale avere conseguenze negative a livello di rumore		X	X
8.2. Emissioni di gas di scarico				
8.2.1. Emissioni dei motori a benzina				
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso	X	X	
	b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
8.2.1.2. Emissioni gassose **(E)** ([b])	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
	b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:		X	
	i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — 4,5 %, o — 3,5 %, a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ([a])			
	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 % ([6]) — con il motore al minimo accelerato: 0,2 %, a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ([a]).			
	c) Lambda superiore a 1 ± 0,03 o non conforme alle specifiche del costruttore		X	
	d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	
	e) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	

Elemento	Anomalie	Orientamenti per la valutazione delle anomalie		
		MiD	MaD	DD
8.2.2. Emissioni dei motori diesel				
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso	X	X	
	b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
8.2.2.2. Opacità **(E)** [b] I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio sono esentati da tale requisito	a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti [a] l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo		X	
	b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti [a] 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 [a] o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti [a] 1,5 m^{-1} [7].		X	
	c) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente				
8.4.1. Perdite di liquidi	Qualsiasi perdita anormale di liquidi che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada		X	X

[1] Con riparazione o modifica inadeguata si intende una riparazione o modifica che incide negativamente sulla sicurezza su strada del veicolo o che ha effetti negativi sull'ambiente.
[2] 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1o ottobre 1991.
[3] 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
[4] 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
[5] 2,2 m/s^2 per i veicoli delle categorie N1, N2 e N3.
[6] Omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1) o successive modifiche, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1o luglio 2002.
[7] Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, o successive modifiche, alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE del Consiglio (GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33), o successive modifiche, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1o luglio 2008.

Note:
[a] I «requisiti» sono stabiliti dai requisiti per l'omologazione alla data di omologazione, di prima registrazione o di prima messa in circolazione nonché dagli obblighi di ammodernamento o dalla legislazione nazionale del paese di immatricolazione.
[b] (E) Per la prova di questo elemento è necessaria un'attrezzatura specifica.