

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8. EFFETTI NOCIVI					
8.1. Rumori					
8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione 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			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
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			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8.2.1.2. Emissioni gassose	Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V ⁽⁷⁾ :	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore			
	misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ 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 ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni.	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 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			
- Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI ⁽⁸⁾ :	c) Coefficiente lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore				
	misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni ¹ .	d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative			
	Misurazione non applicabile ai motori a due tempi				

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione comandata					
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			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8.2.2.2. Opacità. I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1 gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	<p>Per i veicoli fino alle classi di emissioni Euro 5 ed Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>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 ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni</p> <p>- Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>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.</p>	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;			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8.2.2.2. Opacità. I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1 gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	<p>Condizionamento del veicolo:</p> <p>1) i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;</p> <p>2) requisiti in materia di condizionamento:</p> <p>i) il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;</p> <p>ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.</p>	<p>Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti1 non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,</p> <ul style="list-style-type: none"> - per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m-1, - per motori a turbocompressione: 3,0 m-1, oppure, - per i veicoli identificati nei requisiti1 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti1, <p style="text-align: center;">1,5 m-1 (9)</p> <p style="text-align: center;">o 0,7 m-1 o 0,7 m-1 (8)</p>			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
8.2.2.2. Opacità. I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1 gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	<p>Procedura di prova:</p> <p>1) il motore e gli eventuali turbocompressori devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;</p> <p>2) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;</p> <p>3) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi;</p> <p>4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova;</p> <p>5) per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo</p>	<p>Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti1 non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento,</p> <ul style="list-style-type: none"> - per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m-1, - per motori a turbocompressione: 3,0 m-1, oppure, - per i veicoli identificati nei requisiti1 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti1, <p style="text-align: center;">1,5 m-1 (9)</p> <p style="text-align: center;">o 0,7 m-1 o 0,7 m-1 (8)</p>			

Elenco dei controlli obbligatori e metodo – 2014/45UE



Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericoloso
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			

⁽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.

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.