

N.

Modifica degli "Orientamenti per l'esecuzione dei controlli tecnici (CT) e la valutazione dei difetti individuati nei veicoli conformemente all'articolo 29 e agli allegati VIII e VIII bis del regolamento sulle licenze stradali (StVZO) ("Orientamenti CT")"
(Gazzetta dei trasporti (VkBl.). 2019, n. 176, pag. 871, come modificato dalla VkBl. 2021, n. 232, pag. 1175, VkBl. 2022, n. 100, pag. 466, VkBl. 2024, n. 77, pag. 344)

Bonn, XX.XX.2026
StV 32 301030103#00001#0032

I. Motivazione

Per il controllo tecnico, o per singole parti del controllo tecnico, è obbligatoria la prova dell'accreditamento dell'organismo di controllo. Ciò preclude qualsiasi interruzione del controllo tecnico o di singole parti del controllo tecnico al fine di correggere eventuali difetti individuati. Se sul veicolo vengono eseguiti interventi quali riparazioni, interventi di assistenza o manutenzione dopo l'inizio del controllo ma prima che esso sia stato completato, il controllo tecnico o la parte pertinente dello stesso deve essere ripetuta. Di conseguenza, il punto 3.1.4.6 dell'allegato VIII del regolamento StVZO cesserà di avere efficacia e sarà soppresso in occasione del prossimo adeguamento delle disposizioni. Analogamente, la sezione 4.2 dei presenti orientamenti sarà soppressa.

La Commissione europea ha adottato nuove norme relative al sistema di chiamata di emergenza eCall (regolamento (UE) 2024/1180) in vista dell'imminente disattivazione delle reti 2G/3G. In futuro, eCall utilizzerà la trasmissione di dati a commutazione di pacchetto attraverso le reti 4G/5G. I veicoli dotati di un sistema eCall basato sulle reti 2G/3G possono continuare ad essere immessi sul mercato fino al 31 dicembre 2026 (articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2024/1180). Nel caso dei sistemi eCall che utilizzano reti mobili di vecchia generazione (2G/3G), qualora tali reti non siano più operative e il sistema eCall segnali un malfunzionamento, ciò non costituisce motivo sufficiente per ritenere che sussista

Notificato a norma della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

un difetto. Il punto di ispezione 7.13 è pertanto integrato da una nota a piè di pagina che deve essere rispettata.

In previsione delle modifiche previste alla direttiva 2014/45/UE (orientamento generale adottato nel dicembre 2025 dal gruppo di lavoro del Consiglio) e dell'allineamento della terminologia relativa ai sistemi di allarme e antincendio all'attuale versione del regolamento ONU n. 107, in combinato disposto con il regolamento (UE) 2019/2144 (GSR II), sono stati rivisti i punti di ispezione 109.1.

Inoltre sono stati corretti errori redazionali negli "Orientamenti CT" (punti di ispezione D 5.2.3, lettera b), 5.3.2, lettera b), 6.1.3, lettera f), D 6.1.3, lettera e), D 6.1.3, lettera f) e D 8.2.1.2, lettera b)).

II. Modifica al testo degli orientamenti

Modifica degli "Orientamenti per l'esecuzione dei controlli tecnici (CT) e la valutazione dei difetti individuati nei veicoli durante tali controlli conformemente all'articolo 29 e agli allegati VIII e VIII bis del regolamento sulle licenze stradali (StVZO) ("Orientamenti CT")

(Gazzetta dei trasporti (VkB.). 2019, n. 176, pag. 871, come modificato dalla VkB. 2021, n. 232, pag. 1175, VkB. 2022, n. 100, pag. 466, VkB. 2024, n. 77, pag. 344)

Con riferimento al punto 1.2.1 dell'allegato VIII e al punto 3) dell'allegato VIII bis del regolamento StVZO, si notifica la seguente modifica, con il consenso delle autorità competenti di massimo livello dei Länder:

1. Le informazioni relative al codice dell'Unione n. 4 di cui al punto 3.3 sono modificate come segue: "lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile".

2. Il punto 4) è riformulato:

4. Lista di controllo per l'individuazione dei difetti durante il controllo tecnico

4.1. Al fine di garantire un approccio coerente alla classificazione dei difetti individuati nelle varie categorie di difetti e quindi per garantire che i proprietari dei veicoli siano trattati allo stesso modo quando i loro veicoli sono valutati, l'allegato 2 al n. 4 elenca i difetti più comuni e la loro assegnazione ai punti di ispezione (elementi).

L'applicazione dell'allegato 2 al n. 4, compresa la valutazione dei difetti, è obbligatoria; non sono ammesse modifiche o classificazioni divergenti, ad eccezione di quelle di cui al punto 4.3, nell'ambito della procedura automatizzata di informazione e ispezione. Anche gli enti di collaudo tecnico e gli organismi di vigilanza devono garantire ciò nei propri programmi di utilizzo relativi alla procedura automatizzata di informazione e ispezione.

4.2 I difetti elencati nell'allegato 2 al n. 4 sono integrati da una descrizione più dettagliata ("albero dei difetti") che copre i singoli scenari e tipi di danno. Tale albero dei difetti deve essere concordato da tutti gli enti di collaudo tecnico e dagli organismi di vigilanza e applicato da tutti gli organismi di controllo con lo stesso formato e lo stesso contenuto. Ciò fornisce alla procedura automatizzata di informazione e ispezione l'assegnazione e la classificazione dei difetti sulla base dell'allegato 2 al n. 4. Ciò porta a un miglioramento della qualità dei controlli. Inoltre l'inclusione di un "difetto specificato" nella relazione di controllo rende notevolmente più facile per il proprietario del veicolo rimuovere i difetti.

Il gruppo di lavoro degli uffici preposti alla raccolta dei dati è incaricato di gestire il registro dell'albero dei difetti, di aggiornarlo alla luce dell'esperienza acquisita nella pratica e, se necessario, di proporre direttamente al ministero federale dei Trasporti eventuali modifiche dell'allegato 2 al n. 4.

4.3 Se durante il controllo vengono individuati difetti non elencati nell'allegato 2 al n. 4, questi devono essere assegnati al punto di ispezione più appropriato (posizione). Qualora tali difetti si verificano in numero elevato (ovvero qualora la descrizione sia inesatta o solo parzialmente esatta), essi devono essere segnalati dal responsabile degli enti di collaudo tecnico o dal responsabile tecnico degli organismi di vigilanza al gruppo di lavoro degli uffici preposti alla raccolta dei dati ai fini dell'aggiornamento dell'allegato 2 al n. 4.

4.4 La struttura dell'allegato 2 al n. 4 corrisponde alla struttura degli "elementi" riportati nell'allegato I alla direttiva 2014/45/UE e comprende anche le carenze di natura puramente nazionale. Essi iniziano con la lettera "D" e il numero del punto di ispezione di cui all'allegato I della direttiva 2014/45/UE oppure con un numero a partire da "100" qualora il punto di ispezione non fosse stato precedentemente incluso nell'allegato I della direttiva 2014/45/UE. I difetti nazionali non hanno un equivalente nell'allegato da recepire e devono essere mantenuti per motivi di sicurezza stradale.

3. L'allegato 2 al n. 4 è rifuso nei seguenti punti di ispezione:

Punto di ispezione (posizione)	Criterio di ispezione		Numero	Motivo della constatazione del difetto (esempi)	Valutazione dei difetti			
	Ispezioni obbligatorie	Ispezioni supplementari (esempi)			Difetto minore (DM)	Difetto significativo (DS)	Difetto pericoloso (DP)	Difetto che rende il veicolo non idoneo alla circolazione stradale, divieto di utilizzo (DU)
(componente, sistema)								

Punto di ispezione (posizione)	Criterio di ispezione	Numero	Motivo della constatazione del difetto (esempi)	Valutazione dei difetti			
1.4 Freno di stazionamento: effetto ed efficacia							
...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2 Prestazioni minime di frenatura (sistema di frenatura di stazionamento, incluso il blocco di stazionamento, se installato)	• Prestazioni del freno di stazionamento in conformità degli orientamenti relativi ai freni per l'ispezione principale • Effetto di blocco causato dal tentativo di ripartire mentre il blocco di stazionamento è attivato	1.4.2	Effetto insufficiente (tasso di frenata inferiore al 16 %)		X		
			meno del 50 % della forza frenante minima del freno di stazionamento (equivalente a una decelerazione inferiore all'8 %)			X	
		D 1.4.2	Il freno di stazionamento non funziona			X	
...	...	...	...	...	...	...	...
3. Visuale							
...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. Stato del parabrezza e dei finestrini	• Stato • Interferenza con il campo visivo – Anomalie	• Stato • Esecuzione – Anomalie • Valutazione in conformità delle condizioni previste per la riparazione dei parabrezza in vetro stratificato	3.2 a)	a) Impatto di una pietra (senza crepe), scolorimento (al di fuori del campo visivo a lungo raggio)	X		
				Danni alla visibilità a lungo raggio		X	
				Danni al parabrezza, comprese le crepe		X	
				Visuale da lontano compromessa o sugli specchietti esterni		X	
		3.2 b)	b) non conforme ¹⁾ (al di fuori dell'area di pulitura dei tergicristalli e comprese le pellicole riflettenti o colorate)	X			
			Visuale da lontano compromessa o sugli specchietti esterni		X		
		3.2 c)	c) Vetri o pannelli di plastica in uno stato inammissibile		X		
	Visibilità nel campo visivo a lungo raggio fortemente compromessa			X			
...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Ruote e pneumatici							

Punto di ispezione (posizione)	Criterio di ispezione		Numero	Motivo della constatazione del difetto (esempi)	Valutazione dei difetti			
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Pneumatici	- Stato - Anomalie - Esecuzione - Ammissibilità		D 5.2.3 b)	Cappuccio della valvola dello pneumatico (motocicletta) mancante	X			
				Valvola dello pneumatico danneggiata; modello non omologato		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Sospensioni								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Ammortizzatori, sospensioni degli assi	- Stato - Anomalie - Esecuzione - Ammissibilità	Stato	5.3.2 b)	b) Ammortizzatore danneggiato e segni di perdite o malfunzionamenti significativi		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Telaio o struttura e/o parti ad esso collegate								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Impianto del carburante /a gas (propulsione e riscaldamento)	- Stato - Anomalie - Esecuzione - Ammissibilità - Assenza di perdite (impianto a gas)	- Stato - Periodi di prova e/o sostituzione - Funzione	6.1.3 f)	f) Impianto a GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conforme ¹⁾ , difettoso (pericolo di incendio/esplosione)				X
			D 6.1.3 e)	e) Targhetta/marcature (serbatoio, contenitore) mancanti o illeggibili		X		
			D 6.1.3 f)	f) Serbatoio, contenitore o tubazione danneggiata, indebolita dalla corrosione, fissata in modo inadeguato (nessun rischio di incendio)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall (se installato e omologato in conformità dei requisiti di omologazione dell'UE di cui al regolamento (UE) 2015/758)⁵⁾								
7.13.1 Installazione e configurazione	- Stato - Anomalie	- Esecuzione - Ammissibilità - Verifica, ove applicabile, tramite l'interfaccia	7.13.1 b)	b) versione del software incorretta	X ⁶⁾	X ⁷⁾		

Punto di ispezione (posizione)	Criterio di ispezione	Numero	Motivo della constatazione del difetto (esempi)	Valutazione dei difetti			
	elettronica						
...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Gas di scarico							
8.2.1 Scarico dei motori ad accensione comandata							
...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Emissioni gassose/gestione del motore	- Comportamento dei gas di scarico - Ammissibilità - Esecuzione in conformità degli orientamenti austriaci		D 8.2.1.2 b)	La prova di collaudo del sistema di gestione del motore/di depurazione dei gas di scarico non è disponibile, è scaduta o non è corretta		X	
...	...	...	...	...	...	...	...
A. ISPEZIONI AGGIUNTIVE PER I VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI (disposizioni generali)							
...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Sistema di allarme ⁸⁾ , sistema antincendio ⁹⁾ (se installato e omologato in conformità dei requisiti di omologazione UE di cui al regolamento (UE) 2019/2144)	- Stato - Funzione - Esecuzione	Stato	D 109.1 a)	Sistema di allarme: non operativo (per quanto possa essere accertato), non correttamente funzionante		X	
			D 109.1 b)	Sistema di allarme: il sistema segnala i guasti tramite l'interfaccia elettronica del veicolo, oppure la spia di avvertimento indica un malfunzionamento		X	
			D 109.1 c)	Sistema di allarme: mancante		X	
			D 109.1 d)	Sistema di allarme: non funziona correttamente ¹⁾		X	
			D 109.1 e)	Sistema antincendio: assente, attivato, danneggiato,		X	
			D 109.1 f)	Sistema di estinzione degli incendi: il sistema segnala i guasti tramite l'interfaccia elettronica del veicolo, oppure la spia di avvertimento indica un malfunzionamento		X	
			D 109.1 g)	Sistema di estinzione degli incendi: non conforme ¹⁾		X	
			D 109.1 h)	Sistema di estinzione degli incendi: Dispositivo di rilevamento, agente estinguente depressurizzato, vuoto		X	
			D 109.1 i)	Sistema di estinzione degli incendi: Scadenza dei termini per l'ispezione e la sostituzione dei serbatoi		X	

Punto di ispezione (posizione)	Criterio di ispezione		Numero	Motivo della constatazione del difetto (esempi)	Valutazione dei difetti			
					...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Osservazioni

- 1) I termini "regolamento" o "in conformità del regolamento" si riferiscono all'omologazione in vigore al momento dell'approvazione, della prima immatricolazione o della prima messa in servizio, nonché ai requisiti di adeguamento o ai regolamenti nazionali del paese di immatricolazione. Tali motivi di accertamento di un difetto si applicano solo se è stata verificata la conformità ai regolamenti.
- 2) Non appena un dispositivo di prova diventa obbligatorio a livello nazionale, la prova di prestazione deve essere effettuata utilizzando tale dispositivo. Fino ad allora, la prova di prestazione sarà effettuata senza un dispositivo di prova.
- 3) Fino alla pubblicazione di orientamenti corrispondenti, non viene effettuata alcuna misurazione del rumore durante la guida.
- 4) Per gli pneumatici M+S, deve essere osservato l'articolo 36, paragrafo 4 bis, del regolamento StVZO; in altre parole, saranno trattati solo come equivalenti agli pneumatici recanti il simbolo alpino ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento StVZO fino al 30 settembre 2024.
- 5) Nel caso dei sistemi eCall che utilizzano reti mobili di vecchia generazione (2G/3G), qualora tali reti non siano più operative e il sistema eCall segnali un malfunzionamento, ciò non costituisce motivo sufficiente per ritenere che sussista un difetto. Di conseguenza, i sistemi eCall che utilizzano reti 2G/3G non saranno più oggetto di controlli. Qualora in futuro venissero disattivate altre reti, occorrerà seguire la procedura di conseguenza.
- 6) Nel caso in cui la versione del software non sia corretta, ma ciò non comporti un malfunzionamento del sistema.
- 7) Se viene utilizzata una versione errata del software che può causare un malfunzionamento del sistema.
- 8) Un sistema conforme al punto 7.5.1.5 del regolamento ONU n. 107, in grado di rilevare e segnalare al conducente, tramite un segnale acustico e visivo e, esternamente, tramite l'attivazione delle luci di emergenza, eventuali surriscaldamenti o la presenza di fumo nel vano motore, in ogni singolo vano contenente un riscaldatore a combustione, nei servizi igienici, nella cabina letto del conducente e in altri vani separati.
- 9) Un sistema per l'estinzione degli incendi nel vano motore e in qualsiasi altro vano contenente un riscaldatore a combustione, comprendente serbatoi per l'agente estinguente e il propellente, tubazioni di alimentazione, un sistema di distribuzione, ugelli e una valvola di attivazione.

La modifica deve essere applicata immediatamente dopo la sua pubblicazione.

Bundesministerium für Verkehr (ministero federale dei Trasporti)
Per delega
Iris Reimold

(Gazzetta dei trasporti (VkBl.). 2026, pag. xxx)