

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini
e alle imprese in materia di trasporti e navigazione

PROGRAMMA FORMAZIONE ISPETTORE REVISIONI VEICOLI
SECONDO L'ALLEGATO ALL'ACCORDO STATO/REGIONI
17 aprile 2019, n. 65/CSR

Codifica quesiti		Num. quesiti
	MODULO C	2.063
	Modulo C1 - TECNOLOGIA AUTOMOBILISTICA	1.318
C1A	a) Sistemi di frenatura misti	158
C1B	b) Sterzo	24
C1C	c) Campi visivi	53
C1D	d) Installazione delle luci, impianto di illuminazione e componenti elettronici	68
C1E	e) Assi, ruote e pneumatici	112
C1F	f) Telaio e carrozzeria	550
C1G	g) Rumori ed emissioni	56
C1H	h) Requisiti aggiuntivi per veicoli speciali e complessi veicolari	249
C1I	i) Sistemi IT di bordo	48
	Modulo C2 - METODI DI PROVA	745
C2A	a) Ispezioni visive sul veicolo	406
C2B	b) Valutazione delle carenze	26
C2C	c) Requisiti legali e amministrativi applicabili ai controlli tecnici del veicolo	152
C2D	d) Requisiti legali applicabili alle condizioni dei veicoli da omologare	46
C2E	e) Metrologia applicata alla verifica periodica e metrologica delle attrezzature per le prove di revisione	115

Quesiti Ispettore revisioni - Modulo C - Versione 0 - 17.02.2022

N.	QUESITI	V/F
C1A001	Le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi d'equipaggiamento, i componenti o le entità tecniche indipendenti obbligatori e facoltativi dei veicoli devono rispettare precise norme tecniche emanate anche a livello della UE	V
C1A002	Le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi d'equipaggiamento, i componenti obbligatori dei veicoli non sono disciplinati da norme tecniche ma stabiliti dal costruttore del veicolo	F
C1A003	I dispositivi d'equipaggiamento, i componenti o le entità tecniche indipendenti obbligatori e facoltativi dei veicoli non devono essere di tipo approvato	F
C1A004	Le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi d'equipaggiamento, i componenti o le entità tecniche indipendenti obbligatori e facoltativi dei veicoli sono disciplinati anche da direttive UE	V
C1A005	Le caratteristiche costruttive, i dispositivi d'equipaggiamento, i componenti o le entità tecniche indipendenti obbligatori e facoltativi dei veicoli sono disciplinati da norme interne dei singoli costruttori di veicoli	F
C1A006	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi comprendono la sicurezza attiva	V
C1A007	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi comprendono masse e dimensioni	V
C1A008	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi non sono trattate da norme UE	F
C1A009	Masse e dimensioni dei veicoli non rientrano tra le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	F
C1A010	La sicurezza passiva dei veicoli rientra tra le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	V
C1A011	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi sono trattate anche da direttive UE	V
C1A012	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi non sono trattate da regolamenti UE	F
C1A013	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi sono trattate anche da regolamenti UNECE	V
C1A014	Specifiche prescrizioni sono previste per i dispositivi di segnalazione acustica dei ciclomotori, motoveicoli e autoveicoli	V
C1A015	Specifiche prescrizioni sono previste per i pneumatici dei ciclomotori, dei motoveicoli e degli autoveicoli	V
C1A016	Non sono soggette a specifiche prescrizioni le strisce posteriori e laterali retroriflettenti destinate ad autoveicoli e rimorchi superiori a 3,5 t	F
C1A017	Non sono soggetti a specifiche prescrizioni i dispositivi retrovisori dei veicoli	F
C1A018	Il contachilometri dei veicoli non è soggetto a specifiche prescrizioni	F
C1A019	I dispositivi retrovisori degli autoveicoli sono soggetti a specifiche prescrizioni	V
C1A020	Alcune categorie di veicoli devono essere equipaggiati di paracristalli laterale	V
C1A021	Alcune categorie di veicoli devono essere equipaggiati di pannelli retroriflettenti	V
C1A022	Il limitatore di velocità deve equipaggiare tutti i veicoli in circolazione a partire dall'anno 2000	F
C1A023	I cunei per il fermo del veicolo sono obbligatori solamente per i veicoli di categoria N3	F
C1A024	Il freno di servizio serve per l'arresto sicuro, rapido ed efficace del veicolo durante la marcia normale del veicolo	V
C1A025	Il freno di soccorso serve per l'arresto di emergenza del veicolo in uno spazio ragionevole in caso di avaria del freno di servizio	V
C1A026	Il freno di soccorso serve per l'arresto sicuro, rapido ed efficace del veicolo durante la marcia normale	F
C1A027	Il freno di soccorso serve per mantenere immobile il veicolo anche in assenza del conducente	F
C1A028	La forza frenante applicabile ad un veicolo dipende dalla massa (peso) aderente	V
C1A029	La forza frenante applicabile ad un veicolo è indipendente dal coefficiente di aderenza	F
C1A030	Una spia blu dell'impianto di frenatura segnala al conducente il corretto funzionamento del sistema di trasmissione idraulico del circuito	F
C1A031	Nel freno di tipo pneumatico il conducente realizza la frenatura del veicolo inviando, a comando, aria compressa agli elementi frenanti delle ruote	V
C1A032	L'impianto di frenatura dei veicoli di tipo pneumatico ha tempi di risposta più veloci rispetto all'impianto di tipo idraulico	F

C1A033	L'impianto di frenatura dei veicoli di tipo pneumatico comprende un sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa	V
C1A034	L'impianto di frenatura dei veicoli di tipo pneumatico comprende un sistema di produzione e accumulo di olio in pressione necessario per far funzionare la pompa idraulica	F
C1A035	L'impianto di frenatura dei veicoli di tipo pneumatico comprende un sistema di distribuzione e utilizzazione dell'aria per le motrici	V
C1A036	Il sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto di frenatura pneumatico dei veicoli comprende il regolatore di pressione	V
C1A037	Il sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto di frenatura pneumatico dei veicoli comprende i serbatoi di accumulo dell'aria	V
C1A038	Il sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto di frenatura pneumatico dei veicoli comprende il distributore duplex	F
C1A039	Il sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto di frenatura pneumatico dei veicoli comprende gli elementi frenanti a molla	F
C1A040	Il sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto di frenatura pneumatico dei veicoli comprende il modulatore di pressione-carico	F
C1A041	Nel sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto frenante del veicolo il compressore, collegato all'albero motore del veicolo, produce aria compressa	V
C1A042	Nel sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto frenante del veicolo la pressione dell'aria accumulata nei serbatoi viene segnalata da apposito manometro	V
C1A043	Nel sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto frenante del veicolo la pressione dell'aria accumulata nei serbatoi non viene segnalata in cabina di guida	F
C1A044	Nel sistema di produzione e accumulo dell'aria compressa dell'impianto frenante del veicolo la pressione dell'aria accumulata nei serbatoi viene segnalata da apposito amperometro	F
C1A045	Nell'impianto di frenatura pneumatico il compressore aspira l'aria dall'esterno attraverso un filtro e la comprime a circa 10 bar	V
C1A046	Nell'impianto di frenatura pneumatico il compressore aspira l'aria dall'esterno attraverso un filtro e la comprime direttamente negli elementi frenanti	F
C1A047	Nell'impianto di frenatura pneumatico il compressore è azionato dall'albero motore	V
C1A048	Nell'impianto di frenatura pneumatico il compressore non necessita di raffreddamento e lubrificazione	F
C1A049	Nell'impianto di frenatura pneumatico il depuratore ha il compito di eliminare le eventuali impurità dell'aria aspirata e compressa dal compressore	V
C1A050	Nell'impianto di frenatura pneumatico l'anticongelatore evita il congelamento dell'acqua che è presente nelle tubazioni e nelle valvole a causa dei fenomeni di condensa	V
C1A051	Nell'impianto di frenatura pneumatico l'anticongelatore evita il congelamento dell'acqua contenuta nell'impianto di raffreddamento del motore per garantire il corretto funzionamento del compressore	F
C1A052	Nell'impianto di frenatura pneumatico l'essiccatore serve a umidificare l'aria compressa che circola nelle tubazioni dell'impianto di frenatura	F
C1A053	Nell'impianto di frenatura pneumatico il regolatore di pressione regola la pressione dell'aria mantenendola costantemente tra due valori massimo e minimo prefissati	V
C1A054	Nell'impianto di frenatura pneumatico il regolatore di pressione comprende una valvola di sicurezza	V
C1A055	Nell'impianto di frenatura pneumatico il regolatore di pressione comprende una valvola di ritenuta	V
C1A056	Nell'impianto di frenatura pneumatico la valvola di ritenuta del regolatore di pressione entra in funzione in caso di avaria della valvola di scarico evitando pericolose sovrappressioni per l'impianto	F
C1A057	Nell'impianto di frenatura pneumatico la valvola di sicurezza del regolatore di pressione scarica l'aria in eccesso nell'atmosfera quando la pressione dei serbatoi raggiunge il valore di taratura	F
C1A058	Nell'impianto di frenatura pneumatico la valvola di protezione dei serbatoi consente all'aria di fluire nei serbatoi di accumulo ed evita che, in caso di guasto di uno dei circuiti collegati ai serbatoi, si scarichino gli altri	V
C1A059	Nell'impianto di frenatura pneumatico i serbatoi immagazzinano l'aria compressa per l'impianto di frenatura del veicolo e per i servizi	V
C1A060	Nell'impianto di frenatura pneumatico è solitamente presente un solo serbatoio che immagazzina l'aria compressa da utilizzare per l'impianto di frenatura del veicolo e per i servizi	F
C1A061	Nell'impianto di frenatura pneumatico viene solitamente installato un solo serbatoio per i freni dell'asse anteriore e per quelli dell'asse posteriore	F
C1A062	Nell'impianto di frenatura pneumatico il sistema di distribuzione e utilizzo dell'aria compressa comprende il distributore duplex	V

C1A063	Nell'impianto di frenatura pneumatico il sistema di distribuzione e utilizzo dell'aria compressa comprende gli elementi frenanti a molla	V
C1A064	Nell'impianto di frenatura pneumatico il sistema di distribuzione e utilizzo dell'aria compressa comprende il compressore dell'aria	F
C1A065	Quando si aziona il freno di servizio, il distributore duplex dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico preleva l'aria compressa dal servodistributore a doppio comando e la invia agli elementi frenanti anteriori e posteriori	F
C1A066	L'azione frenante dell'asse posteriore dell'impianto frenatura di tipo pneumatico viene regolata in funzione del carico effettivamente presente sul veicolo tramite il modulatore di pressione carico	V
C1A067	Il freno di soccorso dell'impianto frenatura di tipo pneumatico viene realizzato solitamente tramite apposita leva che agisce meccanicamente sui freni dell'asse anteriore del veicolo	F
C1A068	Il freno di stazionamento è comandato dal pedale del freno di servizio quando il veicolo è fermo	F
C1A069	Nell'impianto di frenatura pneumatico il distributore duplex è un doppio distributore (due distributori pneumatici indipendenti) comandato dal pedale del freno di servizio	V
C1A070	Nell'impianto di frenatura pneumatico il distributore duplex non garantisce mai la frenatura di soccorso del veicolo in caso di avaria di una delle due sezioni dell'impianto	F
C1A071	Un sistema di molle di regolazione del distributore dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico garantisce che la pressione dell'aria inviata all'impianto sia proporzionale alla forza applicata dal conducente sul pedale	V
C1A072	Nell'impianto di frenatura pneumatico il distributore duplex, in fase di frenatura (pedale premuto), apre le valvole di scarico	F
C1A073	Il distributore a mano (manettino) dell'impianto frenatura di tipo pneumatico è un distributore manuale che comanda la frenatura di stazionamento	V
C1A074	Il distributore a mano dell'impianto frenatura di tipo pneumatico non viene mai utilizzato anche per la frenatura di soccorso in caso di avaria delle due sezioni collegate al distributore duplex	F
C1A075	Il distributore a mano (manettino) dell'impianto frenatura di tipo pneumatico è installato all'esterno del veicolo, in posizione che può anche essere non accessibile	F
C1A076	Il servodistributore a doppio comando dell'impianto frenatura di tipo pneumatico favorisce il bloccaggio delle ruote in caso di azione contemporanea sul freno di servizio e di stazionamento del veicolo	F
C1A077	Il servodistributore a doppio comando dell'impianto frenatura di tipo pneumatico è azionato dal distributore a mano	V
C1A078	Gli elementi frenanti a membrana del freno di servizio di tipo pneumatico azionano meccanicamente i gruppi frenanti con l'aria compressa proveniente dal distributore duplex	V
C1A079	L'elemento frenante a molla del freno di stazionamento dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico blocca i gruppi frenanti delle ruote quando viene inviata l'aria compressa nell'elemento frenante	F
C1A080	L'elemento frenante a molla del freno di stazionamento dell'impianto frenatura di tipo pneumatico sblocca i gruppi frenanti quando fuoriesce l'aria compressa dall'elemento frenante	F
C1A081	L'elemento frenante a molla dell'impianto frenatura di tipo pneumatico garantisce la forza per il bloccaggio automatico del freno di stazionamento anche in assenza di aria nell'impianto e nei serbatoi	V
C1A082	L'elemento frenante a molla dell'impianto frenatura di tipo pneumatico garantisce la frenatura tramite apposita molla di accumulo	V
C1A083	I bielementi frenanti a molla dell'impianto frenatura di tipo pneumatico comprendono un elemento frenante a membrana	V
C1A084	L'elemento frenante a molla del bielemento frenante dell'impianto frenatura di tipo pneumatico aziona i dispositivi meccanici per la frenatura di stazionamento e/o soccorso	F
C1A085	L'elemento frenante a molla del bielemento frenante dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico aziona i dispositivi meccanici per la frenatura di stazionamento.	V
C1A086	Il modulatore di pressione-carico dell'impianto frenatura di tipo pneumatico regola automaticamente la pressione dell'aria negli elementi frenanti dell'asse in funzione del carico gravante su di esso	V
C1A087	Il modulatore di pressione-carico dell'impianto frenatura di tipo pneumatico non può essere installato su rimorchi	F
C1A088	Il modulatore di pressione-carico dell'impianto frenatura di tipo pneumatico è collocato tra il compressore e la valvola di regolazione della pressione	F
C1A089	Gli impianti frenanti tipo pneumatico delle motrici atte al traino di rimorchi comprendono il servodistributore a triplo comando	V
C1A090	Gli impianti frenanti tipo pneumatico delle motrici atte al traino di rimorchi comprendono i semigiunti di accoppiamento	V

C1A091	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodistributore a triplo comando assicura la frenatura posticipata del rimorchio	F
C1A092	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodeviatore modulato ha il compito di frenare anticipatamente il rimorchio e di frenare il rimorchio anche in caso di stazionamento	F
C1A093	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodistributore a triplo comando modula e controlla la frenatura di servizio, di stazionamento e di soccorso del complesso motrice-rimorchio	V
C1A094	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodistributore a triplo comando consente la frenatura posticipata del rimorchio rispetto alla motrice	F
C1A095	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodistributore a triplo comando consente la frenatura di stazionamento del complesso (motrice e rimorchio o semirimorchio)	V
C1A096	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodistributore a triplo comando non viene azionato dal distributore a mano	F
C1A097	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodeviatore modulato assicura la frenatura della motrice e del rimorchio anche in caso di avaria o rottura della condotta di comando moderabile	V
C1A098	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servodeviatore modulato assicura la frenatura della motrice ma non quella del rimorchio in caso di avaria o rottura della condotta di comando moderabile	F
C1A099	Nell'impianto di frenatura pneumatico i semigiunti di accoppiamento che collegano motrice e rimorchio sono realizzati tramite due condotte	V
C1A100	Nell'impianto di frenatura pneumatico la condotta automatica del semigiunto di accoppiamento tra motrice e rimorchio è contraddistinta dal colore giallo	F
C1A101	Nell'impianto di frenatura pneumatico la condotta moderabile del semigiunto di accoppiamento tra motrice e rimorchio è contraddistinta dal colore rosso	F
C1A102	Negli autotreni (motrice e rimorchio) i semigiunti dell'impianto frenatura di tipo pneumatico del rimorchio provengono dal servodistributore	V
C1A103	I rimorchi delle categorie O3 e O4 sono muniti di freno di stazionamento che può essere di tipo meccanico oppure pneumatico	V
C1A104	I rimorchi di categoria O3 possono essere muniti di freno di stazionamento meccanico comandato da una leva o volantino	V
C1A105	I rimorchi di categoria O4 possono essere muniti di freno di stazionamento meccanico comandato da apposito interruttore elettrico	F
C1A106	I rimorchi di categoria O3 possono essere muniti di freno di stazionamento che può essere di tipo idraulico a doppio effetto	F
C1A107	I rimorchi di categoria O4 sono muniti solitamente di freno di servizio di tipo continuo comandato da giunzioni elettriche	F
C1A108	I rimorchi di categoria O4 sono muniti solitamente di freno di servizio di tipo continuo comandato da giunzioni pneumatiche	V
C1A109	Nell'impianto di frenatura pneumatico il sistema di distribuzione e utilizzo dell'aria compressa installato sui rimorchi o semirimorchi comprende i serbatoi	V
C1A110	Nell'impianto di frenatura pneumatico il sistema di distribuzione e utilizzo dell'aria compressa installato sui rimorchi o semirimorchi comprende il servoautodistributore	V
C1A111	Nell'impianto di frenatura pneumatico i semigiunti di accoppiamento (giunti mobili) consentono la frenatura di servizio del rimorchio tramite la condotta automatica	F
C1A112	Nell'impianto di frenatura pneumatico i semigiunti di accoppiamento (giunti mobili) consentono la carica del serbatoio del rimorchio tramite la condotta moderabile	F
C1A113	Nell'impianto di frenatura pneumatico in caso di distacco accidentale del rimorchio il servoautodistributore consente la frenatura automatica del rimorchio	V
C1A114	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servoautodistributore garantisce l'alimentazione del serbatoio del rimorchio con l'aria proveniente dalla condotta automatica collegata alla motrice	V
C1A115	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servoautodistributore garantisce la frenatura automatica e continua del rimorchio	V
C1A116	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servoautodistributore è collegato alla condotta di comando moderabile ma non a quella di alimentazione automatica	F
C1A117	Nell'impianto di frenatura pneumatico il servoautodistributore non è munito di valvola di scarico e non consente la fuoriuscita dell'aria dagli elementi frenanti del rimorchio	F
C1A118	Nel serbatoio dell'impianto frenatura di tipo pneumatico del rimorchio viene accumulata l'aria compressa tramite la condotta moderabile collegata alla motrice	F
C1A119	Nei rimorchi muniti di impianto di frenatura pneumatico il freno automatico del rimorchio entra in funzione quando vengono sganciate le condotte dell'aria	V
C1A120	Nei rimorchi muniti di impianto di frenatura pneumatico è presente un dispositivo di frenatura meccanico che entra in funzione quando vengono sganciate le condotte dell'aria	F

C1A121	Periodicamente, è necessario controllare lo stato delle tubazioni dei freni (rigide e flessibili) tra il distributore e gli elementi frenanti dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico	V
C1A122	Non rientra tra i controlli periodici la verifica dello stato d'usura delle guarnizioni delle ganasce o dei pattini degli elementi dell'impianto di frenatura	F
C1A123	Periodicamente, è necessario controllare l'assenza di perdite di aria dell'impianto di frenatura di tipo pneumatico (tubazioni, serbatoi, ecc.)	V
C1A124	Sui veicoli muniti di impianto di frenatura pneumatico non è indispensabile tenere sotto controllo la pressione dell'aria nei serbatoi di accumulo tramite il manometro	F
C1A125	Nel caso di avaria dell'impianto di frenatura pneumatico di un veicolo pesante (solitamente superiore a 3,5 t) è richiesto sempre un adeguato intervento di un'officina di autoriparazione	V
C1A126	L'impianto di frenatura di tipo pneumoidraulico dei veicoli comprende una sola sezione di tipo idraulico	F
C1A127	L'impianto di frenatura di tipo pneumoidraulico dei veicoli comprende una sola sezione di tipo pneumatico	F
C1A128	Gli impianti di frenatura di tipo pneumoidraulico sono muniti di convertitori pneumoidraulici che trasmettono la forza dell'aria compressa a una pompa idraulica	V
C1A129	Nell'impianto di frenatura di tipo pneumoidraulico la pressione idraulica viene convertita in pressione pneumatica che serve per attivare i dispositivi frenanti sulle ruote	F
C1A130	Il freno motore è un dispositivo ausiliario dell'impianto di frenatura dei veicoli	V
C1A131	Il freno motore provoca il rallentamento del veicolo grazie all'interruzione della mandata di gasolio o di benzina e la riduzione della sezione dei condotti di scarico tramite una valvola a farfalla	V
C1A132	Il freno motore, se presente, evita il bloccaggio delle ruote in frenatura agendo direttamente sugli elementi frenanti del veicolo	F
C1A133	L'ABS evita il bloccaggio delle ruote in frenatura agendo sugli elementi frenanti dei veicoli	V
C1A134	Il rallentatore idraulico o elettromagnetico rallenta il veicolo frenando l'albero di trasmissione	V
C1A135	L'ABS rallenta il veicolo frenando gradualmente l'albero di trasmissione	F
C1A136	Il dispositivo avanzato di frenata di emergenza rallenta il veicolo frenando l'albero di trasmissione	F
C1A137	Il dispositivo avanzato di frenata di emergenza provoca il rallentamento del veicolo grazie all'interruzione della mandata di gasolio e la riduzione della sezione dei condotti di scarico	F
C1A138	Il freno motore è un dispositivo che, sfruttando l'effetto frenante del motore, consente di ridurre l'utilizzo del freno di servizio del veicolo nelle lunghe discese	V
C1A139	Il freno motore è un dispositivo che provoca il surriscaldamento degli elementi frenanti del veicolo con conseguente aumento dell'efficienza di frenatura	F
C1A140	Il freno motore installato sui veicoli è un dispositivo che, una volta inserito, provoca l'interruzione della mandata di gasolio o di benzina	V
C1A141	Il freno motore installato sui veicoli è un dispositivo che sostituisce il freno di servizio e consente di fermare il veicolo in distanze ragionevoli in tutte le situazioni di marcia	F
C1A142	Il freno motore installato sui veicoli è un dispositivo che, per arrestare la marcia del veicolo, provoca l'aumento della sezione dei condotti di scarico mediante l'apertura di una valvola a farfalla	F
C1A143	L'ABS consente di effettuare la frenatura repentina del veicolo in spazi relativamente brevi, senza danneggiare il battistrada del pneumatico e riducendo lo spazio di arresto	V
C1A144	L'ABS consente di sfruttare la forza frenante disponibile del veicolo che, al massimo, può essere pari al doppio del peso aderente	F
C1A145	I sensori del dispositivo ABS installati sulle ruote del veicolo rilevano la velocità di rotazione delle ruote tramite apposite ruote foniche	V
C1A146	I sensori della ABS installati sulle ruote del veicolo gestiscono direttamente una centralina idraulica	F
C1A147	L'elaboratore elettronico dell'ABS gestisce la centralina idraulica dell'impianto frenante del veicolo	V
C1A148	La centralina idraulica dell'ABS aumenta la pressione dell'olio sugli elementi frenanti delle singole ruote quando queste stanno per raggiungere il bloccaggio	F
C1A149	Il rallentatore è un dispositivo che agisce sull'albero di trasmissione e che, a comando, provoca un'accelerazione del veicolo quando il motore richiede potenza	F
C1A150	Il rallentatore è un dispositivo installato sui veicoli che agisce sull'albero di trasmissione e che, a comando, provoca un'azione frenante interagendo direttamente con l'impianto di frenatura di servizio	F
C1A151	Il rallentatore è un dispositivo installato sui veicoli che consente di ridurre l'usura e il surriscaldamento degli elementi frenanti del veicolo	V
C1A152	Il rallentatore è un dispositivo installato sui veicoli che può essere di tipo pneumoidraulico	F
C1A153	Il rallentatore è un dispositivo installato sui veicoli che può essere di tipo elettrico	V

C1A154	Il rallentatore di tipo idrodinamico o idraulico comprende una ruota pompa (rotore) collegata al carter del rallentatore fissato alla struttura portante del veicolo	F
C1A155	Il rallentatore di tipo idrodinamico o idraulico comprende una ruota turbina (statore) collegata al carter del rallentatore fissato alla struttura portante del veicolo	V
C1A156	Il rallentatore di tipo elettromagnetico comprende un induttore a bobine induttrici (statore) costituito da due masse metalliche massicce (dischi del rotore) collegate all'albero di trasmissione del veicolo	F
C1A157	Il dispositivo avanzato di frenata d'emergenza (AEBS) è in grado di individuare automaticamente una situazione d'emergenza e di attivare il sistema di frenata del veicolo	V
C1A158	Il dispositivo avanzato di frenata d'emergenza (AEBS) è obbligatorio per tutti i veicoli della categoria N in circolazione	F
C1B001	La scatola dello sterzo può essere essenzialmente del tipo a vite senza fine e settore dentato oppure ad ingranaggio cilindrico e cremagliera	V
C1B002	La scatola dello sterzo converte il moto rotatorio del piantone (e del volante) in moto di traslazione delle leve e dei tiranti del sistema di sterzo	V
C1B003	La scatola dello sterzo serve per convertire il moto di traslazione delle leve e dei tiranti del sistema di sterzo in moto rotatorio del volante	F
C1B004	Gli organi dello sterzo utilizzati nel campo automobilistico sono, di norma, di tipo meccanico con o senza servocomando (idraulico o elettrico)	V
C1B005	Il servocomando degli organi dello sterzo non è mai di tipo elettrico	F
C1B006	Il servocomando degli organi dello sterzo è sempre di tipo elettrico	F
C1B007	Le leve, i tiranti e le articolazioni (cilindriche o sferiche) collegano tra loro la scatola dello sterzo e la leva del blocco porta fusello	V
C1B008	I veicoli pesanti (aventi massa complessiva superiore a 3,5 t) sono solitamente muniti di scatola dello sterzo del tipo a vite senza fine e settore dentato	V
C1B009	È vietata l'installazione di assi posteriori autosterzanti sui veicoli pesanti	F
C1B010	Gli assi posteriori autosterzanti dei veicoli pesanti sono assi che consentono alle ruote non direttrici di sterzare automaticamente seguendo la traiettoria del veicolo	V
C1B011	La scatola dello sterzo che solitamente equipaggia i veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 t (veicoli pesanti) è del tipo a vite senza fine e settore dentato	V
C1B012	Nella scatola dello sterzo del tipo a vite senza fine e settore dentato il piantone del volante agisce sulle ruote direttrici tramite la scatola e barre tubolari che muovono le leve dei fuselli	V
C1B013	La scatola dello sterzo del tipo a vite senza fine e settore dentato comprende un pignone e un'asta a cremagliera che comandano le ruote direttrici	F
C1B014	Il blocco del fusello delle ruote anteriori degli autoveicoli comprende il fusello	V
C1B015	Il blocco del fusello delle ruote anteriori degli autoveicoli comprende il perno del fusello	V
C1B016	Il blocco del fusello delle ruote anteriori degli autoveicoli comprende il servosterzo	F
C1B017	Le ruote direttrici degli autoveicoli devono ruotare con angoli di sterzata diversi e non rimangono perfettamente parallele nelle traiettorie curvilinee	V
C1B018	Le ruote direttrici degli autoveicoli devono ruotare con angoli di sterzata diversi e rimangono perfettamente parallele nelle traiettorie curvilinee	F
C1B019	Le articolazioni sferiche (o giunti a snodo) del sistema di sterzo degli autoveicoli servono a collegare tra loro leve e tiranti dello sterzo	V
C1B020	L'articolazione dello sterzo degli autoveicoli comprende un perno filettato con dado di serraggio ed eventuale coppiglia di sicurezza	V
C1B021	Le articolazioni dello sterzo degli autoveicoli non sono soggette ad usura che può causare gioco del volante	F
C1B022	Il servocomando (servosterzo e idroguida) è un dispositivo che agendo sulle leve dello sterzo aiuta il conducente durante l'azione di sterzata del veicolo	V
C1B023	Il servosterzo sfrutta a comando la pressione dei gas emessi dai tubi di scarico del motore	F
C1B024	L'idroguida installata sui veicoli è costituita da un dispositivo operatore completo di valvole di comando e di impianto oleodinamico inserito direttamente nella scatola dello sterzo, in asse con il piantone	V
C1C001	Il campo visivo diretto del conducente è assicurato da specchi retrovisori esterni ed interni installati sui veicoli	F
C1C002	Il campo visivo indiretto del conducente è assicurato da parabrezza e lunotto posteriore nonché dal tergicristallo e dal lavavetro del veicolo	F
C1C003	È vietato applicare pellicole adesive sul parabrezza e sui vetri laterali anteriori dei veicoli	V
C1C004	È ammesso applicare pellicole adesive sui vetri laterali anteriori dei veicoli	F
C1C005	Alcune categorie di veicoli, come autobus, autocarri, autotreni o autoarticolati non presentano mai particolari limitazioni del campo di visibilità	F

C1C006	Per rimediare ai limiti del campo di visibilità, gli autocarri con carrozzeria a furgone o cassone possono utilizzare una telecamera installata nella parte posteriore del veicolo e un monitor installato nella cabina di guida	V
C1C007	Sugli autocarri con carrozzeria a furgone o cassone è vietato utilizzare telecamere e monitor per rimediare ai limiti del campo di visibilità posteriore	F
C1C008	Per rimediare ai limiti del campo di visibilità, gli autobus possono utilizzare una telecamera installata nella parte posteriore del veicolo e un monitor installato nella cabina di guida	V
C1C009	Le caratteristiche dei vetri installati sui veicoli a motore (parabrezza e finestrini laterali) incidono direttamente sulla sicurezza passiva	V
C1C010	Le caratteristiche dei vetri installati sui veicoli a motore (parabrezza e finestrini laterali) non incidono direttamente sulla sicurezza passiva	F
C1C011	I vetri di sicurezza dei veicoli a motore devono essere di tipo approvato	V
C1C012	I vetri di sicurezza dei veicoli a motore non devono riportare il marchio di fabbrica e gli estremi di approvazione ma solo il fabbricante	F
C1C013	Non sono ammesse alterazioni delle caratteristiche dei vetri del veicolo anche se, a determinate condizioni, sono ammesse pellicole adesive	V
C1C014	Tergicristallo, lavacristallo e tergiproiettori sono dispositivi che assicurano un adeguato campo visivo del conducente del veicolo	V
C1C015	I dispositivi di sbrinamento e disappannamento dei veicoli muniti di cabina chiusa e parabrezza devono essere costruiti nel rispetto di determinate prescrizioni	V
C1C016	I dispositivi per la visione indiretta installati sui veicoli appartenenti alle categorie M e N possono essere specchi e/o telecamera e monitor	V
C1C017	Telecamera e monitor sono dispositivi per la visione indiretta che consentono la visione della zona immediatamente dietro alla parte posteriore della carrozzeria	V
C1C018	Telecamera e monitor sono dispositivi per la visione indiretta vietati dalla vigente normativa	F
C1C019	Il corpo esterno che contiene la superficie speculare dei dispositivi retrovisori deve essere regolabile	V
C1C020	Il corpo esterno che contiene la superficie speculare dei dispositivi retrovisori deve essere rigido e non può essere cedevole in caso d'urto	F
C1C021	Gli specchi retrovisori degli autoveicoli, in base alle caratteristiche e funzioni, possono essere di tipo grandangolare	V
C1C022	Gli specchi retrovisori degli autoveicoli, in base alle caratteristiche e funzioni, possono essere ricoperti con pellicola autodesiva oscurante	F
C1C023	Gli specchi retrovisori interni dei veicoli sono installati all'interno dell'abitacolo	V
C1C024	Gli specchi retrovisori interni dei veicoli sono installati all'esterno dell'abitacolo	F
C1C025	Gli specchi retrovisori esterni principali sono installati nella parte esterna del veicolo (a destra e a sinistra)	V
C1C026	Gli specchi retrovisori esterni principali garantiscono la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale nella parte superiore del veicolo	F
C1C027	Gli specchi di categoria IV (retrovisori esterni grandangolari) sono installati nella parte esterna del veicolo e garantiscono la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale a destra più ampia di quella garantita dagli specchi principali	V
C1C028	Gli specchi di categoria IV (retrovisori esterni grandangolari) garantiscono la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale nella zona anteriore più ampia di quella garantita dalle telecamere e monitor	F
C1C029	Gli specchi di categoria V (retrovisori esterni d'accostamento) sono installati all'interno della cabina del veicolo	F
C1C030	Gli specchi di categoria V (retrovisori esterni d'accostamento) garantiscono la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale nella zona immediatamente vicino alla cabina di guida del veicolo, dalla parte opposta a quella del conducente	V
C1C031	Gli specchi di categoria VI (retrovisori anteriori) sono installati nella parte esterna del veicolo	V
C1C032	Gli specchi di categoria VI (retrovisori anteriori) garantiscono la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale nella zona immediatamente vicino alla cabina di guida del veicolo, dalla parte opposta a quella del conducente	F
C1C033	I dispositivi a telecamera e monitor installati sui veicoli comprendono un monitor	V
C1C034	I dispositivi a telecamera e monitor installati sui veicoli non comprendono un rilevatore	F
C1C035	La telecamera dei dispositivi a telecamera e monitor garantisce la visibilità della parte di strada piana e orizzontale nella zona illuminata dalle luci laterali di posizione	F
C1C036	Lo specchio retrovisore esterno principale di II categoria installato sui veicoli garantisce la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale a sinistra del veicolo	V
C1C037	Lo specchio retrovisore esterno principale di III categoria garantisce la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale a destra del veicolo	V

C1C038	Lo specchio retrovisore esterno grandangolare di IV categoria garantisce la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale a destra del veicolo	F
C1C039	Lo specchio retrovisore esterno d'accostamento di V categoria garantisce la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale a destra nella zona immediatamente vicino alla cabina di guida	V
C1C040	Il dispositivo a telecamera e monitor installato sui veicoli deve garantire la visibilità di una parte di strada piana e orizzontale nella zona laterale sinistra del veicolo	F
C1C041	I dispositivi retrovisori installati sui veicoli che rispondono alle norme UE possono non riportare il marchio di omologazione	F
C1C042	Nel marchio di omologazione dei dispositivi retrovisori che rispondono alle norme UE compare un simbolo che specifica la categoria dello specchio installato sul veicolo	V
C1C043	Le norme UE attualmente in vigore fissano i dispositivi retrovisori obbligatori ma non il numero minimo di tali dispositivi per le varie categorie di veicoli	F
C1C044	Le norme UE attualmente in vigore fissano il numero minimo dei dispositivi retrovisori ma non quelli obbligatori per le varie categorie di veicoli	F
C1C045	Le vigenti norme UE prescrivono l'installazione dei dispositivi retrovisori in base alla categoria internazionale di appartenenza dell'autoveicolo	V
C1C046	In determinati casi è previsto l'adeguamento degli autoveicoli delle categoria N2 e N3 già immatricolati mediante l'installazione di uno specchio grandangolare e/o di uno specchio di accostamento	V
C1C047	In determinati casi è previsto l'adeguamento degli autoveicoli delle categoria N2 e N3 già immatricolati mediante l'installazione di uno specchio anteriore	F
C1C048	In determinati casi è previsto l'adeguamento degli autoveicoli della categoria N2 e N3 già immatricolati mediante l'installazione di telecamera e monitor	F
C1C049	I veicoli delle categorie N2 e N3 immatricolati prima dell'1.1.2000 sono esentati dall'adeguamento, previsto in determinati casi, degli specchi grandangolari e di accostamento	V
C1C050	Tutti i veicoli di categoria N3 immatricolati dopo il 1.1.2000 sono esentati dall'adeguamento, previsto in determinati casi, degli specchi grandangolari e di accostamento	F
C1C051	L'adeguamento dei veicoli delle categorie N2 e N3 mediante la sostituzione degli specchi grandangolari e di accostamento, fatte salve alcune deroghe ed esenzioni, richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1C052	Per alcuni autoveicoli delle categorie N2 ed N3 già immatricolati con specchi grandangolari e di accostamento è previsto l'adeguamento mediante l'installazione di specchi di categoria IV e V con appositi marchi di omologazione	V
C1C053	Per alcuni autoveicoli delle categorie N2 ed N3 già immatricolati con specchi grandangolari e di accostamento è previsto l'adeguamento mediante la sostituzione della sola superficie riflettente con apposito marchio di omologazione	F
C1D001	I dispositivi di segnalazione visiva e d'illuminazione servono a rendere visibile la strada al conducente	V
C1D002	I dispositivi di segnalazione visiva e d'illuminazione servono a segnalare preventivamente e tempestivamente agli altri utenti della strada le manovre che il conducente intende effettuare	V
C1D003	I dispositivi di segnalazione visiva e d'illuminazione servono a localizzare il veicolo per via aerea	F
C1D004	I dispositivi di segnalazione e d'illuminazione visiva facoltativi possono essere di tipo non omologato	F
C1D005	I dispositivi di segnalazione e d'illuminazione visiva facoltativi devono essere installati conformemente alle prescrizioni previste dalla normativa	V
C1D006	Le luci d'angolo nella parte anteriore dei veicoli, se presenti, devono essere almeno 4	F
C1D007	Le luci di marcia diurna degli autoveicoli devono essere di colore bianco	V
C1D008	Sono ammesse 4 luci di marcia diurna posizionate nella parte posteriore dei veicoli	F
C1D009	Alcuni veicoli, oltre agli ordinari dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, devono essere equipaggiati di specifici segnali, pannelli, contrassegni	V
C1D010	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti di tipo omologato servono per segnalare posteriormente i veicoli pesanti e lunghi	V
C1D011	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti di tipo omologato sono previsti per veicoli adibiti al trasporto di cose aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t delle categoria N2, N3, O3, O4	V
C1D012	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti di tipo omologato sono previsti per veicoli adibiti al trasporto di cose delle categorie N1, N2, N3	F
C1D013	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti di tipo omologato devono essere installati sui trattori per semirimorchio	F
C1D014	I pannelli posteriori di tipo omologato previsti per rimorchi e semirimorchi adibiti al trasporto di cose superiori a 3,5 t sono a strisce rosso fluorescente e giallo retroriflettente	F

C1D015	I pannelli posteriori di tipo omologato previsti per rimorchi e semirimorchi adibiti al trasporto di cose superiori a 3,5 t sono gialli retroriflettenti con cornici rosso fluorescente	V
C1D016	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti da apporre nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 devono recare il marchio internazionale d'omologazione	V
C1D017	Non è più previsto il marchio internazionale d'omologazione per i pannelli retroriflettenti e fluorescenti da apporre nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4	F
C1D018	Tra le configurazioni previste per i pannelli retroriflettenti e fluorescenti da apporre nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 vi è quella a due pannelli orizzontali	V
C1D019	Tra le configurazioni previste per i pannelli retroriflettenti e fluorescenti da apporre nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 vi è quella a sei pannelli verticali	F
C1D020	Tra le configurazioni previste per i pannelli retroriflettenti e fluorescenti da apporre nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 vi è quella a due pannelli verticali	V
C1D021	L'installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 deve essere effettuata nel rispetto dell'altezza minima dal suolo dei pannelli	V
C1D022	L'installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 deve essere effettuata nel rispetto dell'altezza massima dal suolo dei pannelli	V
C1D023	L'installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti nella parte posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 deve essere effettuata nel rispetto della distanza massima dalla parte superiore della carrozzeria	F
C1D024	I pannelli retroriflettenti o retroriflettenti e fluorescenti devono essere di tipo approvato con marchio conforme alle prescrizioni tecniche stabilite nel CDS	F
C1D025	I veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 devono essere muniti di evidenziatori laterali e posteriori	V
C1D026	I veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 ad uso speciale non sono soggetti all'obbligo degli evidenziatori laterali e posteriori	F
C1D027	Gli evidenziatori previsti per veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 sono di colore rosso o giallo se laterali	F
C1D028	Gli evidenziatori posteriori, previsti per veicoli delle categorie N2, N3, O3 e O4 sono di colore bianco o giallo	F
C1D029	Gli evidenziatori previsti dal CDS possono consistere in una striscia rettangolare applicata in maniera tale da identificare l'intera lunghezza del veicolo e del suo rimorchio visto di lato o di dietro	V
C1D030	Gli evidenziatori previsti dal CDS possono consistere in una serie di strisce atte ad essere applicate in maniera tale da evidenziare l'ingombro del veicolo visto di lato oppure di dietro	V
C1D031	Gli evidenziatori previsti dal CDS possono consistere in una striscia rettangolare applicata in maniera tale da identificare il 50% dell'intera lunghezza del veicolo e del suo rimorchio visto di lato o di dietro	F
C1D032	Gli evidenziatori previsti dal CDS devono rendere visibile almeno l'80% dell'intera lunghezza del veicolo	V
C1D033	Gli evidenziatori previsti dal CDS devono rendere visibile almeno il 50% dell'intera lunghezza del veicolo	F
C1D034	Gli evidenziatori previsti dal CDS devono rendere visibile almeno l'80% dell'intera lunghezza e dell'intera larghezza del veicolo tramite una striscia laterale e posteriore su motrice e rimorchio	V
C1D035	Gli evidenziatori previsti dal CDS possono essere installati in modo discontinuo e con interruzioni purché rendano visibile il 55 % della lunghezza del veicolo	F
C1D036	Gli evidenziatori dei veicoli, previsti dal CDS, devono risultare a un'altezza dal suolo pari a 200 mm	F
C1D037	Gli evidenziatori dei veicoli, previsti dal CDS, non possono essere mai di tipo segmentato	F
C1D038	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE sono di tipo completo se indicano la dimensione orizzontale di un veicolo per mezzo di una sola linea continua	F
C1D039	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE sono di tipo parziale quando indicano la sagoma di un veicolo per mezzo di una linea continua	F
C1D040	Gli evidenziatori di tipo lineare previsti dalle norme UE indicano le dimensioni orizzontali (lunghezza e larghezza) di un veicolo per mezzo di una linea continua	V
C1D041	Gli evidenziatori previsti dalle norme UE sono obbligatori sui veicoli della categoria N2 superiori a 7,5 t ed N3 (a eccezione dei telai cabinati, dei veicoli incompleti e dei trattori), O3, O4	V
C1D042	Gli evidenziatori previsti dalle norme UE sono obbligatori dal 2008 sui veicoli delle categorie M1 e O1	F
C1D043	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE devono essere di tipo completo sulla parte laterale di tutti i veicoli della categoria N2 di lunghezza superiore a 4 m	F

C1D044	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE devono essere posizionati in modo che in larghezza, risultino il più possibile vicino al bordo del veicolo e siano pari almeno al 50% della larghezza fuori tutto del veicolo	F
C1D045	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE devono essere posizionati in modo che in altezza, salvo eccezioni, risultino il più in basso possibile, tra 250 e 1.500 mm rispetto al suolo	V
C1D046	Gli evidenziatori di sagoma previsti dalle norme UE devono essere di colore rosso o giallo lateralmente	F
C1D047	Gli evidenziatori retroriflettenti di sagoma previsti dalle norme UE devono essere omologati conformemente alle norme previste dall'art. 80 CDS	F
C1D048	I veicoli eccezionali devono essere muniti di appositi pannelli retroriflettenti	V
C1D049	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se muniti di cartelli di colore verde con impressa in nero, la lettera "d" o "a" minuscola	V
C1D050	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se muniti di appositi cartelli di colore bianco con bordo verde	F
C1D051	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t che trasportano prodotti deperibili possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se, muniti di appositi cartelli	V
C1D052	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t che trasportano legna possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se muniti di appositi cartelli	F
C1D053	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t che trasportano latte (fresco) possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale, se muniti di appositi pannelli	V
C1D054	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se muniti di appositi cartelli di colore verde fissati sulle fiancate e sul retro del veicolo	V
C1D055	I veicoli di massa complessiva superiore a 7,5 t possono circolare in deroga ai divieti previsti da apposito calendario annuale ministeriale se muniti di cartelli di colore arancione con la scritta ADR 33	F
C1D056	I veicoli adibiti esclusivamente al trasporto combinato sono muniti di un pannello inamovibile, fissato sulla parte anteriore della cabina di guida, di colore blu con impressa la lettera "c" minuscola colore bianco	V
C1D057	Sui veicoli adibiti al trasporto di animali vivi deve essere apposta la scritta generica TRASPORTO ANIMALI VIVI ovvero che specifichi il tipo di animali trasportati	V
C1D058	Sui veicoli adibiti al trasporto di animali vivi deve essere apposto un cartello di colore verde con impressa in nero, la lettera "d" o "a" minuscola a seconda del tipo di animale trasportato	F
C1D059	I veicoli adibiti ai trasporti in regime TIR devono essere muniti di cartelli con la scritta TIR di colore bianco su fondo azzurro	V
C1D060	I veicoli adibiti ai trasporti in regime TIR devono essere muniti di cartelli con la scritta TIR collocati sulle parti laterali del veicolo	F
C1D061	I veicoli adibiti ai trasporti in regime TIR devono essere muniti di cartelli con la scritta TIR di colore nero su fondo arancione	F
C1D062	I comandi installati sui veicoli sono azionati direttamente dal conducente e consentono di attivare e disattivare il relativo dispositivo	V
C1D063	Le spie installate sul cruscotto dei veicoli indicano l'attivazione di un dispositivo tramite un apposito segnale ottico	V
C1D064	Le spie di innesto installate sul cruscotto dei veicoli servono ad indicare se il relativo dispositivo messo in azione è correttamente funzionante	F
C1D065	Le spie di funzionamento installate sul cruscotto dei veicoli servono ad indicare se il relativo dispositivo messo in azione è correttamente funzionante	V
C1D066	Gli indicatori installati sul cruscotto dei veicoli servono a verificare se un dispositivo è attivato e disattivato	F
C1D067	I dispositivi a luce lampeggiante gialla o arancione servono per rendere visibili i veicoli adibiti a servizi di polizia, antincendio o soccorso per l'espletamento dei servizi urgenti d'istituto	F
C1D068	I taxi sono muniti di contrassegno luminoso con la scritta TAXI	V
C1E001	Le sospensioni sono l'insieme degli elementi che collegano gli assi e le ruote al telaio o alla struttura portante del veicolo	V
C1E002	Le sospensioni sono l'insieme degli elementi che servono ad attenuare le vibrazioni e le oscillazioni causate dalla strada durante la circolazione	V
C1E003	Le sospensioni dei veicoli devono garantire la stabilità di marcia ma non il comfort di marcia	F
C1E004	Le sospensioni dei veicoli comprendono gli ammortizzatori	V

C1E005	Le sospensioni dei veicoli non comprendono i bracci oscillanti o braccetti	F
C1E006	Le sospensioni dei veicoli comprendono gli elementi elastici	V
C1E007	Le sospensioni dei veicoli comprendono elementi elastici	V
C1E008	Le sospensioni dei veicoli comprendono elementi per smorzare le oscillazioni (ammortizzatori)	V
C1E009	Le sospensioni dei veicoli comprendono il servosterzo	F
C1E010	Le sospensioni dei veicoli non comprendono i silent-block	F
C1E011	Gli elementi elastici delle sospensioni dei veicoli possono essere del tipo a molle pneumatiche	V
C1E012	Gli elementi elastici delle sospensioni dei veicoli possono essere del tipo a molle di torsione	V
C1E013	Gli elementi elastici delle sospensioni dei veicoli possono essere del tipo ad ammortizzatori a doppio effetto	F
C1E014	Gli ammortizzatori dei veicoli smorzano (frenano) le oscillazioni innescate dagli elementi elastici della sospensione (le molle)	V
C1E015	L'ammortizzatore comprende uno stantuffo che è munito di apposite valvole ed è collegato ad uno stelo ancorato alla scocca o al telaio del veicolo	V
C1E016	L'ammortizzatore del veicolo comprende la molla elicoidale che funge da elemento elastico	F
C1E017	Gli ammortizzatori dei veicoli maggiormente utilizzati sono di tipo a liquido anticongelante	F
C1E018	I bracci o braccetti sono elementi trasversali o longitudinali o obliqui oscillanti delle sospensioni dei veicoli	V
C1E019	Bracci o braccetti delle sospensioni dei veicoli sono elementi elastici e snodati che possono oscillare solamente lungo un piano parallelo alla sede stradale	F
C1E020	Puntoni e tiranti sono elementi rigidi trasversali o longitudinali delle sospensioni dei veicoli che evitano lo scorrimento dell'assale in senso longitudinale e/o trasversale	V
C1E021	I silent-block delle sospensioni dei veicoli sono gli elementi che servono ad assorbire urti e vibrazioni dovute a sollecitazioni trasmesse dalle ruote	V
C1E022	I silent-block delle sospensioni dei veicoli sono gli elementi che servono ad assorbire la pressione dovuta all'azione del vento sulla carrozzeria	F
C1E023	I silent-block delle sospensioni dei veicoli comprendono una parte rigida esterna	V
C1E024	I silent-block delle sospensioni dei veicoli sono installati nelle parti estreme dei puntoni o dei tiranti	V
C1E025	I silent-block delle sospensioni sono elementi che migliorano l'estetica del veicolo	F
C1E026	La barra antirollio delle sospensioni dei veicoli è un elemento meccanico avente forma a C con le due estremità collegate ai bracci o braccetti delle sospensioni dello stesso asse	V
C1E027	La barra antirollio delle sospensioni dei veicoli è collegata agli organi di trasmissione	F
C1E028	La barra antirollio delle sospensioni dei veicoli è fissata all'albero di trasmissione	F
C1E029	La barra antirollio delle sospensioni dei veicoli ruota intorno al proprio asse perpendicolare alla sezione circolare della barra	V
C1E030	L'assale di un veicolo avente massa complessiva superiore a 3,5 t è l'insieme degli elementi che sostengono le ruote di un singolo asse	V
C1E031	L'assale di un veicolo avente massa complessiva superiore a 3,5 t può essere di tipo sollevabile	V
C1E032	È vietata l'installazione sui veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t di assali tipo sollevabile	F
C1E033	L'assale di un veicolo avente massa complessiva superiore a 3,5 t può essere di tipo autosterzante	V
C1E034	L'assale di un veicolo avente massa complessiva superiore a 3,5 t può essere di tipo scorrevole	F
C1E035	Il dispositivo di sollevamento dell'asse dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) può servire per ridurre o aumentare il carico sull'asse in base alle esigenze di trasporto	V
C1E036	Il dispositivo di sollevamento dell'asse di veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) può servire per consentire lo spunto su strada con elevata aderenza	F
C1E037	Il dispositivo di sollevamento dell'asse di veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) può servire per ridurre l'usura dei pneumatici quando il veicolo circola scarico	V
C1E038	Il dispositivo di sollevamento dell'asse di tipo per lo spunto può essere utilizzato durante la marcia su strada per ridurre l'usura dei pneumatici e agevolare le manovre di svolta del veicolo	F
C1E039	Il dispositivo di sollevamento dell'asse di tipo per la marcia normale viene sollevato durante la marcia su strada per ridurre l'usura dei pneumatici e agevolare le manovre di svolta del veicolo	V
C1E040	La presenza del dispositivo di sollevamento dell'asse sul veicolo è annotata solitamente sul documento di circolazione	V
C1E041	Il dispositivo di sollevamento dell'asse dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) di tipo per lo spunto viene utilizzato sulle autostrade quando il veicolo è carico	F
C1E042	L'assale autosterzante dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) consente alle ruote non direttrici di sterzare automaticamente seguendo la traiettoria del veicolo	V
C1E043	L'assale autosterzante dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) consente alle ruote direttrici di sterzare automaticamente senza nessun intervento del conducente sul volante	F

C1E044	L'assale autosterzante dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) è montato sugli assi anteriori ed incorpora le ruote direttrici del veicolo	F
C1E045	L'assale autosterzante dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) consente al veicolo di percorrere traiettorie curvilinee con un raggio di svolta contenuto e senza eccessivo strisciamento delle ruote	V
C1E046	L'assale autosterzante dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) non può essere munito di un dispositivo che blocca o guida le ruote autosterzanti durante la retromarcia	F
C1E047	L'assale scaricabile dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) è un asse il cui carico può essere variato senza sollevare l'asse con il relativo dispositivo di sollevamento	V
C1E048	La sospensione di tipo pneumatico è costituita essenzialmente da molle ad aria e viene utilizzata prevalentemente sui veicoli pesanti (solitamente superiori a 3,5 t)	V
C1E049	La molla ad aria delle sospensioni dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) comprende un involucro di gomma e tela entro il quale viene immesso olio in pressione proveniente da una pompa idraulica	F
C1E050	La molla ad aria delle sospensioni dei veicoli comprende le valvole livellatrici che inviano aria compressa agli involucri di gomma quando il piano di carico del veicolo si alza rispetto al suolo	F
C1E051	La molla ad aria delle sospensioni dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) comprende le valvole livellatrici che scaricano aria compressa dagli involucri di gomma quando il piano di carico del veicolo si solleva rispetto al suolo	V
C1E052	Le sospensioni pneumatiche dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) consentono al veicolo di mantenere un assetto costante (altezza dal suolo costante)	V
C1E053	Le sospensioni pneumatiche dei veicoli possono essere utilizzate sugli autobus per agevolare la salita e la discesa dei passeggeri disabili su carrozzella	V
C1E054	Il conducente non può mai comandare manualmente le sospensioni pneumatiche dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) per variare l'altezza da terra del veicolo e della carrozzeria	F
C1E055	Le molle ad aria dei veicoli comprendono un involucro di gomma e tela (prevalentemente, corda di nylon) entro il quale viene immessa aria in pressione tramite valvole livellatrici	V
C1E056	Le molle ad aria dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) comprendono un involucro di gomma e tela (prevalentemente, corda di nylon) entro il quale è presente aria a pressione costante che non varia mai	F
C1E057	Le molle ad aria della sospensione pneumatica dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) comprendono due piatti metallici, uno nella parte superiore e uno nella parte inferiore	V
C1E058	Le molle ad aria della sospensione pneumatica dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) possono essere di tipo elipress	V
C1E059	Le molle ad aria della sospensione pneumatica dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) possono essere di tipo abspress	F
C1E060	Le molle ad aria dei veicoli di tipo elipress sono costituite da diaframmi in gomma e tela, si deformano durante l'escursione verticale e non hanno portanza se non sono riempite di aria compressa	F
C1E061	Le molle ad aria dei veicoli di tipo torpress (molle a soffiutto) sono costituite da un involucro in gomma e tela con più soffiutti e non hanno portanza se non sono riempite di aria compressa	V
C1E062	Le valvole livellatrici delle molle ad aria dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) immettono aria all'interno dell'elemento in gomma quando il pianale del veicolo si abbassa, per effetto del carico	V
C1E063	Le valvole livellatrici delle molle ad aria dei veicoli (solitamente superiori a 3,5 t) immettono aria all'interno dell'elemento in gomma quando il pianale del veicolo si solleva, per effetto del carico	F
C1E064	Nei veicoli ogni ruota abbinata ad un pneumatico deve garantire resistenza e durata oltreché peso limitato e adeguata capacità di carico	V
C1E065	Nei veicoli ogni ruota può essere liberamente abbinata a qualsiasi pneumatico	F
C1E066	Il pneumatico è un involucro di gomma rinforzato con elementi metallici o tessili che contiene aria ad una pressione superiore a quella atmosferica	V
C1E067	I pneumatici dei veicoli devono essere di tipo omologato	V
C1E068	Sui veicoli possono essere installati pneumatici di tipo non omologato purché sicuri	F
C1E069	I pneumatici devono essere identificati mediante la marcatura delle caratteristiche tecniche	V
C1E070	I pneumatici non richiedono l'accertamento periodico dello stato e dell'usura	F
C1E071	L'utilizzo di pneumatici non efficienti comporta l'applicazione delle sanzioni previste dal CDS	V
C1E072	I pneumatici dei veicoli devono essere privi di lesioni	V
C1E073	La profondità degli intagli principali dei pneumatici (nella zona centrale del battistrada che copre i 3/4 della superficie) deve essere almeno pari 1,00 mm per autoveicoli, filoveicoli e rimorchi	F
C1E074	La profondità degli intagli principali dei pneumatici (nella zona centrale del battistrada che copre i 3/4 della superficie) deve essere almeno pari 0,5 mm per motoveicoli	F
C1E075	La profondità degli intagli principali dei pneumatici (nella zona centrale del battistrada che copre i 3/4 della superficie) deve essere almeno pari 1,60 mm per ciclomotori	F

C1E076	I pneumatici dei veicoli con tagli sui fianchi, lesionati, usurati, ecc. devono essere sostituiti	V
C1E077	La pressione di gonfiaggio dei pneumatici installati sui veicoli deve essere controllata periodicamente, prima della partenza e quando il pneumatico è freddo	V
C1E078	La pressione di gonfiaggio dei pneumatici installati sui veicoli deve essere controllata periodicamente quando il pneumatico è caldo	F
C1E079	La pressione di gonfiaggio dei pneumatici installati sul veicolo è stabilita dal costruttore del pneumatico	F
C1E080	La pressione di gonfiaggio dei pneumatici installati sul veicolo può essere diversa per i pneumatici dell'asse anteriore e dell'asse posteriore	V
C1E081	Nei veicoli la pressione di gonfiaggio del pneumatico non regolare provoca l'anomala usura del battistrada	V
C1E082	Nei veicoli la pressione di gonfiaggio non regolare provoca la diminuzione del comfort di marcia	V
C1E083	Nei veicoli la pressione di gonfiaggio non regolare non influisce sull'area di impronta del pneumatico	F
C1E084	Nei veicoli, le vibrazioni del complesso ruota-pneumatico in senso verticale (saltellamenti) possono essere dovute alla mancanza dell'equilibratura statica	V
C1E085	Nei veicoli, gli sfarfallamenti del complesso ruota-pneumatico possono essere dovuti alla mancanza dell'equilibratura statica	F
C1E086	Nei veicoli, la mancanza di equilibratura può procurare consumi anomali del pneumatico	V
C1E087	La mancanza di equilibratura del pneumatico può migliorare la stabilità di marcia del veicolo anche se può avere effetti negativi sul sistema di sterzo	F
C1E088	L'anomala usura del battistrada dei pneumatici può essere dovuta alla bassa pressione di gonfiaggio degli stessi in quanto si usurano prevalentemente i bordi	V
C1E089	L'anomala usura del battistrada dei pneumatici può essere dovuta alla alta pressione di gonfiaggio degli stessi in quanto si usurano prevalentemente i bordi	F
C1E090	L'anomala usura del battistrada dei pneumatici può essere dovuta a cattiva registrazione degli angoli di incidenza, campanatura o convergenza delle ruote	V
C1E091	La cattiva registrazione degli organi di direzione non influenza l'usura del battistrada dei pneumatici	F
C1E092	Tutti i pneumatici montati sul veicolo devono avere la stessa struttura	V
C1E093	I pneumatici di scorta per uso temporaneo devono avere la stessa struttura di quelli installati sul veicolo	F
C1E094	I pneumatici montati su un asse del veicolo possono essere di tipo diverso se sono efficienti	F
C1E095	Le caratteristiche del pneumatico (dimensionali, di carico, di velocità, ecc.) che può essere installato su un veicolo sono indicate sul documento di circolazione del veicolo	V
C1E096	Le caratteristiche dimensionali e di prestazione dei pneumatici che possono essere installati in alternativa sui veicoli vengono indicate nei siti internet del costruttore del pneumatico	F
C1E097	Ciascun pneumatico riporta, impresso sul proprio fianco, gli indici di prestazione	V
C1E098	Ciascun pneumatico riporta, impresso sul proprio fianco, il codice di velocità	V
C1E099	Nel caso di sostituzione dei pneumatici usurati con altri di ricambio l'intestatario del veicolo deve sottoscrivere apposita dichiarazione da esibire in occasione della revisione	F
C1E100	Gli pneumatici che possono essere installati in alternativa sul veicolo sono indicati nelle righe descrittive del documento di circolazione	V
C1E101	Gli pneumatici che possono essere installati in alternativa sul veicolo sono indicati in apposito attestato integrativo del documento di circolazione	F
C1E102	Gli indici di prestazione sono indicati sugli pneumatici ma non risultano nelle righe descrittive del documento di circolazione	F
C1E103	L'installazione di pneumatici diversi rispetto a quelli previsti per il veicolo rientra tra le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli disciplinate dall'art. 78 CDS	V
C1E104	L'installazione di pneumatici diversi rispetto a quelli previsti per il veicolo non comporta mai l'approvazione del veicolo presso il competente UMC	F
C1E105	L'installazione di pneumatici con indici di carico e velocità superiori a quelli indicati sul documento di circolazione comporta l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1E106	L'installazione di pneumatici con marca del costruttore diversa da quella eventualmente annotata sul documento di circolazione è vietata	F
C1E107	L'aggiornamento del documento di circolazione con un tipo di pneumatico diverso da quello indicato sul documento di circolazione può essere effettuato con operazione amministrativa se il diverso tipo risulta tra quelli previsti in sede di omologazione del veicolo	V
C1E108	La sostituzione degli pneumatici sui veicoli in circolazione con altri di tipo diverso, comporta l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1E109	La sostituzione degli pneumatici sui veicoli in circolazione con altri di tipo diverso, comporta l'aggiornamento dell'Attestato integrativo del documento di circolazione	F

C1E110	La sostituzione dei pneumatici sui veicoli in circolazione con altri di tipo diverso, comporta l'aggiornamento del libretto di uso e manutenzione	F
C1E111	Per i limiti di carico e velocità dei pneumatici dei veicoli eccezionali si può fare riferimento alla dichiarazione del fabbricante dei pneumatici riportato anche sul documento di circolazione	V
C1E112	I carichi limite ammissibili per i pneumatici degli autobus non possono essere maggiorati in funzione della velocità operativa del veicolo	F
C1F001	Gli autoveicoli, i rimorchi, i ciclomotori, i motoveicoli e i filoveicoli devono avere per costruzione il numero di telaio (numero di identificazione)	V
C1F002	Gli autoveicoli e i rimorchi, ma non i ciclomotori e i motoveicoli, devono avere per costruzione il numero di telaio (numero di identificazione)	F
C1F003	Gli autoveicoli devono essere muniti per costruzione della targhetta del costruttore, salvo casi particolari	V
C1F004	Nel numero di telaio sono riportati il nome del costruttore, il numero di omologazione e il numero di posti del veicolo	F
C1F005	Il numero di telaio punzonato sui longheroni della struttura portante identifica ogni esemplare di veicolo	V
C1F006	Il numero di telaio associato ad ogni veicolo viene riportato anche sulla targhetta del costruttore a cura del competente UMC	F
C1F007	Il numero di telaio viene impresso sulla struttura portante del veicolo dal proprietario del veicolo	F
C1F008	Il numero di telaio viene impresso sulla struttura portante del veicolo dal costruttore del veicolo	V
C1F009	Il numero di telaio non può mai essere impresso sulla struttura portante del veicolo da parte dell'UMC	F
C1F010	Eventuali difformità tra il numero punzonato e quello riportato sui documenti di circolazione non sono importanti ai fini dell'identificazione del veicolo	F
C1F011	La targhetta del costruttore viene fissata in una zona visibile della struttura portante del veicolo	V
C1F012	La targhetta del costruttore contiene il numero di telaio del veicolo	V
C1F013	La targhetta del costruttore contiene il nome del proprietario del veicolo	F
C1F014	La targhetta del costruttore contiene il numero di targa del veicolo	F
C1F015	Nel caso in cui il numero di telaio di un veicolo sia contraffatto o alterato l'officina meccanica di autoriparazione di fiducia deve punzonarne uno nuovo	F
C1F016	La punzonatura o la ripetizione del numero originario del telaio di un veicolo deve, in ogni caso, essere effettuata a cura degli UMC	V
C1F017	La punzonatura del numero di telaio sulla struttura portante del veicolo è di competenza esclusiva del costruttore del veicolo	F
C1F018	La punzonatura del numero di telaio sulla struttura portante del veicolo compete al UMC se il numero originale è contraffatto	V
C1F019	Sulla struttura portante dei veicoli sono installati i dispositivi e gli accessori per trasportare la merce e/o i passeggeri	V
C1F020	Il motore dei veicoli è ancorato, di norma, alla struttura portante	V
C1F021	Il cruscotto dei veicoli deve essere ancorato alla struttura portante	F
C1F022	La struttura portante non assorbe le sollecitazioni indotte dal peso proprio del veicolo	F
C1F023	Le sospensioni dei veicoli sono ancorate alla struttura portante	V
C1F024	La leva del cambio dei veicoli è ancorata alla struttura portante	F
C1F025	Il motore è ancorato, di norma, alla struttura portante del veicolo del veicolo pesante	V
C1F026	Le sospensioni sono ancorate, di norma, alla struttura portante del veicolo pesante	V
C1F027	Le porte della cabina di guida dei veicoli pesanti sono ancorate, di norma, ai longheroni della struttura portante del veicolo	F
C1F028	L'allestimento di un veicolo pesante consiste, di norma, nell'installazione di una carrozzeria su un autotelaio	V
C1F029	L'installazione di una carrozzeria su un autotelaio richiede solamente la presentazione di una relazione tecnica presso la competente Amministrazione Provinciale	F
C1F030	L'allestimento di un veicolo consiste, di norma, nell'installazione di una carrozzeria, compresa la relativa sovrastruttura e le eventuali attrezzature, su un autotelaio di tipo omologato	V
C1F031	L'allestimento di un veicolo consiste, di norma, nell'installazione di un asse aggiuntivo e/o nell'allungamento del telaio	F
C1F032	La tipologia di carrozzeria è annotata alla pagina 1 del documento di circolazione, in corrispondenza del codice armonizzato "B"	F
C1F033	La variazione o la modifica della carrozzeria comporta il deposito di una relazione tecnica presso il competente ufficio tecnico del PRA	F
C1F034	L'inquadratura del veicolo per trasporto specifico e il tipo di carrozzeria di cui è munito il veicolo non vengono indicati sul documento di circolazione	F
C1F035	La tipologia di carrozzeria installata sul veicolo non è annotata sul documento di circolazione	F

C1F036	Nei veicoli ogni variazione del tipo di carrozzeria comporta l'aggiornamento del documento di circolazione a seguito di apposita visita e prova	V
C1F037	I mezzi d'opera sono compresi tra i veicoli adibiti ad uso speciale	F
C1F038	I mezzi d'opera vengono classificati a parte dal vigente CDS per la specifica utilizzazione prevista per tali veicoli	V
C1F039	I mezzi d'opera vengono classificati a parte dal vigente CDS per le peculiari caratteristiche tecniche	V
C1F040	I mezzi d'opera vengono classificati a parte dal vigente CDS per i limiti di sagoma che eccedono quelli previsti dalla vigente normativa	F
C1F041	Le caratteristiche dell'isolamento termico delle carrozzerie dei veicoli stradali sono importanti nella realizzazione di veicoli per trasporto di merci deperibili con carrozzerie isotermitiche	V
C1F042	L'isolamento termico nelle applicazioni automobilistiche è particolarmente importante nella realizzazione di veicoli ad uso speciale muniti di autogrù	F
C1F043	L'isolamento termico nelle applicazioni automobilistiche è particolarmente importante nella realizzazione di veicoli per trasporto di ghiaia	F
C1F044	L'isolamento termico nelle applicazioni automobilistiche è particolarmente importante nella realizzazione di veicoli adibiti al trasporto di derrate deperibili in regime ATP	V
C1F045	I veicoli equipaggiati con carrozzerie isotermitiche, con o senza dispositivo termico (frigorifero, calorifero, ecc.), possono essere in regime ATP	V
C1F046	I veicoli classificati genericamente quali veicoli per trasporto di cose, sono muniti dell'attestato ATP	F
C1F047	I veicoli in regime ATP sono classificati quali veicoli per trasporto specifico e sono muniti dell'attestato ATP	V
C1F048	Tutti i veicoli muniti di carrozzeria isotermitica devono essere muniti di attestato ATP	F
C1F049	I veicoli equipaggiati di carrozzerie isotermitiche devono essere muniti di idoneo gruppo frigorifero	F
C1F050	I veicoli allestiti per il trasporto esclusivo di container o casse mobili sono dotati di una carrozzeria del tipo pianale	F
C1F051	I veicoli allestiti per il trasporto esclusivo di container o casse mobili presentano un telaio nudo e sono privi di qualsiasi superficie di appoggio	V
C1F052	I veicoli allestiti per il trasporto esclusivo di container o casse mobili sono muniti di appositi blocchi d'angolo denominati twist-locks	V
C1F053	I dispositivi per la movimentazione di carrozzerie applicati al veicolo sono esenti dal rispetto della direttiva macchine	F
C1F054	L'ancoraggio della sovrastruttura (carrozzeria e altri elementi della carrozzeria) all'autotelaio viene solitamente realizzato tramite giunzioni a vite oppure tramite cravatte o cavallotti	V
C1F055	L'installazione dei dispositivi per la movimentazione di carrozzerie (containers o casse mobili) non richiede l'approvazione e l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F056	Il veicolo allestito con dispositivi di ancoraggio per il trasporto esclusivo di container o casse mobili di tipo unificato viene inquadrato quale autoveicolo per trasporto specifico	V
C1F057	Il veicolo allestito con dispositivi di ancoraggio per il trasporto di container o casse mobili di tipo unificato, viene inquadrato autoveicolo per uso speciale	F
C1F058	Il trasporto di container unificati ISO o di casse mobili può essere effettuato anche con veicoli che non sono attrezzati esclusivamente per tale trasporto	V
C1F059	Il trasporto di container unificati ISO o di casse mobili può essere effettuato esclusivamente con veicoli appositamente attrezzati e dotati di telaio nudo	F
C1F060	Il trasporto di container unificati ISO o di casse mobili non può essere effettuato con veicoli muniti di carrozzerie come pianali cassoni dotati dei blocchi d'angolo	F
C1F061	La presenza dei sistemi di bloccaggio dei contenitori o delle casse mobili è sempre annotata sul documento di circolazione a cura degli UMC	F
C1F062	I sistemi di bloccaggio dei contenitori o delle casse mobili devono risultare dal documento di circolazione del veicolo	V
C1F063	I veicoli adibiti al trasporto di veicoli sono classificati come "veicoli per trasporto specifico"	V
C1F064	I veicoli adibiti al trasporto specifico di veicoli sono inquadrati quali "veicoli con carrozzerie a guide carrabili e rampe di carico, idonee esclusivamente al trasporto di veicoli"	V
C1F065	I veicoli adibiti al trasporto di veicoli sono classificati come "veicoli per uso speciale"	F
C1F066	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani non possono essere inquadrati tra i veicoli adibiti al trasporto specifico	F
C1F067	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani sono muniti di particolari attrezzature per la raccolta dei rifiuti	V
C1F068	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti solidi urbani non sono muniti di sistemi di sollevamento dei cassonetti	F

C1F069	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani possono essere muniti di apposti alloggi per il personale addetto alla raccolta dei rifiuti	V
C1F070	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani possono essere equipaggiati di terminali di scarico orientati verso l'alto	V
C1F071	La carrozzeria degli autoveicoli per trasporto specifico di rifiuti solidi urbani è munita di un compattatore	V
C1F072	La carrozzeria degli autoveicoli per il trasporto dei rifiuti urbani è munita di una cisterna	F
C1F073	La carrozzeria per il trasporto dei rifiuti è caratterizzata da: volume di carico, dimensioni, modalità di carico, modalità di scarico	V
C1F074	Il personale addetto al ciclo del lavoro dei veicoli adibiti al trasporto di rifiuti non può essere trasportato su apposite pedane esterne	F
C1F075	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani devono essere muniti di sistemi di sicurezza a tutela degli addetti al servizio di raccolta rifiuti	V
C1F076	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani non hanno l'obbligo di installazione del dispositivo a luce lampeggiante gialla o arancione	F
C1F077	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani devono essere muniti di segnale di pericolo	V
C1F078	I veicoli classificati mezzi d'opera devono essere muniti di dispositivo a luce lampeggiante gialla o arancione di tipo fisso o rimovibile	V
C1F079	I veicoli classificati mezzi d'opera non devono essere muniti del segnale di pericolo	F
C1F080	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani il terminale di scarico è sempre orientato verso il basso	F
C1F081	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani la modifica del terminale di scarico può avvenire dopo l'immatricolazione, previa approvazione del competente UMC	V
C1F082	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani la modifica del terminale di scarico non richiede il nulla osta della casa costruttrice del veicolo	F
C1F083	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani la modifica del terminale di scarico richiede sia effettuata la verifica relativa alla rumorosità esterna	V
C1F084	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani l'installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti posteriori può avvenire in deroga alla vigente normativa	V
C1F085	Gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani sono esentati dall'installazione dei pannelli retroriflettenti e fluorescenti posteriori	F
C1F086	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani l'alloggiamento della targa può essere occultato	F
C1F087	Per gli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani i dispositivi di illuminazione possono essere occultati	F
C1F088	L'installazione di attrezzature e/o carrozzerie movimentate sui veicoli adibiti al trasporto di rifiuti deve rispondere alle prescrizioni della direttiva macchine	V
C1F089	Per i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani non è richiesta la sicurezza del funzionamento, nel ciclo di lavoro, dell'attrezzatura installata	F
C1F090	Per i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani è ammessa la possibilità di circolare con il contenitore vuoto agganciato al sistema volta-contenitori	V
C1F091	Per i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti urbani può essere presente un contenitore funzionalmente connesso con il dispositivo volta contenitore installato sul veicolo	V
C1F092	Negli autoveicoli adibiti al trasporto rifiuti muniti di dispositivi volta contenitori posteriori è vietata l'applicazione del dispositivo antincastro	F
C1F093	Negli autoveicoli adibiti al trasporto rifiuti, i dispositivi del tipo a pettine di sollevamento sono solitamente collocati a quote superiori a quelle della barra paraincastro	V
C1F094	Il trasporto di animali vivi sui veicoli non è soggetto a specifiche prescrizioni	F
C1F095	I veicoli destinati al trasporto di animali vivi devono possedere i requisiti previsti dalle specifiche norme di riferimento	V
C1F096	Le norme relative al trasporto di animali vivi prevedono determinate caratteristiche per il mezzo di trasporto	V
C1F097	In alcuni casi, per il trasporto di animali vivi, è previsto il rilascio del certificato di omologazione del veicolo	V
C1F098	I veicoli, per trasporto animali vivi, devono essere progettati in modo da evitare che gli animali fuggano, solo se i veicoli sono destinati a lunghi viaggi	F
C1F099	I veicoli per trasporto animali vivi devono essere progettati in modo da evitare lesioni agli animali, solo se i veicoli sono destinati a lunghi viaggi	F
C1F100	Tutti i veicoli per trasporto animali vivi devono essere in grado di resistere alle sollecitazioni provocate dai movimenti	V

C1F101	I contenitori in cui sono trasportati animali vivi devono essere adeguatamente ancorati al veicolo se con peso superiore a determinati valori e comunque in modo da ridurre al minimo sobbalzi e scossoni	V
C1F102	I contenitori in cui sono trasportati animali vivi devono essere sempre tenuti in posizione orizzontale	F
C1F103	Per i veicoli per il trasporto di animali vivi destinati a effettuare lunghi viaggi è previsto che il pavimento sia realizzato in materiali antisdrucchiolo	V
C1F104	Per i veicoli per il trasporto di animali vivi destinati a effettuare lunghi viaggi è previsto il tetto di colore scuro	F
C1F105	Per i veicoli per il trasporto di animali vivi destinati a effettuare lunghi viaggi è previsto un sistema di ventilazione	V
C1F106	Per i veicoli per il trasporto di animali vivi destinati a effettuare lunghi viaggi è previsto un sistema di navigazione	V
C1F107	Non è richiesto che i veicoli per il trasporto di animali vivi debbano essere dotati di attrezzature adeguate per il carico e lo scarico degli animali	F
C1F108	Le rampe installate sui veicoli per la salita e discesa degli animali devono avere inclinazioni compatibili con gli animali trasportati	V
C1F109	I veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi devono essere contrassegnati in modo chiaro e visibile	V
C1F110	Non è richiesta alcuna segnalazione all'esterno dei veicoli che trasportano animali vivi	F
C1F111	I mezzi d'opera non sono veicoli eccezionali per massa	F
C1F112	Gli autoveicoli classificati mezzi d'opera devono possedere determinate caratteristiche tecniche e funzionali previste nel CDS	V
C1F113	I veicoli attrezzati con pompe per calcestruzzo possono essere riconosciuti "mezzi d'opera"	F
C1F114	I mezzi d'opera sono veicoli allestiti con carrozzeria del tipo a cassone ribaltabile rinforzato	V
C1F115	I veicoli allestiti con betoniera non rientrano mai tra i mezzi d'opera	F
C1F116	I mezzi d'opera devono essere muniti di particolari dispositivi di segnalazione	V
C1F117	La solidità della struttura resistente della betoniera e del suo collegamento al telaio di base è soggetta a prescrizioni specifiche previste da norme SAE	F
C1F118	Il costruttore del gruppo di betonaggio, identifica la struttura di base (telaio) della betoniera e la betoniera tramite l'applicazione di una targhetta	V
C1F119	La domanda di approvazione del veicolo sul quale è stata installata una betoniera deve essere presentata presso l'UMC al fine di ottenere il riconoscimento del tipo	F
C1F120	Le attrezzature quali gru, sponde caricatori, lame sgombraneve costituiscono carichi uniformemente ripartiti che gravano sul telaio del veicolo	F
C1F121	L'utilizzo delle attrezzature quali gru, sponde, lame, può determinare situazioni critiche per la stabilità del veicolo	V
C1F122	L'installazione delle attrezzature quali gru, sponde, lame deve essere sempre approvata tramite apposito accertamento tecnico presso il competente CPA	F
C1F123	Le gru caricatori installate sugli autoveicoli possono essere installate permanentemente	V
C1F124	Le gru caricatori installate sugli autoveicoli non possono essere amovibili	F
C1F125	Le gru caricatori installate sugli autoveicoli devono essere munite di libretto rilasciato dall'INAIL	V
C1F126	L'installazione di una gru deve essere approvata presso il competente UMC che provvede all'aggiornamento del documento di circolazione del veicolo	V
C1F127	L'installazione di una gru su un veicolo richiede l'emissione di un attestato integrativo del documento di circolazione sul quale vengono annotate le gru che possono essere installate in alternativa	F
C1F128	Non esistono specifiche prescrizioni da rispettare per l'installazione di gru su veicoli in circolazione	F
C1F129	Le gru caricatori vengono installate dietro la cabina di guida oppure sullo sbalzo posteriore degli autocarri	V
C1F130	Le gru possono essere installate sugli autocarri solamente se permanentemente ancorate direttamente alla struttura del veicolo	F
C1F131	L'installazione della gru sui veicoli è incompatibile con la presenza di appositi piedi stabilizzatori da utilizzare nelle fasi di carico e scarico della merce	F
C1F132	L'installazione permanente della gru sui veicoli non richiede l'approvazione presso il competente ufficio della DGT	F
C1F133	Sul documento di circolazione dei veicoli muniti di gru non risultano specifiche annotazioni relative alla presenza della gru	F
C1F134	Le gru installate in modo permanente devono essere ancorate alla struttura portante del veicolo tramite idonei sistemi di ancoraggio adeguatamente dimensionati	V

C1F135	Le gru installate in modo permanente devono essere ancorate alla struttura portante del veicolo nel rispetto delle caratteristiche dimensionali	V
C1F136	Gli autoveicoli muniti di gru installate in modo permanente, possono essere inquadrati tra quelli "ad uso speciale"	F
C1F137	L'installazione di una gru su un veicolo non influisce sul valore della portata del veicolo stesso	F
C1F138	Nel caso di installazione di gru di tipo amovibile non sono ammessi allestimenti alternativi	F
C1F139	Nel caso di installazione di gru di tipo amovibile la gru è ancorata a un telaio scarrabile	V
C1F140	Le gru installate su trattori stradali ancorate alla struttura portante del veicolo è libera in quanto il trattore è un veicolo che non trasporta merci	V
C1F141	La gru non può essere installata sul trattore mediante sistemi a ralla intercambiabile / scarrabile	F
C1F142	Per rendere più efficiente il carico e lo scarico delle merci da trasportare sui veicoli vengono utilizzate sponde caricatrici	V
C1F143	L'installazione di sponde e carrelli elevatori non richiede l'approvazione della trasformazione	F
C1F144	L'installazione di una sponda caricatrice su un veicolo in circolazione richiede specifica approvazione presso il competente UMC	V
C1F145	È vietata l'installazione di piedi stabilizzatori sul veicolo da utilizzare nelle fasi di carico e scarico tramite la sponda caricatrice	F
C1F146	Le sponde caricatrici vengono ancorate, di norma, alla struttura portante del veicolo	V
C1F147	Le sponde caricatrici vengono installate sempre sullo sbalzo anteriore degli autoveicoli o dei rimorchi o semirimorchi	F
C1F148	Le sponde installate all'esterno della carrozzeria possono essere di tipo retrattile a scomparsa	V
C1F149	L'installazione della sponda caricatrice è subordinata all'approvazione del veicolo presso il competente ufficio della DGT per la verifica dei requisiti di idoneità alla circolazione	V
C1F150	L'installazione della sponda montacarichi nei veicoli non consente l'installazione di piedi stabilizzatori da utilizzare nelle fasi di carico e scarico della merce	F
C1F151	Sul documento di circolazione dei veicoli muniti di sponda montacarichi non risultano specifiche annotazioni relative alla presenza della sponda	F
C1F152	Un carrello elevatore può essere installato sullo sbalzo posteriore degli autoveicoli o dei rimorchi o semirimorchi	V
C1F153	L'installazione di un carrello elevatore sul veicolo è subordinata a verifica di tutte le prescrizioni tecniche per la sicurezza della circolazione stradale	V
C1F154	Per gli autoveicoli atti al traino, qualora sia stato installato un carrello elevatore, la circolazione con il rimorchio è sempre consentita	F
C1F155	Per gli autoveicoli a cui sia stato installato sullo sbalzo posteriore un carrello elevatore, il dispositivo di protezione antincastro posteriore non è richiesto	F
C1F156	L'installazione di un veicolo con carrello elevatore deve risultare da attestato integrativo del documento di circolazione	F
C1F157	L'installazione di un piano di carico supplementare sopra la cabina di guida non è consentita	F
C1F158	Nel caso di presenza di un piano di carico supplementare sopra la cabina di guida non deve essere mai essere superata la massa massima sull'asse anteriore del veicolo	V
C1F159	L'installazione del piano di carico supplementare sopra la cabina di guida non va indicata sul documento di circolazione del veicolo	F
C1F160	L'applicazione saltuaria di attrezzature particolari come lame o vomeri sgombraneve è ammessa per autocarri, trattori stradali	V
C1F161	L'applicazione saltuaria di attrezzature particolari come lame o vomeri sgombraneve non è ammessa per autoveicoli per trasporto specifico e autoveicoli ad uso speciale	F
C1F162	Per gli autoveicoli uso speciale è vietata l'installazione di una lama sgombraneve ancorché saltuariamente	F
C1F163	L'impiego delle attrezzature smontabili come lame, spandisale è consentito previo aggiornamento del documento di circolazione a seguito di visita e prova del veicolo	V
C1F164	L'installazione saltuaria di un vomero su un veicolo comporta specifiche verifiche ponderali e l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1F165	L'installazione saltuaria di un vomero su un veicolo induce sollecitazioni sul complesso dell'autotelaio che, pertanto, risulta particolarmente sollecitato	V
C1F166	L'installazione saltuaria di un vomero su un veicolo, l'installazione saltuaria deve risultare da attestato integrativo del documento di circolazione	F
C1F167	L'impiego delle attrezzature smontabili come spazzatrici è consentito previo aggiornamento del documento di circolazione a seguito di visita e prova del veicolo	V
C1F168	L'installazione saltuaria di uno spandisale non comporta l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F169	L'installazione di taluni accessori ancorché non comporti modifiche alla struttura portante del veicolo, richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	V

C1F170	L'installazione o la modifica di gancio di traino e relativa massa rimorchiabile richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1F171	L'installazione o la modifica di dispositivi di sostituzione o integrazione (cd "tuning") non richiede mai l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F172	L'installazione o la modifica di doppi comandi su veicoli per il conseguimento della patente non richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F173	Sui veicoli industriali in circolazione alimentati con motori ad accensione spontanea è consentita l'applicazione di serbatoi di carburante ausiliari	V
C1F174	Sui veicoli industriali in circolazione con motori ad accensione spontanea non è mai consentita la sostituzione dei serbatoi di carburante originali con altri più capienti	F
C1F175	I veicoli pesanti possono essere allestiti fin dall'origine con doppio serbatoio carburante	V
C1F176	I veicoli leggeri con motore ad accensione spontanea possono essere allestiti fin dall'origine con doppio serbatoio carburante	F
C1F177	Per veicoli leggeri qualsiasi intervento relativo al serbatoio di carburante è subordinato alla presentazione di specifico nulla osta del costruttore del veicolo	V
C1F178	L'installazione delle strutture portabagagli, applicate a sbalzo anteriormente sugli autobus da noleggio è ammessa nel rispetto di specifiche direttive ministeriali	F
C1F179	L'installazione delle strutture portabiciclette, applicate a sbalzo anteriormente sugli autobus da noleggio è ammessa nel rispetto di specifiche direttive ministeriali	V
C1F180	L'installazione delle strutture portabagagli applicate nella parte posteriore degli autobus richiede la rispondenza del veicolo alle norme previste per la protezione posteriore anti-incuneamento	V
C1F181	Il costruttore della struttura portabiciclette applicata a sbalzo sugli autobus deve rilasciare idonea certificazione di idoneità all'impiego e manuale con le prescrizioni d'installazione e d'uso	V
C1F182	L'installazione di un deflettore aerodinamico sopra la cabina di guida degli autocarri comporta un significativo aumento della tara del veicolo	F
C1F183	L'installazione di un deflettore aerodinamico sopra la cabina di guida degli autocarri riduce la resistenza dell'aria all'avanzamento del veicolo	V
C1F184	L'installazione di un deflettore aerodinamico sopra la cabina di guida degli autocarri è subordinata ad approvazione da parte del DMS	F
C1F185	Le cisterne munite di dispositivi di manovra, di controllo o di verifica sulla parte superiore devono essere dotate di protezioni antinfortunistiche	V
C1F186	Il DMS ha emanato precise prescrizioni tecniche per l'installazione di protezione antinfortunistica delle cisterne e ha previsto l'adeguamento alla normativa dei veicoli	V
C1F187	L'adeguamento dei veicoli per quanto concerne le protezioni antinfortunistiche delle cisterne deve essere eseguito dalla ditta costruttrice del veicolo	F
C1F188	L'adeguamento dei veicoli per quanto concerne le protezioni antinfortunistiche delle cisterne deve essere eseguito mediante intervento sull'involucro esterno della cisterna	F
C1F189	Il sistema di protezione antinfortunistico delle cisterne prevede anche una scaletta d'accesso ai posti di lavoro sopraelevati	V
C1F190	Il sistema di protezione antinfortunistico delle cisterne prevede anche una passerella antisdrucchiolo	V
C1F191	In prossimità della scala di accesso alla passerella di lavoro della cisterna devono essere posizionate apposite tabelle contenenti condizioni d'uso delle attrezzature	V
C1F192	I dispositivi di protezione antincastro costituiscono protezione antinfortunistica per conducenti e passeggeri di veicoli leggeri	V
C1F193	I dispositivi di protezione antincastro non costituiscono protezione antinfortunistica per pedoni che vengono in collisione con i veicoli su cui sono installati	F
C1F194	I dispositivi di protezione antincastro non costituiscono protezione antinfortunistica per ciclisti che vengono in collisione con i veicoli su cui sono installati	F
C1F195	I dispositivi di protezione antincastro sono posizionati solo posteriormente	F
C1F196	I dispositivi di protezione antincastro sono posizionati posteriormente, lateralmente e/o anteriormente a seconda della tipologia di carrozzeria	V
C1F197	I dispositivi di protezione antincastro sono posizionati solo lateralmente	F
C1F198	I dispositivi di protezione antincastro aumentano il grado di sicurezza attiva dei veicoli	F
C1F199	I dispositivi di protezione antincastro riducono le conseguenze degli incidenti	V
C1F200	La barra antincastro posteriore deve proteggere il conducente e i passeggeri di veicoli di più ridotte dimensioni contro l'incastro nella parte posteriore di tali veicoli	V
C1F201	Le protezioni laterali dei veicoli non proteggono ciclisti o pedoni che accidentalmente urtano le fiancate laterali dei veicoli	F
C1F202	La protezione antincastro anteriore ha la funzione di proteggere i veicoli delle categorie M1 ed N1 in caso di collisione frontale	V

C1F203	L'obbligo di installazione del dispositivo di protezione posteriore antincastro riguarda anche i veicoli in circolazione	V
C1F204	Il dispositivo di protezione posteriore antincastro degli autoveicoli della categoria N3 deve essere realizzato in più parti	F
C1F205	Il dispositivo di protezione posteriore antincastro è costituito da una traversa collocata nella parte posteriore della carrozzeria ed elementi di raccordo alla struttura portante del veicolo	V
C1F206	La traversa del dispositivo di protezione posteriore antincastro non incorpora mai i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva posteriori	F
C1F207	Il dispositivo di protezione posteriore antincastro deve rispondere alle prescrizioni tecniche stabilite dalla normativa	V
C1F208	L'obbligo di installazione del dispositivo di protezione posteriore antincastro è previsto per trattori per semirimorchi	F
C1F209	L'obbligo di installazione del dispositivo di protezione posteriore antincastro è previsto comunque, per ragioni di sicurezza, anche se è incompatibile con l'utilizzazione del veicolo	F
C1F210	L'adeguamento alla norma antincastro posteriore per veicoli che ne erano sprovvisti è obbligatorio anche per motrici per semirimorchi	F
C1F211	L'adeguamento alla norma antincastro per veicoli che ne erano sprovvisti è obbligatorio anche per veicoli per i quali la presenza del dispositivo è incompatibile con la loro utilizzazione	F
C1F212	L'adeguamento in materia di dispositivi antincastro posteriori per veicoli che ne erano sprovvisti non è obbligatorio per motrici per semirimorchi	V
C1F213	I veicoli in circolazione all'1.1.1977 dovevano essere adeguati con un dispositivo di protezione posteriore avente la parte inferiore situata a meno di 70 cm dal suolo	V
C1F214	I veicoli in circolazione all'1.1.1977 dovevano essere adeguati con un dispositivo di protezione posteriore avente la parte inferiore situata a meno di 80 cm dal suolo	F
C1F215	Per i veicoli in circolazione all'1.1.1977 il dispositivo di protezione posteriore doveva essere sistemato il più lontano possibile alla parte posteriore del veicolo	F
C1F216	Per veicoli in circolazione all'1.1.1977 il dispositivo di protezione posteriore doveva avere le estremità incurvate all'indietro	F
C1F217	Le norme prevedono l'omologazione del dispositivo antincastro anche quale unità tecnica indipendente	V
C1F218	I veicoli omologati a partire dall'1.1.1982 non devono essere equipaggiati con un dispositivo di protezione posteriore	F
C1F219	Per i veicoli omologati a partire dall'1.1.1982 il dispositivo di protezione posteriore deve essere installato nella posizione meno arretrata possibile	F
C1F220	I veicoli omologati a partire dall'1.1.1982 devono essere equipaggiati con un dispositivo di protezione posteriore che deve trovarsi, a veicolo scarico, ad una altezza da terra non superiore a 550 mm	V
C1F221	I veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 si considerano adeguati alle norme UE antincastro posteriore se sono muniti di specifico dispositivo	V
C1F222	La vigente normativa non ammette deroghe all'obbligo di dispositivi antincastro posteriori	F
C1F223	A determinate condizioni, è ammessa la realizzazione del dispositivo posteriore antincastro a posizione variabile	V
C1F224	Il dispositivo di protezione posteriore deve essere realizzato in modo che la sua posizione non sia modificabile	F
C1F225	Se la posizione del dispositivo di protezione posteriore è modificabile le caratteristiche di resistenza devono risultare inferiori a quelle del dispositivo inamovibile	F
C1F226	I veicoli muniti di sponda posteriore devono essere realizzati conformemente alle norme di protezione posteriore antincastro	V
C1F227	Il dispositivo di protezione posteriore antincastro può interrompersi per consentire il funzionamento del meccanismo con una sponda elevatrice	V
C1F228	La sponda elevatrice non può essere integrata con il dispositivo di protezione posteriore antincastro	F
C1F229	Qualora vengano apportate modifiche al dispositivo di protezione antincastro posteriore è obbligatorio attenersi alle prescrizioni più recenti e il veicolo è soggetto ad approvazione	V
C1F230	Per i veicoli allestiti / completati in unico esemplare è obbligatorio il montaggio di dispositivi di protezione antincastro posteriore	V
C1F231	Il dispositivo di protezione laterale ha la funzione di proteggere i veicoli che urtano accidentalmente la parte posteriore	F
C1F232	I veicoli appartenenti alle categorie N2, N3, O3 e O4 omologati dall'1.1.2010 non devono essere equipaggiati con dispositivi di protezione laterale	F
C1F233	La normativa europea stabilisce i requisiti per i dispositivi di protezione laterale dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4	V

C1F234	I dispositivi di protezione laterale nei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 non sono mai previsti	F
C1F235	I dispositivi di protezione laterale dei veicoli (ove previsti) devono essere costituiti da una sola traversa	F
C1F236	I dispositivi di protezione laterale dei veicoli possono essere costituiti da più barre ed elementi di raccordo alla struttura portante del veicolo	V
C1F237	I dispositivi di protezione laterale dei veicoli (ove previsti) sono costituiti da lamine continue o più barre o combinazioni di barre e lamine	V
C1F238	I dispositivi di protezione laterale sono previsti anche per rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di carichi molto lunghi	F
C1F239	I dispositivi di protezione laterali sono previsti anche per trattori per semirimorchi	F
C1F240	Sussiste l'obbligo di installazione dei dispositivi di protezione laterale anche per i veicoli che alla data dell'1.6.1988 già si trovavano in circolazione	F
C1F241	Le norme che riguardano l'installazione del dispositivo di protezione laterale prevedono che sia posizionato in modo tale che non aumenti la larghezza del veicolo	V
C1F242	Le norme che riguardano l'installazione del dispositivo di protezione laterale prevedono che sia posizionato in modo da sporgere dalla superficie esterna del veicolo	F
C1F243	Le norme che riguardano l'installazione del dispositivo di protezione laterale prevedono che sia posizionato in modo tale che la superficie esterna risulti liscia	V
C1F244	Le norme che riguardano l'installazione del dispositivo di protezione laterale prevedono che sia posizionato in modo tale che il dispositivo non risulti rigido	F
C1F245	Il dispositivo di protezione laterale dei veicoli pesanti deve essere posizionato in modo tale che il bordo inferiore non disti più di 650 mm dal suolo	F
C1F246	Il dispositivo di protezione anteriore è previsto per i veicoli delle categorie O2 ed O3	F
C1F247	Il dispositivo di protezione antincastro anteriore serve per proteggere passeggeri e conducente dei veicoli delle categorie N2 ed N3	F
C1F248	Il dispositivo di protezione anteriore è previsto per i veicoli delle categorie N2 ed N3 omologati o immessi in circolazione dal 10.08.2003	V
C1F249	Il dispositivo di protezione anteriore è previsto per i veicoli delle categorie M1 ed N1 omologati o immessi in circolazione dal 10.08.2003	F
C1F250	Il dispositivo di protezione anteriore può essere costituito da specifico dispositivo installato nella parte anteriore del veicolo	V
C1F251	Il dispositivo di protezione può essere costituito da carrozzeria, parti del telaio, o altri elementi che assolvono la funzione di protezione antincastro anteriore	V
C1F252	Sono esclusi dall'obbligo di installazione del dispositivo di protezione anteriore i veicoli della categoria N3	F
C1F253	Non sono previste deroghe in materia di dispositivi di protezione antincastro anteriore per veicoli delle categorie N2, N3	F
C1F254	Il dispositivo di protezione anteriore previsto per i veicoli delle categorie N2, N3 deve presentare determinate caratteristiche	V
C1F255	Il dispositivo di protezione anteriore, previsto per i veicoli delle categorie N2 e N3, deve avere altezza della sezione trasversale non inferiore a 100 mm	V
C1F256	La larghezza del dispositivo anteriore antincastro deve superare la larghezza dei parafanghi che coprono le ruote dell'asse più avanzato	F
C1F257	Il sistema antispruzzi è un sistema atto a ridurre la polverizzazione dell'acqua verso l'alto da parte dei pneumatici di un veicolo in movimento	V
C1F258	Il sistema antispruzzi si applica ai veicoli delle categorie N1, O1 e O2	F
C1F259	I dispositivi antispruzzi devono essere installati nel rispetto di specifiche prescrizioni dettate dalla normativa	V
C1F260	A decorrere dall'1.1.2007 tutti i veicoli della categoria N2, con massa massima superiore a 7,5 t e N3, devono essere muniti di sistemi antispruzzi	V
C1F261	A decorrere dall'1.1.2007 tutti i veicoli della categoria N2 devono essere muniti di sistemi antispruzzi	F
C1F262	A decorrere dall'1.1.2007 tutti i veicoli della categoria O3, con massa massima superiore a 7,5 t e O4, devono essere muniti di sistemi antispruzzi	V
C1F263	Le prescrizioni relative ai dispositivi antispruzzi si applicano a veicoli non carrozzati	F
C1F264	Le prescrizioni relative ai dispositivi antispruzzi si applicano a veicoli "fuori strada"	F
C1F265	Per quanto concerne i sistemi antispruzzi, la normativa prevede che per gli autotelai cabinati le prescrizioni si applicano solo alle ruote coperte della cabina	V
C1F266	Su ogni dispositivo antispruzzi omologato deve essere apposto in modo indelebile un marchio di omologazione	V
C1F267	Su ogni dispositivo antispruzzi omologato deve avere apposto in modo indelebile la lettera "S", se il dispositivo è di tipo ad assorbimento di energia	F

C1F268	Il parafrangente è un elemento rigido o semirigido che serve ad arrestare gli spruzzi d'acqua proiettati dai pneumatici in movimento e a canalizzarli verso terra	V
C1F269	Il paraspruzzi è un elemento rigido fissato orizzontalmente dietro la ruota	F
C1F270	Il bordo esterno, del sistema antispruzzi, è un elemento situato in un piano quasi parallelo al piano stradale e deve sporgere almeno 20 cm dal veicolo	F
C1F271	Nel dispositivo antispruzzi il separatore aria/acqua è un elemento costitutivo del bordo esterno e/o del paraspruzzi	V
C1F272	Nel dispositivo antispruzzi l'assorbitore di energia è un elemento che non fa parte del parafrangente e/o del paraspruzzi	F
C1F273	Qualora il veicolo sia munito di assi sollevabili, il sistema antispruzzi deve coprire tutte le ruote quando l'asse è abbassato	V
C1F274	Qualora il veicolo sia munito di assi sollevabili, il sistema antispruzzi deve coprire tutte le ruote quando l'asse è sollevato da terra	F
C1F275	Qualora il veicolo sia munito di asse autodirezionale, il sistema antispruzzi non occorre mai	F
C1F276	I veicoli ad uso speciale devono essere muniti di carrozzerie con piano di carico per il trasporto delle merci	F
C1F277	I veicoli ad uso speciale sono muniti di speciali attrezzature	V
C1F278	È vietata l'installazione di dispositivi per l'alloggiamento di carrozzelle per disabili su veicoli adibiti al trasporto di persone	F
C1F279	I sedili dei veicoli adibiti al trasporto di persone possono essere integrati con ancoraggi per le cinture di sicurezza	V
C1F280	I sedili dei veicoli adibiti al trasporto di persone possono essere integrati con braccioli	V
C1F281	È vietata l'installazione di braccioli sui sedili dei veicoli adibiti al trasporto di persone	F
C1F282	È vietata l'installazione di dispositivi per il trasporto di disabili deambulanti su veicoli adibiti al trasporto di persone	F
C1F283	I veicoli adibiti al trasporto delle persone sono muniti di una carrozzeria equipaggiata di appropriati dispositivi ed attrezzature per il trasporto di passeggeri	V
C1F284	I sedili dei veicoli adibiti al trasporto delle persone non possono essere integrati con braccioli perché pericolosi	F
C1F285	Non sono ammessi dispositivi per il trasporto di disabili deambulanti e non deambulanti su carrozzella sui veicoli per trasporto di persone	F
C1F286	Le caratteristiche di resistenza dei sedili, degli ancoraggi dei sedili e dei poggiatesta non sono disciplinate da specifica normativa della UE	F
C1F287	Per i veicoli appartenenti alle categorie M2, M3, N1, N2 ed N3 il sedile del conducente deve essere solidamente fissato alla struttura del veicolo	V
C1F288	Le norme prevedono che il sedile sia dotato di un sistema di regolazione dello schienale che ne permetta la registrazione e il bloccaggio in tutte le posizioni previste	V
C1F289	Il numero di posti a sedere di un veicolo figurano nel campo (S.1) del documento di circolazione	V
C1F290	Il numero di posti a sedere di un veicolo figurano nel campo (P.3) del documento di circolazione	F
C1F291	Non sono ammesse configurazioni alternative dei posti a sedere di un veicolo	F
C1F292	Il numero di posti in piedi di un veicolo figurano nel campo (P.3) del documento di circolazione	F
C1F293	Il numero dei posti determinato in sede di approvazione del veicolo non è annotato sul documento di circolazione	F
C1F294	Sul documento di circolazione, in corrispondenza del campo (S.1) figurano i posti in piedi (se il campo è vuoto il veicolo non è idoneo al trasporto di passeggeri in piedi)	F
C1F295	Sul documento di circolazione, in corrispondenza del campo (S.2) figurano i posti a sedere compreso quello del conducente	F
C1F296	Nelle righe descrittive del documento di circolazione possono figurare configurazioni ammesse in alternativa e/o eventuali spazi destinati a passeggeri con ridotta capacità motoria su carrozzella	V
C1F297	Non sono mai ammesse configurazioni in alternativa dei posti a sedere per il trasporto dei passeggeri sui veicoli	F
C1F298	Nelle righe descrittive del documento di circolazione degli autobus sono indicate le varie combinazioni di carico ammesse per il trasporto di passeggeri	V
C1F299	Per gli autoveicoli equipaggiati di sistemi di ritenuta per persone disabili su carrozzella non sono riportate indicazioni specifiche sul documento di circolazione	F
C1F300	Nella targhetta dei posti degli autobus sono indicate le varie combinazioni dei posti a sedere, posti a sedere ribaltabili, posti in piedi e posti per disabili su carrozzella	V
C1F301	Porte, serrature e cerniere sono componenti che influiscono sul grado di sicurezza attiva e passiva del veicolo	V
C1F302	I paraurti anteriori e posteriori sono componenti che non influiscono sul grado di sicurezza attiva e passiva del veicolo	F
C1F303	Le caratteristiche delle serrature delle porte dei veicoli non sono definite dalla normativa	F

C1F304	La normativa fissa i requisiti di predellini e maniglie dell'abitacolo per veicoli della categoria N2 con una massa massima superiore a 7,5 t e della categoria N3	V
C1F305	La normativa definisce i requisiti generali relativi all'accesso dei veicoli stabilendo che mozzo, cerchione e altre parti della ruota sono considerati pedane o predellini	F
C1F306	Tra i requisiti dei predellini per veicoli della categoria N3 vi è la distanza tra il suolo e la superficie di calpestio del predellino inferiore	V
C1F307	Tra i requisiti dei predellini per veicoli della categoria N3 vi sono la profondità e lo spazio libero del predellino	V
C1F308	Per veicoli di categoria M, la normativa non stabilisce requisiti delle pedane e dei predellini	F
C1F309	I veicoli della categoria N3 devono essere muniti di una o più maniglie o mancorrenti o di altri dispositivi equivalenti per accedere all'abitacolo	V
C1F310	Non occorre che i veicoli della categoria N2 con una massa massima superiore a 7,5 t siano muniti di dispositivi per accedere all'abitacolo	F
C1F311	Gli autoveicoli possono essere opportunamente adattati per il trasporto di disabili non deambulanti	V
C1F312	Gli autoveicoli possono essere opportunamente adattati per il trasporto di disabili non deambulanti ma non di disabili deambulanti	F
C1F313	I veicoli adibiti al trasporto di disabili deambulanti o non deambulanti su carrozzella sono classificati come autoveicoli a uso particolare	F
C1F314	L'allestimento di veicoli per il trasporto di persone disabili deve essere approvato presso il competente UMC	V
C1F315	L'allestimento di autobus con dispositivi per passeggeri con disabilità è disciplinato solo da norme nazionali	F
C1F316	Le norme riguardanti gli autobus muniti di dispositivi per passeggeri con disabilità hanno regolamentato lo spazio per le carrozzelle	V
C1F317	Le norme riguardanti gli autobus muniti di dispositivi per passeggeri con disabilità hanno regolamentato le caratteristiche della rampa di accesso	V
C1F318	L'immatricolazione di autobus e di veicoli destinati al trasporto specifico di persone ad uso proprio è consentita senza limitazioni	F
C1F319	Le cinture di sicurezza e relativi ancoraggi assicurano un adeguato livello di sicurezza attiva dei veicoli	F
C1F320	I sistemi di ritenuta per bambini, sono dispositivi che assicurano un adeguato livello di sicurezza attiva dei veicoli	F
C1F321	I dispositivi airbag sono tra i principali dispositivi che assicurano un adeguato livello di sicurezza passiva dei veicoli	V
C1F322	Le cinture di sicurezza sono progettate e costruite per proteggere gli occupanti dei veicoli dalle conseguenze di eventuali collisioni o improvvise decelerazioni del veicolo	V
C1F323	L'airbag contribuisce a proteggere conducente e passeggeri evitando il cosiddetto "colpo di frusta" dovuto all'estensione anomala del collo verso lo schienale	F
C1F324	I sistemi di ritenuta per bambini ancorati ai sedili del veicolo tramite le cinture di sicurezza o appositi ancoraggi, proteggono i bambini in caso di incidente	V
C1F325	Nei veicoli le cinture di sicurezza non possono essere munite di un dispositivo pretensionatore esterno o integrato	F
C1F326	Nei veicoli le cinture di sicurezza sono costituite da cinghie munite di opportuni sistemi di regolazione	V
C1F327	Nei veicoli le cinture di sicurezza possono essere del tipo a due punti di ancoraggio (sub-addominale o diagonale)	V
C1F328	Nei veicoli le cinture di sicurezza possono essere del tipo a sei punti di ancoraggio (2 sub-addominali, tre diagonali e uno centrale)	F
C1F329	Sugli autobus possono essere presenti appositi cartelli o pittogrammi per informare il passeggero sull'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza	V
C1F330	È vietato apporre cartelli o pittogrammi sui sedili dei passeggeri dei veicoli delle categorie M2 ed M3 (autobus) per informare sull'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza	F
C1F331	È ammessa l'installazione dei dispositivi per il controllo degli accessi dei passeggeri (tornelli) sugli autobus delle classi III appartenenti alle aziende di trasporto pubblico	F
C1F332	L'installazione del dispositivo per il controllo degli accessi dei passeggeri (tornelli) sugli autobus non richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F333	Il dispositivo per il controllo degli accessi dei passeggeri installato sugli autobus (tornelli) deve essere approvato con riferimento anche alle vigenti norme UE sulla sicurezza	V
C1F334	L'installazione del tachigrafo è vietata sui veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiori a 3,5 t	F

C1F335	L'installazione del tachigrafo digitale è vietata sui veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiori a 3,5 t	F
C1F336	Il contachilometri per la misurazione della distanza percorsa è un dispositivo facoltativo per tutte le categorie di veicoli	F
C1F337	Il tachigrafo analogico è un dispositivo obbligatorio per tutte le categorie di veicoli	F
C1F338	Il limitatore di velocità è un dispositivo che, intervenendo sull'iniezione del combustibile del motore, riduce l'afflusso di carburante ai cilindri e limita la velocità del veicolo a quella prestabilita	V
C1F339	Il limitatore di velocità deve essere di tipo omologato	V
C1F340	Il limitatore di velocità limita la velocità a 80 km/h per autoveicoli delle categorie M2 e M3	F
C1F341	Il limitatore di velocità limita la velocità a 90 km/h per autoveicoli delle categoria M2 e M3	F
C1F342	Il limitatore di velocità può essere montato di serie sul veicolo e, per i veicoli nuovi, integrato fin dall'origine in fase di progettazione	V
C1F343	Devono essere muniti del dispositivo limitatore di velocità solamente gli autoveicoli appartenenti alle categorie M3 ed N3	F
C1F344	Il montaggio del limitatore di velocità è previsto per i veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3 immatricolati dall'1.10.2001	V
C1F345	Sono esentati dall'obbligo relativo al montaggio e all'impiego del dispositivo limitatore di velocità i veicoli di Forze armate, Protezione civile, VVFF e servizi d'emergenza	V
C1F346	Gli autobus urbani non sono esentati dall'obbligo relativo al montaggio e all'impiego del dispositivo limitatore di velocità	F
C1F347	I mezzi d'opera non sono esentati dall'obbligo relativo al montaggio e all'impiego del dispositivo limitatore di velocità	F
C1F348	I veicoli delle categorie M3 superiori a 10 t e N3 immatricolati dal 15.5.1994 devono essere muniti del dispositivo limitatore di velocità	V
C1F349	I veicoli delle categorie M2, M3 fino a 10 t e N2 non devono essere muniti del dispositivo limitatore di velocità	F
C1F350	Il dispositivo limitatore di velocità non è mai installato dal costruttore del veicolo	F
C1F351	L'installazione del limitatore di velocità viene effettuata nel rispetto delle sole prescrizioni delle norme nazionali	F
C1F352	La presenza del limitatore di velocità sui veicoli per i quali è previsto l'obbligo di installazione deve essere verificata in sede di revisione	V
C1F353	In sede di revisione periodica, relativamente al limitatore di velocità, occorre esibire l'apposita targhetta	V
C1F354	In sede di revisione periodica, relativamente al limitatore di velocità, occorre esibire il certificato di installazione che attesta l'apposizione dei sigilli da parte dell'officina autorizzata	V
C1F355	La deroga all'installazione del limitatore di velocità sui veicoli adibiti ai servizi di viabilità in autostrada non richiede apposita annotazione sul documento di circolazione	F
C1F356	La deroga all'installazione del limitatore di velocità si applica a tutti i veicoli adibiti a qualsiasi servizio fornito in autostrada	F
C1F357	La deroga di installazione del dispositivo limitatore di velocità si applica, a determinate condizioni, anche ai veicoli adibiti ai servizi di viabilità in autostrada	V
C1F358	L'installazione e/o la regolazione o riparazione del limitatore di velocità devono essere effettuate esclusivamente dalle officine appositamente autorizzate	V
C1F359	L'installazione del limitatore di velocità sui veicoli in circolazione richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1F360	Il tachigrafo analogico deve registrare in modo autonomo l'attività svolta dal conducente	V
C1F361	Il tachigrafo analogico registrare solo il tempo di guida del conducente	F
C1F362	Il tachigrafo analogico non registra la velocità del veicolo	F
C1F363	Il tachigrafo analogico registra i dati dell'attività del conducente sulla carta del conducente	F
C1F364	La costante del tachigrafo analogico indica quanti giri o impulsi occorrono perché il tachigrafo registri lo spostamento di 1 km sul foglio di registrazione	V
C1F365	In un tachigrafo analogico, il coefficiente caratteristico del veicolo indica il numero di giri o impulsi emessi dal meccanismo collegato alla presa di forza quando il veicolo ha percorso 1 km	V
C1F366	In materia di tachigrafo, la circonferenza effettiva dei pneumatici montati sul veicolo è la distanza lineare che sviluppa una ruota durante un giro completo	V
C1F367	Nel tachigrafo analogico l'adattatore invia il segnale rilevato all'uscita del cambio al trasmettitore	F
C1F368	Il tachigrafo analogico è un dispositivo dotato di meccanismi in grado di decodificare il segnale proveniente dal trasmettitore e di trasformarlo in movimento delle puntine scriventi	V
C1F369	L'adattatore del tachigrafo analogico è un apparecchio meccanico o elettronico che adegua il segnale ricevuto alle caratteristiche del tachigrafo	V
C1F370	Il trasmettitore del tachigrafo analogico ha il compito di inviare il segnale rilevato direttamente al tachigrafo	F

C1F371	Il cablaggio del tachigrafo analogico collega il trasmettitore al tachigrafo ed è parte integrante del tachigrafo stesso	V
C1F372	Nei tachigrafi a trasmissione meccanica, ormai in disuso, il collegamento tra presa di forza e tachigrafo è realizzato mediante un cavo metallico	V
C1F373	Le puntine scriventi del tachigrafo analogico a trasmissione meccanica, ormai in disuso, sono mosse direttamente dal moto trasmesso dal cavo metallico	V
C1F374	Nei tachigrafi a trasmissione elettronica sono presenti cavi di trasmissione del moto dalla presa di forza al tachigrafo analogico	F
C1F375	Il trasmettitore dei tachigrafi elettronici, posto sulla presa di forza del cambio, trasmette il segnale al tachigrafo	V
C1F376	Il trasmettitore del sistema di trasmissione del tachigrafo elettronico è posto sulla presa di forza del cambio e "legge" il movimento del veicolo tramite un sistema satellitare	F
C1F377	Il sensore di movimento del tachigrafo elettronico, può rilevare lo spostamento del veicolo in modo meccanico tramite apposito adattatore che trasforma il movimento meccanico in impulsi elettrici	V
C1F378	Il sensore di movimento del tachigrafo elettronico, può rilevare lo spostamento del veicolo in modo elettronico oppure in modo meccanico	V
C1F379	Per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose secondo l'ADR non sono richieste prescrizioni particolari per i tachigrafi	F
C1F380	Per i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, quando è necessario l'utilizzo di veicoli FL, è necessaria l'installazione del cosiddetto "tachigrafo ADR"	V
C1F381	Il cosiddetto "tachigrafo ADR", è riconoscibile per il simbolo "ADR" stampato sul frontalino	F
C1F382	Su ogni esemplare di tachigrafo prodotto conformemente al modello originale omologato deve essere riprodotto e riportato il marchio di omologazione	V
C1F383	Il tachigrafo è un dispositivo non soggetto ad omologazione	F
C1F384	La targhetta di omologazione, che deve essere presente su tutti i tachigrafi omologati, deve essere amovibile	F
C1F385	La targhetta di omologazione, che deve essere presente su tutti i tachigrafi omologati, deve contenere dati del costruttore, numero di matricola, omologazione e fondo scala	V
C1F386	La targhetta di omologazione, che deve essere presente su tutti i tachigrafi omologati, deve essere collocata sul parabrezza	F
C1F387	L'officina autorizzata che effettua il montaggio o riparazione del tachigrafo analogico provvede ad apporre sul tachigrafo uno o più sigilli	V
C1F388	Il sigillo apposto sul tachigrafo analogico riproduce il marchio particolare di cui è dotata l'officina specializzata al momento del rilascio dell'autorizzazione	V
C1F389	Il sigillo apposto sul tachigrafo analogico non può mai essere rimosso da officine autorizzate	F
C1F390	Sui sigilli dei tachigrafi analogici deve essere impressa una sigla, per l'Italia rilasciata dalla CCIAA, corrispondente all'officina	V
C1F391	Sui sigilli dei tachigrafi analogici deve essere impressa una sigla, per l'Italia, rilasciata dagli UMC	F
C1F392	Per garantire l'assenza di manomissioni del tachigrafo, a seconda del modello, devono essere sempre sigillate parti estreme del collegamento tra tachigrafo e veicolo	V
C1F393	Per garantire l'assenza di manomissioni del tachigrafo, a seconda del modello, devono essere sempre sigillati i connettori di attraversamento della carrozzeria	V
C1F394	I modelli di tachigrafo analogico più recenti, solitamente, hanno almeno cinque sigilli all'interno del vano di registrazione	F
C1F395	Nei modelli di tachigrafo analogico più vecchi, non sono mai presenti i sigilli a protezione dell'apertura dell'involucro	F
C1F396	Sui tachigrafi analogici più recenti, in caso di scollegamento del connettore, viene azzerata la velocità ma il tachigrafo è da considerare regolare	F
C1F397	Sui tachigrafi analogici più recenti, in caso di scollegamento del connettore, il foglio di registrazione riporta un grafico di anomalia	V
C1F398	Il sensore di movimento del tachigrafo analogico deve essere sigillato per impedire che possa essere svitato dal blocco del cambio	V
C1F399	Nei tachigrafi analogici più recenti è obbligatorio sigillare anche il connettore del trasmettitore di segnale	F
C1F400	Il codice officina per i tachigrafi analogici viene assegnato dall'Amministrazione provinciale	F
C1F401	Il numero dell'officina per i tachigrafi digitali viene attribuito a livello provinciale	F
C1F402	I sigilli dei tachigrafi intelligenti presentano un ulteriore codice di 10 caratteri nel formato MMNNNNNNNN, dove MM è un codice univoco del fabbricante	V
C1F403	È possibile utilizzare i sigilli dei tachigrafi intelligenti anche sui tachigrafi analogici e i digitali di prima generazione	V

C1F404	Ogni sigillo del tachigrafo analogico deve essere tracciabile, ovvero il relativo numero di serie deve risultare da apposita documentazione redatta e detenuta dai fabbricanti e dai relativi distributori	V
C1F405	Nella targhetta di montaggio del tachigrafo analogico deve essere riportato il coefficiente caratteristico del veicolo "w" espresso in giri/km	V
C1F406	Sui tachigrafi analogici spesso nella targhetta di montaggio è riprodotta la targa del veicolo sul quale il tachigrafo è installato	V
C1F407	Nella targhetta di montaggio del tachigrafo analogico deve essere riportato il diametro dei pneumatici	F
C1F408	Il tachigrafo digitale registra i risultati dei dati rilevati, elaborandoli in un diagramma riportato su apposito documento integrativo del documento di circolazione	F
C1F409	Il tachigrafo digitale immagazzina i dati rilevati in una memoria elettronica sotto forma di dati numerici	V
C1F410	Il tachigrafo digitale è dotato di componenti in grado di decodificare il segnale proveniente dal trasmettitore e registrarlo nella memoria elettronica	V
C1F411	L'unità elettronica di bordo (VU) è un componente del tachigrafo digitale	V
C1F412	La card del tachigrafo digitale è necessaria per memorizzare i dati dell'impresa di autotrasporto	F
C1F413	Nelle due interfacce per carte tachigrafiche possono essere alloggiare le carte tachigrafiche del primo conducente e del secondo conducente	V
C1F414	Nel tachigrafo digitale è presente anche una stampante in grado di riprodurre il contenuto della memoria del tachigrafo e delle carte tachigrafiche	V
C1F415	Il segnale indipendente di movimento (IMS) è presente solo sui tachigrafi attivati prima dell'1.10.2001	F
C1F416	Nei tachigrafi intelligenti è presente l'adattatore da installare su veicoli di categoria diversa da M1 ed N1	F
C1F417	Il GNSS, presente nei tachigrafi intelligenti, è in grado di registrare la posizione satellitare del veicolo (latitudine e longitudine) ad inizio e fine giornata lavorativa	V
C1F418	Il GNSS, dispositivo del tachigrafo intelligente, è in grado di registrare la posizione satellitare del veicolo ogni 6 ore di periodo di guida cumulativo	F
C1F419	Il dispositivo di comunicazione remota dei tachigrafi intelligenti, detto DSRC, è in grado di fornire a distanza, alle autorità di controllo, dati su manomissioni del tachigrafo	V
C1F420	Il dispositivo di comunicazione remota dei tachigrafi intelligenti, detto DSRC, invia i dati del tachigrafo e del conducente a dispositivi esterni per la valutazione dell'attività dell'impresa	F
C1F421	L'interfaccia ITS (Intelligent Transport Systems) è un dispositivo alternativo al DSRC e invia i dati del tachigrafo intelligente agli organi di controllo	F
C1F422	L'interfaccia ITS è in grado di inviare dati del tachigrafo intelligente e del conducente a dispositivi esterni per la valutazione dell'attività da parte dell'impresa	V
C1F423	L'interfaccia ITS (Intelligent Transport Systems) è un dispositivo obbligatorio del tachigrafo intelligente	F
C1F424	La costante del tachigrafo digitale esprime il valore del segnale necessario a ottenere la registrazione di una distanza percorsa di 1 km	V
C1F425	La costante del tachigrafo digitale esprime il valore del segnale all'uscita della presa di forza montata sul veicolo quando questo percorre una distanza di 1 km	F
C1F426	Il coefficiente caratteristico del veicolo, in un tachigrafo digitale, esprime il valore del segnale all'uscita della presa di forza montata sul veicolo quando questo percorre una distanza di 1 km	V
C1F427	Il coefficiente caratteristico del veicolo, in un tachigrafo digitale, esprime il valore del segnale necessario a ottenere la registrazione di una distanza percorsa di 1 km	F
C1F428	Tutti i tachigrafi digitali conformi alla direttiva ATEX, hanno il simbolo, Ex o Exx racchiusa in un esagono, stampato direttamente sul frontalino	V
C1F429	L'impiego di veicoli FL per il trasporto di merci pericolose richiede sempre l'installazione di tachigrafi "intelligenti" su tutti i veicoli in circolazione	F
C1F430	Nel caso venga frapposto un qualsiasi dispositivo tra sensore e unità di bordo, il tachigrafo digitale lo rileva e registra un'anomalia/guasto nella sua memoria	V
C1F431	Il tachigrafo digitale, in fase di attivazione, viene accoppiato in modo univoco al sensore di movimento con il quale scambia segnali finalizzati al suo riconoscimento	V
C1F432	L'accoppiamento tra sensore e unità di bordo del tachigrafo digitale viene registrato nella memoria della card del conducente	F
C1F433	Il dispositivo GNSS obbligatorio sui tachigrafi intelligenti, è un localizzatore satellitare che sfrutta i sistemi di geoposizionamento europei Galileo e EGNOS	V
C1F434	Il dispositivo GNSS, installato sui tachigrafi intelligenti, se esterno deve essere accoppiato al sensore di movimento	F
C1F435	I tachigrafi digitali non devono riportare marchi di omologazione	F

C1F436	Al tachigrafo digitale è assegnato un marchio di omologazione che deve essere riprodotto e riportato su ogni esemplare conforme al modello originale omologato	V
C1F437	La targhetta di omologazione del tachigrafo digitale non può essere collocata sul tachigrafo stesso	F
C1F438	La targhetta di omologazione dei tachigrafi digitali è priva di sigilli	F
C1F439	I tachigrafi intelligenti presentano un codice alfanumerico di identificazione univoco	V
C1F440	Ai sigilli del tachigrafo digitale viene assegnato un codice univoco dal costruttore del veicolo	F
C1F441	Nei tachigrafi digitali il codice sul sigillo è composto da una sigla iniziale e da due numeri: il primo, composto da tre cifre, indica la provincia d'appartenenza	V
C1F442	Nei tachigrafi di tipo digitale, sono collocati idonei sigilli nelle parti estreme del collegamento tra tachigrafo e veicolo	V
C1F443	Nei tachigrafi digitali, sono collocati idonei sigilli sulla gabbia di contenimento posteriore della cavetteria	F
C1F444	I sigilli sull'involucro del tachigrafo digitale possono essere di una qualsiasi officina di autoriparazione che opera ai sensi della Legge n. 122/92	F
C1F445	Nei tachigrafi digitali occorre sigillare qualsiasi raccordo che, se disinserito, causerebbe modifiche o perdite di dati non rilevabili altrimenti	V
C1F446	Nei tachigrafi digitali il cablaggio deve essere sigillato, esattamente come nei tachigrafi analogici più recenti	F
C1F447	Nei tachigrafi digitali non è necessario porre il sigillo sul sensore di movimento	F
C1F448	Nei tachigrafi digitali viene sigillato il sensore di movimento per evitare che venga svitato e tolto dal cambio	V
C1F449	Nei tachigrafi digitali il centro tecnico autorizzato provvede a memorizzare i dati relativi al montaggio e alla calibratura/taratura, utilizzando la carta tachigrafica per officina	V
C1F450	Per le operazioni di manutenzione dei tachigrafi digitali, il centro tecnico autorizzato utilizza la carta impresa	F
C1F451	La prima calibratura/taratura di un tachigrafo digitale deve essere effettuata, a opera di officina autorizzata, prima che il veicolo sia adibito all'uso	V
C1F452	La prima calibratura/taratura di un tachigrafo digitale deve essere effettuata dal costruttore del veicolo	F
C1F453	Con il tachigrafo intelligente è stato introdotto anche un nuovo tipo di sigillo	V
C1F454	Nel codice MMNNNNNNNN dei sigilli dei tachigrafi intelligenti, NNNNNNNN è assegnato dal centro revisioni autorizzato	F
C1F455	Qualsiasi intervento tecnico sui tachigrafi intelligenti deve essere certificato mediante una targhetta apposta dal centro tecnico autorizzato che ha effettuato l'operazione	V
C1F456	In occasione di qualsiasi intervento tecnico sul tachigrafo digitale, la targhetta apposta deve riportare i dati caratteristici del tachigrafo stesso	V
C1F457	Il tachigrafo digitale richiede l'impiego di carte tachigrafiche rilasciate dalle Camere di Commercio	V
C1F458	Il tachigrafo digitale richiede l'impiego di carte tachigrafiche rilasciate dagli uffici della Motorizzazione	F
C1F459	Il tachigrafo digitale richiede l'impiego di carte tachigrafiche valide 5 anni	V
C1F460	Il tachigrafo digitale richiede l'impiego di carte tachigrafiche valide 10 anni	F
C1F461	Il tachigrafo digitale richiede l'impiego di carte tachigrafiche	V
C1F462	Il tachigrafo digitale prevede l'inserimento di apposite carte elettroniche nel dispositivo	V
C1F463	La carta tachigrafica consente l'utilizzo dell'unità veicolare e l'accesso alle sue diverse funzioni (memorizzare dati relativi ad alcune attività o di accedere alla sua memoria, ecc.)	V
C1F464	Secondo la funzione che possono svolgere e il soggetto cui possono essere rilasciate, sono previsti tre diversi tipi di carta tachigrafica	F
C1F465	Il rilascio delle carte tachigrafiche avviene, in Italia, tramite gli UMC	F
C1F466	Tutti i veicoli di nuova immatricolazione, per cui è prevista l'installazione del tachigrafo, devono utilizzare il tachigrafo di seconda generazione, detto anche tachigrafo intelligente	V
C1F467	Il tachigrafo non ha subito nel tempo una consistente evoluzione tecnologica e, attualmente, si usano dispositivi di tipo esclusivamente analogico	F
C1F468	L'evoluzione tecnologica del tachigrafo analogico si è concentrata negli anni, soprattutto, sulle operazioni connesse alla registrazione sul foglio	V
C1F469	L'evoluzione tecnologica del tachigrafo si è concentrata negli anni, soprattutto, sulle operazioni connesse alla comunicazione dei tempi di riposo alla banca dati dell'INAIL	F
C1F470	I tachigrafi digitali consistono in apparecchi di controllo senza fogli di registrazione con memorizzazione informatica dei dati registrati	V
C1F471	I tachigrafi digitali di prima generazione permettevano l'utilizzo di fogli di registrazione ma erano caratterizzati anche da una memorizzazione informatica dei dati	F

C1F472	Il tachigrafo digitale di prima generazione evoluto è concepito per essere meno soggetto ad alterazioni dei dati, con particolare riferimento a quelli provenienti dal sensore di movimento	V
C1F473	Il tachigrafo digitale di prima generazione evoluto è concepito per essere più preciso nell'acquisizione dell'orario UTC, rispetto a quello analogico	F
C1F474	Nel tachigrafo di prima generazione evoluto, dotato di doppio segnale di movimento (IMS), il secondo segnale di movimento deve provenire obbligatoriamente da una fonte GPS	F
C1F475	Il tachigrafo digitale di prima generazione evoluto è dotato di sensore di movimento antimagnetico	V
C1F476	I tachigrafi definiti "intelligenti" registrano la posizione del veicolo tramite un sistema satellitare (GNSS)	V
C1F477	I tachigrafi definiti "intelligenti" registrano la posizione del veicolo tramite un sistema Bluetooth	F
C1F478	Anche durante la marcia del veicolo, il tachigrafo intelligente è in grado di comunicare all'autorità di controllo i dati relativi ad anomalie e guasti importanti	V
C1F479	Anche durante la marcia del veicolo, il tachigrafo intelligente è in grado di comunicare all'autorità di controllo l'assenza della carta del conducente	V
C1F480	Il tachigrafo intelligente non è in grado di comunicare all'autorità di controllo, neanche durante la marcia del veicolo, i dati relativi alla taratura	F
C1F481	Il tachigrafo intelligente non è in grado di comparare la velocità rilevata dal sensore con quella satellitare	F
C1F482	I tachigrafi intelligenti sono obbligatori su tutti i veicoli già in circolazione e dotati di una tecnologia diversa	F
C1F483	Nel tachigrafo digitale, la memorizzazione delle ultime 20 tarature consente di verificare quali centri tecnici hanno operato durante la vita del tachigrafo	V
C1F484	Il tachigrafo intelligente, tramite il DSRC, è in grado di comunicare all'autorità di controllo tutti i dati relativi al controllo tecnico del veicolo	F
C1F485	I tachigrafi intelligenti sono obbligatori su tutti i veicoli immatricolati dal 15.6.2019	V
C1F486	I veicoli aventi massa complessiva inferiore a 3,5 t devono essere muniti di cunei bloccaruota per bloccare le ruote	F
C1F487	Le norme non fissano le caratteristiche dei cunei bloccaruota che tuttavia devono essere adeguatamente dimensionati in relazione alle caratteristiche del veicolo	V
C1F488	La presenza dei cunei bloccaruota è verificata in occasione della revisione del veicolo	V
C1F489	I dispositivi d'attacco meccanico consentono di collegare tra loro le motrici (veicoli trainanti) e i rimorchi (veicoli trainati)	V
C1F490	I ganci di traino possono essere a campana (motrice) e vengono accoppiati agli occhioni a calotta sferica (rimorchio)	F
C1F491	I ganci di traino possono essere a sfera (motrice) e vengono accoppiati agli occhioni del timone (rimorchio)	F
C1F492	I ganci ad uncino (motrice) vengono accoppiati ad appositi occhioni ad anello (rimorchio)	V
C1F493	I dispositivi di traino dei veicoli sono completi di collegamento elettrico per i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva	V
C1F494	I dispositivi di traino dei veicoli sono completi di collegamento pneumatico per i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva	F
C1F495	I veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t delle categorie M2, M3, N2, N3 sono solitamente muniti di organi di traino del tipo a campana	V
C1F496	I veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t delle categorie M2, M3, N2, N3 sono solitamente muniti di organi di traino del tipo a occhione	F
C1F497	Negli organi di traino del tipo a campana e occhione è presente una campana munita di un perno di aggancio installata su una traversa di traino	V
C1F498	Negli organi di traino del tipo a campana e occhione il timone consente la sterzata del semirimorchio	F
C1F499	Negli organi di traino del tipo a campana l'occhione è installato nella parte anteriore del timone del rimorchio	V
C1F500	Il timone consente la sterzata del rimorchio e può essere di tipo articolato, collegato al telaio del rimorchio tramite la ralla	V
C1F501	Il timone di tipo rigido è collegato al telaio del rimorchio tramite la ralla	F
C1F502	Nei veicoli pesanti più recenti sono installati ganci di tipo a campana automatico che agganciano automaticamente il rimorchio	V
C1F503	Il timone dei rimorchi può essere di tipo articolato	V
C1F504	Il timone dei rimorchi di tipo articolato è fisso e può sostenere un lieve carico verticale	F
C1F505	Il timone dei rimorchi di tipo rigido è collegato al telaio del rimorchio tramite la ralla che gli consente di muoversi liberamente in senso verticale e di ruotare rispetto al telaio	F
C1F506	È vietato utilizzare rimorchi a due ralle, una sull'asse anteriore e una sull'asse posteriore	F

C1F507	Ganci a campana e occhioni devono essere di tipo approvato o omologato	V
C1F508	I ganci (applicati alle motrici) e gli occhioni (applicati ai veicoli rimorchiati) devono essere di tipo approvato	V
C1F509	Il vigente CDS stabilisce che ganci (applicati alle motrici) e gli occhioni (applicati ai veicoli rimorchiati) non devono essere di tipo approvato	F
C1F510	La norma della UE (e quella UNECE) considera i timoni come dispositivi di attacco non normalizzati adatti all'agganciamento del rimorchio	V
C1F511	I veicoli pesanti, omologati come atti al traino, sono solitamente equipaggiati fin dall'origine con idonea traversa di traino installata dal costruttore	V
C1F512	Sulla traversa di traino del veicolo deve essere applicato un gancio di categoria adeguata alla massa rimorchiabile e al tipo di gancio presente sul rimorchio	V
C1F513	L'installazione sulla motrice di un gancio di traino in posizione avanzata per rimorchi a un asse o asse tandem centrale non è mai ammessa	F
C1F514	L'installazione sulla motrice di un gancio di traino in posizione abbassata e arretrata richiede l'applicazione di una barra paraincastro di tipo ribaltabile	V
C1F515	L'installazione sulla motrice di un gancio di traino in posizione abbassata e arretrata non richiede specifica approvazione o omologazione	F
C1F516	Il timone articolato per rimorchi a due o più assi è costituito da una struttura di tipo monotrave	F
C1F517	Il timone articolato per rimorchi a due o più assi è costituito da longheroni disposti a triangolo, con due o più traverse di collegamento	V
C1F518	Sul timone è punzonato il numero di telaio del veicolo oppure è apposta una targhetta che riporta il numero di omologazione del dispositivo	V
C1F519	Il timone rigido è costituito da una struttura di tipo monotrave collegata rigidamente alla struttura portante del rimorchio	V
C1F520	Il timone rigido dei rimorchi è costituito da longheroni disposti a triangolo	F
C1F521	I ganci di traino a selle di articolazione (ralle) installati sui trattori stradali si possono accoppiare ai perni dei semirimorchi	V
C1F522	I ganci di traino a selle di articolazione (ralle) installati sui trattori stradali non sopportano notevoli carichi verticali	F
C1F523	Il gancio a sella di articolazione dei trattori stradali, con ralla a coda di rondine, sopporta elevati carichi verticali	V
C1F524	Il gancio a sella di articolazione dei trattori stradali, con ralla a coda di rondine, è dotato di ganascia a leva di blocco	V
C1F525	Il gancio a sella di articolazione, con ralla a coda di rondine, non è munito di ganascia di blocco del perno	F
C1F526	I franchi angolari (anteriore e posteriore) della ralla rappresentano l'oscillazione prevista per la ralla al fine di compensare piccoli dislivelli del piano stradale	V
C1F527	Il raggio di ingombro libero anteriore della motrice è la distanza tra il centro della ruota anteriore e l'estremità del paraurti anteriore	F
C1F528	L'altezza dal suolo del piano ralla è uno dei parametri relativi al posizionamento della ralla sul trattore stradale	V
C1F529	L'avanzamento del baricentro della ralla rispetto all'asse posteriore è uno dei parametri relativi al posizionamento della ralla sul trattore stradale	V
C1F530	Il numero dei bulloni di fissaggio della ralla è uno dei parametri relativi al posizionamento della ralla sul trattore stradale	F
C1F531	Un parametro, caratteristico delle ralle installate sui trattori stradali, è rappresentato dall'altezza dal suolo del piano ralla	V
C1F532	Un parametro, caratteristico delle ralle installate sui trattori stradali, è rappresentato dall'avanzamento del baricentro della ralla dall'asse anteriore	F
C1F533	Un parametro, caratteristico delle ralle installate sui trattori stradali, è rappresentato dal carico verticale minimo ammesso	F
C1F534	Un parametro, caratteristico delle ralle installate sui trattori stradali, è rappresentato dal carico verticale massimo ammesso sulla ralla	V
C1F535	Un parametro, caratteristico delle ralle installate sui trattori stradali, è rappresentato dalla forza orizzontale ammessa fra veicolo trattore e rimorchio	V
C1F536	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è disciplinato da norme che stabiliscono l'altezza dal suolo della ralla	V
C1F537	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è disciplinato da norme che stabiliscono i valori limiti dei movimenti longitudinali e trasversali della ralla	V
C1F538	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è indipendente dalla distanza tra fronte trattore e centro ralla	F

C1F539	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è disciplinato da norme che stabiliscono lo sbalzo diagonale del semirimorchio	V
C1F540	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è disciplinato da norme che stabiliscono la distanza massima tra perno e appoggi anteriori del semirimorchio	F
C1F541	Il posizionamento delle ralle sui trattori stradali è disciplinato da norme che stabiliscono la distanza tra fronte trattore e centro ralla	V
C1F542	L'applicazione della ralla sul trattore stradale può essere attuata con sistema a semplice piastra porta ralla	V
C1F543	L'applicazione della ralla sul trattore stradale può essere attuata con l'interposizione di un vero e proprio controtelaio	V
C1F544	L'applicazione standard della ralla sul trattore stradale può prevedere l'uso di una piastra porta ralla grecata e preforata	V
C1F545	Le ralle standard sono ralle con perno di dimensioni variabili, montato su supporto in gomma	V
C1F546	Le ralle standard dei trattori stradali sono ralle di tipo basculante	F
C1F547	Le ralle basculanti dei trattori stradali garantiscono ampi movimenti angolari sia in direzione laterale che longitudinale tra trattore e semirimorchio	V
C1F548	Le ralle basculanti consentono di utilizzare trattori stradali ribassati con semirimorchi convenzionali	F
C1F549	Le ralle mobili dei trattori stradali consentono di adattare il carico per asse e la lunghezza del veicolo	V
C1F550	Non sono ammesse ralle dei trattori stradali con meccanismo di bloccaggio intercambiabile	F
C1G001	I dispositivi silenziatori non sono obbligatori per veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t	F
C1G002	La rumorosità dei veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t viene attenuata tramite appositi dispositivi silenziatori di scarico	V
C1G003	La rumorosità dei veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t aumenta se sono muniti di motore elettrico	F
C1G004	I veicoli muniti di motori elettrici hanno un bassissimo livello di rumorosità	V
C1G005	I veicoli equipaggiati con motore termico producono rumorosità dovuta essenzialmente ai gas di scarico che vengono espulsi dalla camera di combustione	V
C1G006	Concorre ad aumentare la rumorosità del veicolo durante la marcia il motore in funzione	V
C1G007	Concorre ad aumentare la rumorosità del veicolo durante la marcia l'efflusso di aria nei dispositivi di aspirazione	V
C1G008	Nei veicoli, i dispositivi silenziatori del sistema di scarico servono ad attenuare la rumorosità dovuta al motore in funzione e all'avvisatore acustico	F
C1G009	I veicoli equipaggiati con motori elettrici fanno registrare un altissimo livello di rumorosità	F
C1G010	Hanno riflessi sull'ambiente e sulla salute delle persone le emissioni di monossido di carbonio dei motori termici	V
C1G011	Hanno riflessi sull'ambiente e sulla salute delle persone le emissioni di ossigeno dei motori termici	F
C1G012	Hanno riflessi sull'ambiente e sulla salute delle persone le emissioni di ossidi di zolfo dei motori termici	V
C1G013	Hanno riflessi sull'ambiente e sulla salute delle persone le emissioni di azoto dei motori termici	F
C1G014	Per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'UE, non sono fissate specifiche prescrizioni	F
C1G015	La UE ha emanato apposita normativa relativa alle emissioni dei veicoli commerciali pesanti nuovi, stabilendo obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2	V
C1G016	Apposita normativa UE definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi delle categorie N2 e N3	V
C1G017	Apposita normativa UE definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi che circolano su strada senza carrozzeria (autotelai)	F
C1G018	Apposita normativa UE riguarda il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi	V
C1G019	I valori delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi sono disciplinati da apposita normativa UE	V
C1G020	Gli scostamenti nei valori delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti in servizio rispetto ai valori indicati nel file di informazione per il cliente non devono essere monitorati in quanto trascurabili	F
C1G021	I valori delle emissioni CO2 e il consumo carburante, registrati nel file di informazioni per il cliente, devono corrispondere a quelli stabiliti dalla normativa di riferimento	V
C1G022	Sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea possono essere installati anche sui veicoli in circolazione	V

C1G023	L'installazione di sistemi omologati per la riduzione della massa di particolato dei motori ad accensione spontanea non richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C1G024	L'installazione di appositi sistemi omologati su veicoli muniti di motori ad accensione spontanea comporta l'inquadramento del veicolo in una fascia EURO diversa da quella originaria ai soli fini della riduzione da massa di particolato	V
C1G025	L'installazione di sistemi omologati per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea comporta l'inquadramento del tipo di motore nella stessa fascia EURO di appartenenza del veicolo	F
C1G026	I sistemi per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea, installati successivamente all'immatricolazione, devono essere di tipo omologato	V
C1G027	Per ridurre le emissioni inquinanti di alcune categorie di veicoli in circolazione muniti di motore ad accensione spontanea è prevista l'omologazione e l'installazione di sistemi omologati per la riduzione della massa di particolato	V
C1G028	L'installazione di sistemi omologati per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea non permette di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli in circolazione	F
C1G029	I sistemi per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea vengono realizzati dalle officine di autoriparazione che adattano il sistema ai singoli veicoli	F
C1G030	I sistemi per la riduzione di particolato dei motori ad accensione spontanea sono contraddistinti da un numero di omologazione	V
C1G031	L'omologazione dei sistemi per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene rilasciata con riferimento alle caratteristiche dimensionali dei veicoli ai quali è destinato il sistema	F
C1G032	Il sistema per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea è contraddistinto da marca e tipo del dispositivo	V
C1G033	L'omologazione del sistema per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene rilasciata con riferimento a numero di cilindri e cilindrata (valore minimo e massimo) del motore	V
C1G034	L'omologazione del sistema per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene rilasciata indipendentemente dal metodo di aspirazione dell'aria del motore	F
C1G035	Ogni sistema omologato per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea riporta il marchio dell'omologazione chiaramente leggibile e indelebile	V
C1G036	Il marchio dell'omologazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea può essere apposto esclusivamente sulla centralina del sistema	F
C1G037	Il marchio dell'omologazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene apposto su uno degli elementi componenti il sistema	V
C1G038	Il marchio di omologazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea deve essere sempre comprensivo dell'indicazione dell'estensione di omologazione	F
C1G039	Il marchio dell'omologazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea può essere privo dell'indicazione dell'estensione di omologazione	V
C1G040	Sulla dichiarazione di conformità del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea deve essere sempre annotato il numero di omologazione del motore cui è destinato	F
C1G041	L'installazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea comporta l'approvazione presso i competenti UMC a seguito di specifica visita e prova del veicolo	V
C1G042	L'installazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea richiede apposita dichiarazione dell'installatore per l'approvazione presso i competenti UMC	V
C1G043	A seguito della visita e prova per l'installazione di sistemi per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene aggiornato il documento di circolazione con l'indicazione del numero di omologazione del sistema	V
C1G044	Il sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea non deve essere necessariamente munito di marchio di omologazione	F
C1G045	A seguito dell'installazione di sistemi per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene aggiornato il documento di circolazione con l'indicazione della classe EURO	V
C1G046	A seguito dell'installazione del sistema idoneo alla riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene emesso un duplicato del documento di circolazione o un tagliando autoadesivo	V

C1G047	A seguito dell'installazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene indicata sul documento di circolazione la classe EURO in relazione all'emissione del particolato	V
C1G048	L'aggiornamento del documento di circolazione per l'installazione del sistema per la riduzione della massa di particolato avviene mediante il rilascio di un allegato tecnico contenente lo schema del sistema	F
C1G049	A seguito dell'installazione del sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea viene riportata solamente l'indicazione della nuova classe EURO del veicolo	F
C1G050	L'installazione del sistema per la riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea non necessita di approvazione da parte dell'UMC	F
C1G051	Nel sistema per la riduzione del particolato emesso da motori ad accensione spontanea è previsto un dispositivo di allarme che segnala il livello critico di intasamento del sistema	V
C1G052	Nel sistema idoneo alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea non sono ammessi dispositivi di bypass, l'esclusione o la parzializzazione del sistema	V
C1G053	Qualora i sistemi di riduzione della massa di particolato dei motori ad accensione spontanea si avvalgano di specifici additivi o reagenti chimici il costruttore prevede specifici sistemi e/o dispositivi e adeguate istruzioni e informazioni	V
C1G054	Nel sistema idoneo alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea sono inutili i dispositivi di allarme per l'eccessiva contropressione allo scarico	F
C1G055	Nel sistema idoneo alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea possono essere previsti, per esigenze di marcia, dispositivi automatici di esclusione del sistema	F
C1G056	Nel sistema idoneo alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea è escluso l'utilizzo di specifici additivi o reagenti chimici	F
C1H001	L'Attestato ATP viene rilasciato per veicoli muniti di carrozzerie adibite al trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata	V
C1H002	L'Attestato ATP per carrozzerie adibite al trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata è un documento facoltativo	F
C1H003	Le carrozzerie utilizzate per il trasporto di derrate deperibili in regime di temperatura controllata, devono essere munite di attestato ATP	V
C1H004	L'attestato ATP delle carrozzerie per il trasporto di derrate deperibili in regime di temperatura controllata viene rilasciato dalla Questura	F
C1H005	L'attestato ATP delle carrozzerie per il trasporto di derrate deperibili in regime di temperatura controllata deve essere rinnovato almeno dopo 2 anni dal primo rilascio	F
C1H006	L'attestato ATP delle carrozzerie per il trasporto di derrate deperibili in regime di temperatura controllata è parte integrante del documento di circolazione del veicolo	V
C1H007	I veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t adibiti a uso scuola guida non possono essere muniti di doppi comandi	F
C1H008	I veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t adibiti a uso scuola guida possono essere muniti di zavorra	V
C1H009	E' vietata l'installazione di una zavorra sui veicoli adibiti a uso scuola guida aventi massa complessiva superiore a 3,5 t	F
C1H010	I veicoli utilizzati per sostenere l'esame di guida da parte di allievi aspiranti alla patente sono muniti di doppi comandi per l'istruttore, ove previsti	V
C1H011	I veicoli utilizzati per sostenere l'esame di guida da parte di allievi aspiranti alla patente devono essere muniti di doppi comandi dell'avvisatore acustico e delle luci di posizione	F
C1H012	L'installazione o la rimozione dei doppi comandi richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1H013	Sui veicoli superiori a 3,5 t adibiti a uso scuola guida è vietata l'installazione di zavorre inamovibili	F
C1H014	Sui veicoli superiori a 3,5 t adibiti a uso scuola guida può essere presente una zavorra inamovibile	V
C1H015	L'installazione di zavorra inamovibile per raggiungere la massa totale effettiva minima prescritta per i veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE comporta l'aggiornamento del documento di circolazione del veicolo	V
C1H016	L'installazione di zavorra inamovibile per raggiungere la massa totale effettiva minima prescritta per i veicoli autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE non comporta necessariamente l'aggiornamento del documento di circolazione del veicolo	F

C1H017	L'installazione di zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima prescritta per veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE può consistere di contenitori in plastica rigida, del tipo omologato GIR, riempiti a raso d'acqua	V
C1H018	La zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima prescritta per veicoli autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE può consistere di elementi di carico di materiale rigido diverso dalla plastica e resistente agli agenti atmosferici	V
C1H019	La zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima prescritta per veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE non può essere realizzata con materiale rigido diverso dalla plastica	F
C1H020	La zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima dei veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE deve essere accompagnata da un'attestazione di massa effettiva del veicolo con zavorra, vidimata dall'UMC	V
C1H021	L'attestazione relativa alla zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima dei veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE certifica la massa effettiva del veicolo prima dell'installazione della zavorra	F
C1H022	L'attestazione di massa relativa all'installazione di zavorra amovibile per il raggiungimento della massa effettiva minima dei veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE certifica la massa effettiva del veicolo	V
C1H023	L'attestazione relativa alla zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima è prevista per tutti i veicoli delle autoscuole	F
C1H024	L'attestazione di massa relativa alla zavorra amovibile per raggiungere la massa effettiva minima, prescritta per veicoli autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE certifica che il carico è saldamente ancorato al veicolo	V
C1H025	L'installazione di zavorra amovibile per raggiungere la massa totale effettiva minima prescritta per i veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE non è ammessa	F
C1H026	La zavorra amovibile per raggiungere la massa totale effettiva minima prescritta per i veicoli delle autoscuole per le categorie BE, C, C1E, CE, D1E e DE può essere realizzata tramite comuni contenitori in plastica rigida riempiti d'acqua	F
C1H027	I trenini turistici sono definiti come complessi di veicoli destinati esclusivamente al trasporto su strada di persone per interessi turistico-ricreativi e specificamente attrezzati per tale utilizzazione	V
C1H028	I trenini turistici sono classificati come "veicoli atipici"	V
C1H029	I trenini turistici sono composti da un autoveicolo idoneo al traino e fino a tre rimorchi	V
C1H030	La configurazione minima di esercizio dei trenini turistici comprende un autoveicolo e almeno due rimorchi	F
C1H031	I trenini turistici non sono soggetti a immatricolazione	F
C1H032	I trenini turistici sono soggetti ad omologazione o ad accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione	V
C1H033	I trenini turistici non sono soggetti a revisione periodica, in quanto veicoli atipici	F
C1H034	I trenini turistici possono essere formati da quattro rimorchi	F
C1H035	La circolazione dei trenini turistici è subordinata all'immatricolazione dei singoli veicoli che costituiscono il complesso (autoveicoli e rimorchi)	V
C1H036	Per ogni unità che compone il trenino turistico è previsto il rilascio del documento di circolazione e relative targhe	V
C1H037	Per i trenini turistici il documento di circolazione, con le relative targhe, è rilasciata esclusivamente al veicolo motrice (autoveicolo)	F
C1H038	Sul documento di circolazione della motrice (autoveicolo) dei trenini turistici devono essere annotati i dati relativi tecnici del veicolo	V
C1H039	L'ultimo rimorchio, di cui sono composti i trenini turistici, deve essere munito di targa ripetitrice recante i dati della motrice oppure di targa di nuovo tipo per rimorchi	V
C1H040	I rimorchi che compongono i trenini turistici devono essere muniti esclusivamente della targa ripetitrice recante i dati della motrice	F
C1H041	Sul documento di circolazione della motrice (autoveicolo) dei trenini turistici deve essere annotato l'itinerario approvato dall'ente locale competente	V
C1H042	Non è consentita l'immatricolazione per uso di terzi dei trenini turistici	F
C1H043	L'immatricolazione dei trenini turistici ad uso proprio è libera	F
C1H044	I trenini turistici sono immatricolati esclusivamente ad uso di terzi quale servizio di noleggio con conducente	F
C1H045	La revisione dei trenini turistici avviene su base volontaria del proprietario	F
C1H046	I trenini turistici sono soggetti a revisione annuale	V
C1H047	I trenini turistici sono soggetti a revisione triennale	F
C1H048	È prevista la frequenza annuale dei controlli di revisione dei trenini turistici	V

C1H049	I trenini turistici sono destinati esclusivamente al trasporto di passeggeri seduti	V
C1H050	I trenini turistici sono destinati anche al trasporto di passeggeri in piedi	F
C1H051	I trenini turistici devono essere dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante di tipo approvato sull'autoveicolo e sull'ultimo rimorchio del complesso	V
C1H052	I trenini turistici devono essere dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu di tipo approvato sull'autoveicolo motrice	F
C1H053	I trenini turistici hanno velocità massima per costruzione di 25 km/h	V
C1H054	I trenini turistici hanno velocità massima per costruzione di 40 km/h	F
C1H055	I trenini turistici devono essere dotati di estintori e cassetta del pronto soccorso	V
C1H056	I trenini turistici non devono essere obbligatoriamente dotati di estintori	F
C1H057	Nei trenini turistici deve essere presente pittogramma con l'indicazione del numero massimo di posti a sedere	V
C1H058	Sui rimorchi del complesso di un trenino turistico non è obbligatoria la presenza di un pulsante di allarme	F
C1H059	Le navette turistiche non sono idonee al traino	V
C1H060	Le navette turistiche sono classificate come "veicoli atipici"	V
C1H061	Le navette turistiche sono composte da un autoveicolo idoneo al traino e fino a tre rimorchi	F
C1H062	Le navette turistiche circolano esclusivamente su itinerari predefiniti, a connotazione turistica, autorizzati dall'ente proprietario della strada	V
C1H063	Le navette turistiche hanno velocità massima per costruzione di 40 km/h	F
C1H064	Le navette turistiche sono veicoli isolati con caratteristiche atipiche, munite di motore esclusivamente ad accensione comandata	F
C1H065	Le navette turistiche sono veicoli esclusivamente a motore elettrico	V
C1H066	Le navette turistiche sono destinate al trasporto di un numero di passeggeri superiore a 8 (escluso il conducente)	F
C1H067	Le navette turistiche non necessitano di immatricolazione e del relativo rilascio del documento di circolazione	F
C1H068	Le navette turistiche sono soggette a immatricolazione secondo le procedure ordinarie	V
C1H069	Le navette turistiche sono soggette a immatricolazione ed al rilascio di specifiche targhe di circolazione	F
C1H070	Per le navette turistiche è previsto il rilascio del documento di circolazione e relative targhe	V
C1H071	La revisione delle navette turistiche avviene su base volontaria del proprietario	F
C1H072	Le navette turistiche sono soggette a revisione annuale	V
C1H073	Le navette turistiche sono soggette a revisione biennale	F
C1H074	La frequenza dei controlli di revisione delle navette turistiche è annuale	V
C1H075	Le navette turistiche possono non essere munite di parabrezza	F
C1H076	Le navette turistiche devono essere munite di sede per l'estintore e per la cassetta del pronto soccorso	V
C1H077	Le navette turistiche ammettono il trasporto di passeggeri in piedi	F
C1H078	Le navette turistiche sono destinate esclusivamente al trasporto di passeggeri seduti	V
C1H079	La massa minima in ordine di marcia di una navetta turistica non deve essere inferiore a 450 kg (esclusa la massa delle batterie)	V
C1H080	La massa minima in ordine di marcia di una navetta turistica non deve essere inferiore a 450 kg (inclusa la massa delle batterie)	F
C1H081	Le navette turistiche hanno lunghezza fino a un massimo di 6,00 m e larghezza massima 2,00 m, tutto compreso	V
C1H082	La massa massima ammessa a pieno carico di una navetta turistica è di 3500 kg	F
C1H083	Il Codice della strada distingue tra veicoli eccezionali e trasporti eccezionali	V
C1H084	I trasporti eccezionali per massa possono essere effettuati solo con veicoli, aventi adeguata portata, immatricolati come eccezionali	V
C1H085	I veicoli che non superano i limiti di sagoma ma superano i limiti di massa previsti per la categoria senza oltrepassare quelli espressamente fissati dall'art. 10 CDS sono definiti mezzi d'opera	V
C1H086	I mezzi d'opera sono veicoli con caratteristiche che li rendono idonei per specifici impieghi (attività edilizia, stradale, escavazione, ecc.)	V
C1H087	I veicoli eccezionali e per trasporti eccezionali per circolare necessitano di specifica autorizzazione dell'ente proprietario della strada	V
C1H088	Sono considerati veicoli eccezionali quei veicoli che, nella propria configurazione di marcia e per specifiche esigenze funzionali, superano i limiti previsti per sagoma e/o massa	V
C1H089	I trasporti eccezionali per massa possono essere effettuati con qualsiasi tipo di veicolo	F
C1H090	I veicoli eccezionali e trasporti eccezionali per circolare non necessitano di specifica autorizzazione dell'ente proprietario della strada	F

C1H091	Sono considerati veicoli eccezionali esclusivamente quei veicoli che, nella propria configurazione di marcia e per specifiche esigenze funzionali, superano contemporaneamente i limiti di sagoma e massa	F
C1H092	Ai veicoli eccezionali per masse e/o dimensioni si applicano tutte le prescrizioni delle norme UE concernenti masse e dimensioni dei veicoli	F
C1H093	Il veicolo classificato eccezionale necessita di specifica autorizzazione dell'ente proprietario della strada se circola senza superare né il limite di massa né il limite di sagoma	F
C1H094	Sono considerati veicoli eccezionali quei veicoli che, nella propria configurazione di marcia e per specifiche esigenze funzionali superano esclusivamente i limiti di massa	F
C1H095	Lo stato di veicolo eccezionale deve risultare dal documento di circolazione in cui sono riportate anche le particolari caratteristiche del veicolo e le eventuali prescrizioni imposte per la circolazione su strada	V
C1H096	Lo stato di veicolo eccezionale risulta solo da apposita documentazione integrativa del documento di circolazione	F
C1H097	I veicoli eccezionali possono essere muniti di documentazione integrativa in cui sono riportate le particolari caratteristiche del veicolo	V
C1H098	Non è prevista alcuna indicazione dello stato di veicolo eccezionale nel documento di circolazione, in quanto è sufficiente la specifica autorizzazione dell'ente proprietario della strada	F
C1H099	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali o adibiti a trasporti eccezionali, sono distinte nel regolamento di esecuzione del CDS tra veicoli a motore e veicoli rimorchiati	V
C1H100	Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali non sono disciplinate da specifiche norme nazionali	F
C1H101	I veicoli eccezionali per dimensioni e/o massa che circolano senza superare i limiti stabiliti per dimensioni e masse e nel rispetto della fascia di ingombro, sono assimilati ai veicoli ordinari e possono circolare senza autorizzazione	V
C1H102	I veicoli eccezionali per dimensioni e/o massa che circolano senza superare i limiti stabiliti per dimensioni e masse e nel rispetto della fascia di ingombro, sono assimilati ai veicoli ordinari e devono circolare con specifica autorizzazione	F
C1H103	Per circolare, i veicoli eccezionali dotati di timoni lunghi o estensibili, quando non sfruttano queste particolari attrezzature, non richiedono la specifica autorizzazione alla circolazione	V
C1H104	Per i veicoli eccezionali che utilizzano timoni lunghi o estensibili in alternativa a quello ordinario, occorre specifica annotazione sul documento di circolazione	V
C1H105	Per i rimorchi eccezionali che utilizzano un timone estensibile (telescopico o modulare) non è mai necessaria specifica annotazione sul documento di circolazione	F
C1H106	I veicoli eccezionali dotati di timoni lunghi o estensibili, necessitano comunque di specifica autorizzazione dell'ente proprietario della strada, anche se non sfruttano queste particolari attrezzature	F
C1H107	I trasporti eccezionali e i veicoli eccezionali (compresi i mezzi d'opera) devono essere dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva (lampeggianti arancioni)	V
C1H108	I trasporti eccezionali e i veicoli eccezionali (compresi i mezzi d'opera) devono essere dotati di pannelli di segnalazione (pannelli retroriflettenti e pannelli indicanti lo stato di eccezionalità)	V
C1H109	I trasporti eccezionali e i veicoli eccezionali devono essere dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva (lampeggianti blu)	F
C1H110	I trasporti eccezionali e i veicoli eccezionali, esclusi i mezzi d'opera, devono essere dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva lampeggianti arancioni	F
C1H111	I trasporti e i veicoli eccezionali, se dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva possono non essere dotati di pannelli di segnalazione (pannelli retroriflettenti e pannelli indicanti lo stato di eccezionalità)	F
C1H112	I trasporti e i veicoli eccezionali (compresi i mezzi d'opera) devono essere sempre dotati di dispositivi supplementari di segnalazione visiva (lampeggianti gialli) e di appositi pannelli di segnalazione	V
C1H113	Tutti i veicoli eccezionali, quando circolano superando i limiti previsti di sagoma e massa, devono avere in funzione uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo	V
C1H114	I dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo devono essere installati sul tetto del veicolo eccezionale in posizione tale che siano rispettate le norme sulla piena visibilità anteriore, posteriore e laterale degli stessi	V
C1H115	I dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo previsti per i veicoli eccezionali possono essere collocati in posizione laterale, sul fianco o sul retro della cabina di guida	F
C1H116	Talune categorie di veicoli eccezionali, quando circolano superando i limiti di sagoma e massa previsti devono avere in funzione uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore rosso	F

C1H117	I veicoli eccezionali, devono comunque utilizzare uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo o rosso	F
C1H118	I dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo previsti per i veicoli eccezionali devono essere fissati alla carrozzeria nel rispetto delle norme sulla visibilità	V
C1H119	I veicoli eccezionali aventi eccedenza in lunghezza devono essere segnalati con due pannelli retroriflettenti, uno anteriore e uno posteriore, di colore giallo e recanti la scritta TRASPORTO ECCEZIONALE	V
C1H120	I veicoli eccezionali aventi eccedenza in lunghezza devono essere segnalati con un pannello posteriore, di colore azzurro, recante la scritta "TIR"	F
C1H121	I veicoli eccezionali aventi eccedenza in larghezza devono essere segnalati con almeno due pannelli, a strisce alternate di colore bianco e rosso, inclinate di 45°, applicati sia nella parte anteriore sia in quella posteriore del veicolo	V
C1H122	I pannelli di segnalamento per i veicoli eccezionali possono essere applicati sul carico ad altezza tale da assicurare in ogni caso la visibilità per i conducenti degli altri veicoli	V
C1H123	I pannelli di segnalamento per i veicoli eccezionali devono essere applicati esclusivamente sul veicolo stesso, in ogni condizione di carico e visibilità	F
C1H124	I pannelli di segnalamento per veicoli eccezionali non possono essere sostituiti con pellicole oppure con vernici riflettenti, di uguali dimensioni e caratteristiche di visibilità, da applicare direttamente sulla struttura del veicolo	F
C1H125	Sul documento di circolazione del veicolo classificato mezzo d'opera e immatricolato a nome o in disponibilità di impresa che effettua i trasporti previsti dal CDS deve risultare l'annotazione "veicolo classificato mezzo d'opera"	V
C1H126	Per la circolazione del veicolo classificato mezzo d'opera deve risultare l'annotazione sul relativo documento di circolazione "veicolo classificabile mezzo d'opera"	F
C1H127	La qualificazione di mezzo d'opera viene determinata sulla base dei prescritti requisiti tecnici, che rendono il veicolo idoneo all'impiego nei cantieri e nella marcia sia su strada che fuori strada	V
C1H128	La velocità massima per costruzione non rientra tra i prescritti requisiti tecnici per la classificazione di un veicolo come mezzo d'opera	F
C1H129	I mezzi d'opera possono essere dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali, come quelli derivanti dalla raccolta e compattazione dei rifiuti solidi urbani	V
C1H130	I mezzi d'opera possono essere dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali, come quelli impiegati nel ciclo produttivo di imprese forestali	V
C1H131	Sono definiti mezzi d'opera esclusivamente i veicoli o complessi di veicoli dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta di attività edilizie o stradali	F
C1H132	Non possono essere definiti mezzi d'opera i veicoli o complessi di veicoli dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali derivanti dallo spurgo dei pozzi neri (liquami)	F
C1H133	La velocità massima per costruzione (80 km/h) è una delle caratteristiche tecniche per la qualificazione dei mezzi d'opera	V
C1H134	Le sospensioni sono una delle caratteristiche tecniche per la qualificazione dei veicoli come mezzi d'opera	V
C1H135	La massa aderente è una delle caratteristiche tecniche che non influisce ai fini della qualificazione dei veicoli come mezzi d'opera	F
C1H136	I valori minimi di massa, tara e altezza da terra sono caratteristiche tecniche influenti ai fini della qualificazione dei veicoli come mezzi d'opera	F
C1H137	I rimorchi dei mezzi d'opera possono essere realizzati e destinati al trasporto esclusivo di macchine operatrici	V
C1H138	I semirimorchi di mezzi d'opera possono essere destinati al trasporto di materiali di impiego o di risulta di attività edilizie, stradali e minerarie	V
C1H139	I semirimorchi di mezzi d'opera sono classificati come eccezionali per massa	V
C1H140	I semirimorchi di mezzi d'opera possono non essere classificati come eccezionali per massa	F
C1H141	Ai fini dell'abbinamento del rimorchio al veicolo mezzo d'opera è necessario che nel documento di circolazione del veicolo trainato risulti annotata la targa del mezzo d'opera che può trainarlo	V
C1H142	L'abbinamento del rimorchio al veicolo mezzo d'opera deve essere approvato presso un UMC e comporta l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1H143	L'abbinamento del rimorchio al veicolo mezzo d'opera può essere approvato senza che sia necessario sottoporre a visita e prova il complesso veicolare	F
C1H144	I rimorchi di mezzi d'opera devono essere sempre classificati come eccezionali per massa e dimensioni	F
C1H145	L'abbinamento del rimorchio al veicolo mezzo d'opera deve essere effettuato per tipo di veicolo	F

C1H146	L'abbinamento del rimorchio al veicolo mezzo d'opera è effettuato per targa, mediante l'annotazione della targa del rimorchio sul documento di circolazione della motrice	F
C1H147	Sui mezzi d'opera impiegati per lavori stradali deve essere installato un pannello a strisce bianche e rosse integrato da segnale di passaggio obbligatorio con freccia orientata verso il lato da cui il veicolo può essere superato	V
C1H148	Tutti i veicoli classificati mezzi d'opera devono essere muniti di uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo o arancione	V
C1H149	I dispositivi di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla dei veicoli classificati mezzi d'opera possono essere fissati alla struttura del veicolo oppure rimovibili	V
C1H150	I dispositivi di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla dei veicoli classificati mezzi d'opera non possono essere di tipo rimovibile	F
C1H151	Solo alcune categorie di veicoli classificati mezzi d'opera devono essere muniti di uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante di colore giallo o arancione	F
C1H152	Tutti i mezzi d'opera devono essere muniti di un pannello posteriore a strisce bianche e rosse integrato da un segnale di passaggio obbligatorio con freccia orientata verso il lato da cui il veicolo può essere superato	F
C1H153	I complessi di veicoli formati da unità eccezionali o che trainano rimorchi eccezionali possono circolare sulle strade solo se muniti di autorizzazione degli enti proprietari o concessionari delle strade stesse	V
C1H154	L'abbinamento dei rimorchi eccezionali ovvero dei veicoli eccezionali che trainano rimorchi, deve essere specifico e sul documento del rimorchio deve risultare la targa dei veicoli a cui è tecnicamente abbinabile	V
C1H155	Sono immatricolati come eccezionali i rimorchi o semirimorchi le cui dimensioni e/o masse superano i limiti previsti per la categoria cui appartengono	V
C1H156	L'abbinamento dei veicoli eccezionali che trainano rimorchi deve essere specifico e la targa dei rimorchi a cui la motrice è tecnicamente abbinabile deve essere riportata sul documento di circolazione della motrice	F
C1H157	Sono immatricolati come eccezionali i rimorchi o semirimorchi le cui dimensioni e/o masse risultano entro i valori previsti per la categoria cui appartengono	F
C1H158	Sono immatricolati come eccezionali esclusivamente quei rimorchi o semirimorchi la cui massa è inferiore a quella prevista per la categoria a cui appartengono	F
C1H159	Sono immatricolati come eccezionali i rimorchi o semirimorchi che, per particolari esigenze funzionali, superano in condizioni ordinarie di marcia o in particolari configurazioni, i limiti dimensionali stabiliti dalla normativa	V
C1H160	Sono immatricolati come eccezionali esclusivamente quei rimorchi o semirimorchi le cui dimensioni sono inferiori a quelle massime previste per la categoria a cui appartengono	F
C1H161	Sono classificati eccezionali i rimorchi o semirimorchi con lunghezza totale variabile che può superare i limiti previsti dalla normativa per renderli adatti al trasporto di oggetti indivisibili	V
C1H162	I veicoli rimorchiati telescopici che superano i limiti di sagoma sono classificati come eccezionali	V
C1H163	I veicoli rimorchiati modulari che superano i limiti di sagoma sono classificati come eccezionali	V
C1H164	Il veicolo rimorchiato modulare, qualunque sia il numero di moduli di cui è costituito, è sempre considerato unico veicolo e ha un'unica targa di immatricolazione	V
C1H165	Ogni unità modulare che compone un veicolo rimorchiato deve avere propria targa di immatricolazione e relativo documento di circolazione	F
C1H166	Il documento di circolazione dei veicoli rimorchiati modulari è integrato da documenti tecnici che descrivono le possibili combinazioni delle unità modulari tecnicamente abbinabili	V
C1H167	I veicoli rimorchiati telescopici che superano i limiti di sagoma non necessariamente sono classificati come eccezionali	F
C1H168	Non è possibile classificare come eccezionali i rimorchi o semirimorchi dotati di carrozzeria a geometria variabile	F
C1H169	Nel libretto di uso e manutenzione dei veicoli rimorchiati modulari sono annotate le possibili combinazioni delle unità modulari tecnicamente abbinabili	F
C1H170	Il documento di circolazione dei veicoli rimorchiati telescopici riporta le condizioni di marcia con telaio allungato nel libretto di uso e manutenzione	F
C1H171	I rimorchi di dimensioni eccezionali a geometria variabile possono essere di tipo telescopico	V
C1H172	I rimorchi di dimensioni eccezionali a geometria variabile possono essere di tipo flessibile	F
C1H173	Il carrello dolly è un particolare veicolo della categoria O munito di ralla che sostiene un semirimorchio al fine di trasformarlo in rimorchio	V
C1H174	Il carrello dolly è un particolare veicolo della categoria O munito di perno al fine di trasformare un rimorchio in un semirimorchio	F
C1H175	Il carrello dolly non ha di per sé caratteristiche di veicolo eccezionale	V

C1H176	Il carrello dolly è munito di una targa e di documento di circolazione quale rimorchio ad uso speciale	V
C1H177	Il carrello dolly è munito di una targa e di documento di circolazione quale rimorchio per trasporto specifico	F
C1H178	Nel documento di circolazione del carrello dolly sono riportati per targa i semirimorchi abbinabili allo stesso	V
C1H179	Il carrello dolly è immatricolato come veicolo eccezionale	F
C1H180	Il carrello dolly è soggetto a revisione periodica	V
C1H181	Il carrello dolly deve essere identificato tramite un numero di telaio	V
C1H182	Il carrello dolly non deve essere sottoposto a revisione periodica	F
C1H183	Il carrello dolly deve essere sottoposto al controllo tecnico di revisione singolarmente, senza la presenza del semirimorchio abbinato	F
C1H184	Il carrello dolly è soggetto a revisione senza il/i semirimorchio/i ad esso abbinato/i	F
C1H185	Nel traino di veicoli eccezionali l'abbinamento può essere realizzato per tipo come per i veicoli ordinari	F
C1H186	Nel traino di veicoli eccezionali l'abbinamento avviene solitamente per targa	V
C1H187	L'installazione di adattamenti per la guida del veicolo da parte di disabili richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1H188	L'installazione di adattamenti per la guida del veicolo da parte di disabili risulta dal documento di circolazione	V
C1H189	L'installazione di adattamenti per la guida del veicolo da parte di disabili risulta da apposito attestato integrativo del documento di circolazione	F
C1H190	I veicoli superiori a 3,5 t non possono essere classificati quali veicoli di interesse storico e collezionistico	F
C1H191	I veicoli superiori a 3,5 t possono essere muniti di certificato di rilevanza storica e collezionistica	V
C1H192	Gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico devono conservare le loro caratteristiche originali, salvo alcune modifiche imposte per la circolazione	V
C1H193	Gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico, per circolare, devono essere adeguati a tutte le norme previste per i veicoli nuovi	F
C1H194	I veicoli di interesse storico e collezionistico devono conservare le loro caratteristiche originarie di fabbricazione salvo le modifiche imposte per la circolazione su strada	V
C1H195	I sistemi di frenatura dei veicoli di interesse storico e collezionistico devono essere adeguati alle vigenti norme UE di omologazione	F
C1H196	Per l'immissione in circolazione di autoveicoli di interesse storico e collezionistico, che siano per costituzione adibiti al trasporto di cose, non è richiesta la presentazione dei consueti titoli autorizzativi	V
C1H197	L'immissione in circolazione di autoveicoli di interesse storico e collezionistico, che siano per costituzione adibiti al trasporto di cose, è subordinata alla presentazione dei prescritti titoli autorizzativi, annotati anche sul documento di circolazione	F
C1H198	Gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico adibiti strutturalmente al trasporto di cose non sono soggetti alle limitazioni dell'immatricolazione in quanto destinati al collezionismo	V
C1H199	Gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico, che siano per costituzione adibiti al trasporto di cose, sono soggetti a tutte le limitazioni previste per i veicoli destinati al trasporto di cose	F
C1H200	Gli autocarri di interesse storico e collezionistico soggetti a titoli autorizzativi possono circolare con portata nulla	V
C1H201	Tutti gli autocarri di interesse storico e collezionistico possono essere utilizzati liberamente ai fini di trasporto	F
C1H202	È vietata l'installazione di impianti di alimentazione a gasolio e CNG sugli autocarri superiori a 3,5 t	F
C1H203	È ammessa l'installazione di impianti di alimentazione a gasolio e CNG sugli autocarri superiori a 3,5 t già in circolazione	V
C1H204	Gli autocarri superiori a 3,5 t possono essere muniti impianti di alimentazione a LNG (gas naturale liquefatto)	V
C1H205	Gli autoveicoli possono essere muniti di impianto a gas per l'alimentazione alternativa o esclusiva	V
C1H206	I motoveicoli possono essere muniti di impianto a gas per l'alimentazione alternativa o esclusiva	V
C1H207	I motoveicoli non possono essere muniti di impianto a gas per l'alimentazione alternativa	F
C1H208	L'impianto di alimentazione a GPL o CNG può essere installato da qualunque fabbrica costruttrice di dispositivi per veicoli stradali	F
C1H209	L'impianto di alimentazione a GPL o CNG può essere installato fin dall'origine dalla casa costruttrice del veicolo come sistema di alimentazione alternativo	V

C1H210	L'approvazione dell'impianto di alimentazione a GPL o CNG successivamente all'immatricolazione compete agli UMC	V
C1H211	Il motore termico di un veicolo in circolazione non può essere trasformato per essere alimentato a gasolio e CNG	F
C1H212	L'installazione di un impianto a CNG su un veicolo è soggetta all'aggiornamento del documento di circolazione	V
C1H213	Il sistema di alimentazione dei veicoli muniti di motore a combustione interna può essere trasformato per funzionare alternativamente con benzina o CNG	V
C1H214	Il sistema di alimentazione dei veicoli muniti di motore a combustione interna può essere trasformato per funzionare esclusivamente con CNG	V
C1H215	Il motore termico di un veicolo può funzionare a gasolio e CNG	V
C1H216	Il motore termico di un veicolo può funzionare a gasolio e LNG	V
C1H217	Il sistema di alimentazione dei veicoli muniti di motore a combustione interna non può essere trasformato per funzionare a gasolio-LNG (dual-fuel) per veicoli dotati di motori Diesel	F
C1H218	Le bombole di metano per autotrazione conformi al regolamento UNECE 110 non sono soggette a specifici controlli periodici	F
C1H219	Tutte le bombole di metano per autotrazione conformi al regolamento UNECE 110 sono soggette a riqualificazione periodica	F
C1H220	Le bombole per metano installate sui veicoli sono serbatoi destinati a contenere il metano compresso	V
C1H221	Le bombole per metano sono disciplinate da norme nazionali o dal regolamento UNECE n. 67/01	F
C1H222	È vietata l'omologazione di veicoli muniti di impianti a GPL fin dall'origine	F
C1H223	Gli autoveicoli per trasporto specifico possono essere muniti di impianto di alimentazione alternativa a GPL	V
C1H224	I motoveicoli possono essere muniti di impianto di alimentazione a GPL	V
C1H225	Il sistema di alimentazione dei veicoli muniti motore a combustione interna può essere trasformato per funzionare alternativamente con benzina o GPL	V
C1H226	Il sistema di alimentazione dei veicoli muniti motore a combustione interna può essere trasformato per funzionare con miscela di GPL e CNG (alimentazione "monofuel")	F
C1H227	Gli impianti di alimentazione a GPL possono essere installati esclusivamente dal costruttore fin dall'origine	F
C1H228	I serbatoi GPL per autotrazione devono essere conformi al regolamento UNECE 67/01	V
C1H229	I serbatoi GPL per autotrazione devono essere conformi alle norme nazionali	F
C1H230	La principale normativa di riferimento in materia di costruzione, omologazione e utilizzo dei serbatoi contenenti GPL per autotrazione è il regolamento UNECE n. 67/01	V
C1H231	I carrelli appendice sono muniti di targa e documento di circolazione	F
C1H232	I carrelli appendice non sono dei rimorchi veri e propri ma costituiscono parte integrante del veicolo al quale sono abbinati	V
C1H233	Il carrello appendice può essere abbinato ad un motoveicolo	F
C1H234	Il carrello appendice può essere abbinato a un autocarro	V
C1H235	Il carrello appendice può essere abbinato ad un autoveicolo per uso speciale	V
C1H236	I carrelli appendice possono essere trainati da autocarri	V
C1H237	I carrelli appendice possono essere trainati da motocarri	F
C1H238	I carrelli appendice possono essere trainati da quadricicli	F
C1H239	I carrelli appendice sono identificati mediante il numero del telaio annotato sul documento di circolazione del veicolo al quale risultano abbinati	V
C1H240	I carrelli appendice possono essere abbinati ad un solo veicolo del quale sono considerati parte integrante	V
C1H241	Il carrello appendice di primo tipo ha una massa complessiva fino a 600 kg	F
C1H242	Il carrello appendice di primo tipo ha una massa complessiva fino a 300 kg	V
C1H243	Il carrello appendice non può essere trainato da un autobus	F
C1H244	Il carrello appendice è munito di propria targa di immatricolazione e relativo documento di circolazione	F
C1H245	Il carrello appendice è annotato nel documento di circolazione del veicolo al quale viene abbinato a seguito di apposita visita e prova	V
C1H246	I carrelli appendice, per circolare devono essere muniti di targa ripetitrice posteriore rilasciata dall'UMC	V
C1H247	I carrelli appendice, per circolare devono risultare annotati sul documento di circolazione della motrice alla quale sono abbinati	V
C1H248	I carrelli appendice, per circolare devono essere muniti di targa ripetitrice posteriore solo se non in possesso di targa propria	F

C1H249	I carrelli appendice, per circolare devono essere muniti di documento di circolazione dove è annotata la targa della motrice alla quale risultano abbinati	F
C11001	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per influenzare il comportamento del conducente o per intervenire in ausilio al conducente quando è necessario sopperire alle sue incapacità temporanee	V
C11002	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per migliorare l'autonomia di marcia durante la circolazione su strada	F
C11003	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per intervenire in ausilio al conducente quando intende affrontare lunghi percorsi di guida	F
C11004	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per influenzare il comportamento del conducente o per intervenire in ausilio al conducente quando è necessario sopperire alle sue incapacità temporanee	V
C11005	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per migliorare l'autonomia di marcia durante la circolazione su strada	F
C11006	I dispositivi telematici (ITS di bordo) dei veicoli servono per intervenire in ausilio al conducente quando intende affrontare lunghi percorsi di guida	F
C11007	La sicurezza stradale post crash riguarda l'informazione dell'avvenuto incidente e la sua posizione sul territorio in modo da informare tempestivamente i sistemi di soccorso	V
C11008	La sicurezza stradale preventiva non incide sulla probabilità che si eviti l'incidente	F
C11009	Tra i dispositivi o sistemi di sicurezza ormai ampiamente diffusi sulle autovetture di nuova concezione vi è l'ESP (Electronic Stability Program)	V
C11010	Tra i dispositivi o sistemi di sicurezza ormai ampiamente diffusi sulle vetture di nuova concezione vi sono i FAP	F
C11011	Tra i sistemi di sicurezza attiva nei veicoli di nuova concezione vi sono i sistemi anti-collisione	V
C11012	Sui veicoli le funzioni di ausilio alla guida possono essere utilizzate per la visione notturna	V
C11013	Sui veicoli le funzioni di ausilio alla guida non possono essere utilizzate per la copertura angolo cieco	F
C11014	Sui veicoli le funzioni automatiche di supporto alla guida comprendono il controllo del cambio di corsia	V
C11015	Sui veicoli le funzioni le automatiche di supporto alla guida comprendono la frenatura di emergenza	V
C11016	Gli ADAS sono sistemi utilizzati sui veicoli che, sfruttando in genere dispositivi Radar, LiDAR, videocamere e sensori a ultrasuoni, assistono la guida	V
C11017	Gli ADAS sono sistemi utilizzati sui veicoli che segnalano al conducente se sono accese le luci di retromarcia	F
C11018	I sistemi ADAS possono adattare la marcia del veicolo alle variazioni delle condizioni della strada e dell'ambiente esterno	V
C11019	I sistemi ADAS, in caso di emergenza, non sono in grado di intervenire in maniera autonoma per evitare una collisione	F
C11020	Gli ADAS sono sistemi utilizzati sui veicoli che assistono la guida rilevando e segnalando al conducente l'imminenza di potenziali pericoli	V
C11021	I sistemi ADAS dei veicoli sono progettati per prevenire o evitare il pericolo di incidenti e migliorare la qualità di guida	V
C11022	I sistemi elettronici avanzati installati sui veicoli hanno lo scopo di aumentare la sicurezza attiva del veicolo durante la circolazione	V
C11023	I sistemi elettronici avanzati installati sui veicoli intervengono quando il conducente ha già commesso un errore di valutazione e/o di guida "correggendo" l'effetto dovuto all'errore umano	V
C11024	I sistemi elettronici avanzati installati sui veicoli assorbono l'energia cinetica dovuta all'urto del veicolo contro un ostacolo fisso	F
C11025	I sistemi elettronici avanzati installati sui veicoli sono gestiti da comandi azionati direttamente dal conducente	F
C11026	L'intervento del sistema elettronico è gestito, di norma, da una centralina a mappatura elettronica	V
C11027	La centralina a mappatura elettronica del sistema elettronico avanzato riceve i segnali da appositi sensori	V
C11028	Tra i sistemi elettronici avanzati maggiormente utilizzati vi è il sistema antibloccaggio delle ruote in frenata (ABS)	V
C11029	Tra i sistemi elettronici avanzati maggiormente utilizzati vi è il sistema di avviso di deviazione di corsia (ASL)	V
C11030	Tra i sistemi elettronici avanzati maggiormente utilizzati vi è l'adaptive cruise control (ACC)	V
C11031	L'ABS (antilock braking system) è un sistema elettronico che serve a ridurre gli spazi di totali arresto e a manovrare il veicolo durante una frenata di emergenza	V

C11032	L'ABS (antilock braking system) è un sistema elettronico che evita lo slittamento delle ruote in accelerazione e controlla la trazione	F
C11033	Il TCS (traction control system) è un sistema elettronico che serve a ridurre gli spazi di totali arresto e a manovrare il veicolo durante una frenata di emergenza	F
C11034	Il TCS (traction control system) è un sistema elettronico che riconosce una frenata improvvisa e applica la pressione massima sull'impianto frenante	F
C11035	Il sistema ASR (acceleration slip regulation) è particolarmente vantaggioso quando la perdita di aderenza riguarda solamente una delle ruote motrici	V
C11036	L'ASCT (automatic stability control and traction control) è un sistema elettronico di antipattinamento delle ruote motrici in accelerazione	V
C11037	Il BAS (brake assistant system) è un sistema elettronico che controlla l'effetto ammortizzante delle sospensioni del veicolo	F
C11038	Il BAS (brake assistant system) è un sistema elettronico che riconosce una frenata improvvisa e applica la pressione massima sull'impianto frenante del veicolo	V
C11039	L'AAS (adaptive air suspension) è un sistema elettronico che controlla l'effetto ammortizzante delle sospensioni del veicolo	V
C11040	L'AAS (adaptive air suspension) è un sistema elettronico che controlla e regola l'altezza dei veicoli dal suolo	F
C11041	L'ELC (electronic level control) è un sistema elettronico che controlla gli ammortizzatori per garantire condizioni ottimali di aderenza delle ruote e comfort di marcia del veicolo	F
C11042	L'ELC (electronic level control) è un sistema che coadiuva il conducente nella manovra di parcheggio del veicolo	F
C11043	Il CDC (continuous damping control) è un sistema elettronico che controlla gli ammortizzatori per garantire condizioni ottimali di aderenza delle ruote e comfort di marcia del veicolo	V
C11044	Il CDC (continuous damping control) è un sistema elettronico che comprende i sensori di accelerazione del veicolo	V
C11045	L'APA (active park assist) è un sistema elettronico che ripartisce l'azione frenante sulle ruote del veicolo evitando il bloccaggio in frenata delle ruote più scariche (in genere, quelle posteriori)	F
C11046	L'APA (active park assist) è un sistema elettronico che comprende sensori installati sui paraurti anteriori e posteriori dei veicoli	V
C11047	L'EBD (electronic brake distribution) è un sistema elettronico del veicolo che ripartisce l'azione frenante evitando il bloccaggio delle ruote più scariche in frenata	V
C11048	L'EBD (electronic brake distribution) è un sistema elettronico di monitoraggio della pressione dei pneumatici del veicolo	F
C2A001	La revisione dei veicoli non riguarda la verifica delle condizioni di silenziosità per la circolazione	F
C2A002	La revisione dei veicoli riguarda la verifica che il veicolo non produca emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti	V
C2A003	Il controllo tecnico dei veicoli delle categorie L, M, N, O è regolamentato esclusivamente da norme nazionali	F
C2A004	Il controllo tecnico dei veicoli delle categorie L, M, N, O deve essere svolto esclusivamente sotto la diretta sorveglianza di un ispettore	V
C2A005	Nelle revisioni l'identificazione del veicolo è l'operazione che deve essere svolta prima di tutti gli altri controlli tecnici	V
C2A006	L'identificazione del veicolo avviene esclusivamente tramite la targa	F
C2A007	Si può dare corso regolare alla revisione dei veicoli delle categorie L, M, N, O nel caso in cui la targa sia deteriorata	F
C2A008	Non si può dare corso regolare alla revisione dei veicoli delle categorie L, M, N, O nel caso in cui la targa non sia perfettamente leggibile e non abbia un rivestimento trasparente	V
C2A009	L'operazione di controllo del numero di telaio in sede di revisione comporta l'accertamento che la punzonatura non sia contraffatta	V
C2A010	In caso di dubbi circa l'autenticità della punzonatura del numero del telaio si deve sospendere l'operazione di revisione	V
C2A011	L'operazione di controllo del numero di telaio in sede di revisione non comporta l'accertamento che il numero di telaio sia riportato anche sulla targhetta del costruttore	F
C2A012	In sede di revisione occorre verificare che il numero di telaio coincida con quello originale anche se non è punzonato nella posizione prevista dal costruttore del veicolo	F
C2A013	La targhetta del costruttore dei veicoli L, M, N, O deve essere solidamente fissata in una zona accessibile	V
C2A014	La targhetta del costruttore dei veicoli di interesse storico e collezionistico può essere riprodotta a cura del proprietario del veicolo	F
C2A015	In sede di revisione, il controllo della targa anteriore dei veicoli superiori a 3,5 t richiede particolare attenzione anche se è ininfluente ai fini dell'esito del controllo	F

C2A016	In sede di revisione, il controllo della targa richiede particolare attenzione in quanto possono essere presenti dispositivi che la rendono illeggibile, anche parzialmente	V
C2A017	La dispersione del cemento delle betoniere può deteriorare o danneggiare la targa posteriore del veicolo	V
C2A018	Il numero di telaio dei veicoli M, N non viene mai impresso sul longherone destro del telaio, in corrispondenza del passaruota	F
C2A019	In sede di revisione, il controllo visivo del numero di telaio dei veicoli M, N, O superiori a 3,5 t, riguarda l'originalità della punzonatura	V
C2A020	La targhetta del costruttore di rimorchi e semirimorchi superiori a 3,5 t è solitamente apposta nella zona anteriore o laterale destra del longherone del telaio	V
C2A021	In sede di revisione il controllo dei dispositivi di frenatura dei veicoli L, M, N, O comporta sempre la verifica dello sforzo sui comandi	F
C2A022	In sede di revisione il controllo dei dispositivi di frenatura dei veicoli L, M, N, O comporta sempre la verifica dello stato meccanico	V
C2A023	In sede di revisione la verifica dei dispositivi di frenatura viene effettuata esclusivamente attraverso prove strumentali	F
C2A024	In sede di revisione la procedura di prova dei dispositivi di frenatura e i valori limite durante le prove sono fissati da norme nazionali e della UE	V
C2A025	In sede di revisione veicoli il controllo dello stato meccanico dei dispositivi di frenatura avviene prevalentemente con controllo strumentale	F
C2A026	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t riguarda il manometro o indicatore di pressione dei pneumatici	F
C2A027	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t non riguarda gli elementi dei sistemi idraulici quando è presente un impianto pneumo-idraulico	F
C2A028	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N non riguarda i giunti mobili di accoppiamento per freni, elettrici e pneumatici, del rimorchio	F
C2A029	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t, riguarda il correttore automatico di frenatura in funzione del carico	V
C2A030	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t, verte sul sistema antibloccaggio (ABS) ma non sul sistema di frenatura elettronica (EBS)	F
C2A031	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t, viene effettuato anche all'interno della cabina di guida	V
C2A032	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli della categoria O superiori a 3,5 t verte sulla valvola del freno di stazionamento	V
C2A033	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria O superiori a 3,5 t riguarda l'azionamento automatico dei freni del rimorchio	V
C2A034	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria O superiori a 3,5 t riguarda il correttore automatico della pressione del ceppo sul tamburo	F
C2A035	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria O superiori a 3,5 t riguarda lo spessore delle guarnizioni dei freni che deve essere superiore a 1,6 mm	F
C2A036	I veicoli categoria M, N > 3,5 t sono solitamente muniti di un impianto di frenatura di servizio di tipo idraulico	F
C2A037	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria M, N > 3,5 t viene effettuato senza l'ausilio del ponte sollevatore o della fossa di ispezione se il veicolo ha un'altezza da terra di almeno 55 cm	F
C2A038	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria M, N > 3,5 t avviene tramite osservazione diretta degli elementi dell'impianto	V
C2A039	In sede di revisione, il controllo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t richiede il controllo della parte inferiore della cabina di guida	F
C2A040	In sede di revisione dei veicoli categoria M, N > 3,5 t, il controllo sullo stato meccanico dell'impianto di frenatura riguarda le spie del sistema ABS all'interno della cabina di guida	V
C2A041	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, il controllo sullo stato meccanico dell'impianto di frenatura riguarda le tubazioni dell'aria dell'impianto pneumatico nella parte anteriore della cabina di guida	V
C2A042	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, il controllo sullo stato meccanico dell'impianto di frenatura non comporta controlli nella zona inferiore del veicolo	F

C2A043	In sede di revisione, l'esame visivo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli della categoria O > 3,5 t avviene tramite osservazione diretta degli elementi dell'impianto	V
C2A044	In sede di revisione, l'esame visivo dello stato meccanico dell'impianto di frenatura dei veicoli categoria O > 3,5 t riguarda il servoadistributore posto sempre nella parte posteriore del rimorchio, nei pressi della barra antincastro	F
C2A045	In sede di revisione dei veicoli categoria O > 3,5 t, deve essere accertato il corretto funzionamento del freno automatico	V
C2A046	In sede di revisione dei veicoli della categoria O > 3,5 t, il corretto funzionamento del freno automatico si accerta inserendo i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio e verificando l'accensione della spia arancione in cabina	F
C2A047	In sede di revisione dei veicoli della categoria O > 3,5 t, il corretto funzionamento del freno di stazionamento può essere accertato azionando la leva del dispositivo di frenatura e mettendo in tiro il rimorchio	V
C2A048	Sui veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t, l'installazione dei connettori ISO e apposita spia ottica in cabina relativa al dispositivo ABS presente sul veicolo rimorchiato, è sempre annotata sul documento di circolazione	F
C2A049	Lo squilibrio di frenatura nelle revisioni dei veicoli deve essere uguale o superiore a quello fissato dalla normativa	F
C2A050	Lo squilibrio di frenatura si rileva anche guidando, in quanto azionando i freni, il veicolo tende a spostarsi dalla traiettoria rettilinea	V
C2A051	Nelle revisioni dei veicoli il metodo previsto per la verifica dello squilibrio di frenatura è riportato in apposita tabella della normativa	V
C2A052	La prova di squilibrio di frenatura dei veicoli M, N è superata se lo squilibrio del freno di servizio e di soccorso tra ruote di uno stesso asse è inferiore a quello fissato dalla normativa	V
C2A053	La prova di squilibrio di frenatura dei veicoli M, N, O è superata se il freno di stazionamento è funzionante indipendentemente dai valori rilevati	F
C2A054	La prova di squilibrio di frenatura dei veicoli della categoria O fino a 3,5 t e dei carrelli appendice non può essere effettuata tramite banco prova freni	V
C2A055	La prova di squilibrio di frenatura dei veicoli della categoria O fino a 3,5 t e dei carrelli appendice si effettua con una prova statica	F
C2A056	In sede di revisione, la fluttuazione dello sforzo di frenatura del freno di servizio, rilevata dal banco prova freni, evidenzia l'eventuale ovalizzazione dei tamburi o la deformazione dei dischi	V
C2A057	Nelle revisioni dei veicoli la norma non fissa limiti alla fluttuazione dello sforzo di frenatura del freno di servizio	V
C2A058	La normativa prevede che l'efficienza frenante di un veicolo in sede di revisione sia verificata mediante la valutazione del tasso di frenatura	V
C2A059	In sede di revisione, il valore del tasso di frenatura non può essere rilevato tramite il banco prova freni	F
C2A060	In sede di revisione, i valori minimi di efficienza frenante sono gli stessi per tutte le categorie (L, M, N, O) dei veicoli	F
C2A061	In sede di revisione, i valori minimi di efficienza frenante possono variare in relazione alla data di omologazione del veicolo	V
C2A062	In sede di revisione, le prove per il controllo dell'efficienza frenante dei veicoli delle categorie M, N O > 3,5 t devono essere effettuate a veicolo completamente scarico	F
C2A063	In sede di revisione, le prove per il controllo dell'efficienza frenante dei veicoli muniti di cisterne per trasporto di merci pericolose devono essere effettuate a veicolo carico	F
C2A064	In sede di revisione di rimorchi e semirimorchi non è previsto il controllo del funzionamento del dispositivo di frenatura automatico	F
C2A065	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, per valutare correttamente l'efficienza del freno di soccorso bisogna rilevare la tipologia dell'impianto di soccorso	V
C2A066	L'impianto del freno di soccorso dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t non può mai coincidere con il freno di stazionamento	F
C2A067	L'impianto del freno di soccorso dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t può essere realizzato tramite il freno di servizio, il cui impianto viene sdoppiato	V
C2A068	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, occorre impostare il banco prova freni mediante l'inserimento della tipologia dell'impianto di soccorso di cui è munito il veicolo	V
C2A069	Per impianti di frenatura pneumatici o pneumoidraulici di veicoli superiori a 3,5 t, l'impianto di soccorso è realizzato quasi sempre tramite schemi del tipo a X	F
C2A070	I veicoli della categoria O fino a 3,5 t e i carrelli appendice possono essere muniti di freni ad inerzia	V
C2A071	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, le prove con banco prova freni non vengono influenzate dalle condizioni dei pneumatici	F

C2A072	Per effettuare la prova di frenatura tramite il banco prova freni a rulli è importante posizionare il veicolo nella sede dei rulli in posizione ortogonale e centrata	V
C2A073	In sede di revisione di veicoli muniti di riduttore di frenata che non raggiungono il bloccaggio delle ruote, la prova con banco prova freni non può essere effettuata	F
C2A074	L'impianto di frenatura dei veicoli con massa complessiva > 3,5 t, ha un distributore di tipo duplex che realizza uno sdoppiamento dell'impianto di frenatura in due sezioni	V
C2A075	In sede di revisione di veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, la prova con banco prova freni deve essere effettuata con l'eventuale asse sollevabile, sollevato	F
C2A076	Il freno di stazionamento dei veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 t è solitamente del tipo "a molla"	V
C2A077	Nella revisione di veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, durante la prova del freno di stazionamento al banco prova freni, il mancato bloccaggio delle ruote può dipendere dalla rottura delle molle dell'elemento frenante	V
C2A078	In sede di revisione di veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, la prova di frenatura deve essere eseguita con i serbatoi dell'aria completamente scarichi	F
C2A079	In sede di revisione, i rimorchi > 3,5 t sono soggetti al controllo del dispositivo di frenatura automatico	V
C2A080	Tra i risultati delle prove di frenatura dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t con banco prova freni vi è il valore dello squilibrio dinamico di frenatura	V
C2A081	Il sistema di sterzo del veicolo (volante, scatola dello sterzo, rinvii e articolazioni) deve essere sottoposto a specifico controllo in sede di revisione	V
C2A082	In sede di revisione veicoli il controllo del sistema di sterzo viene effettuato tramite esame visivo e azione diretta sui dispositivi di sterzo e non attraverso apposita strumentazione	F
C2A083	In sede di revisione dei veicoli il banco prova giochi consente di evidenziare giochi e/o anomalie di giunti, ancoraggi e articolazioni del sistema di sterzo	V
C2A084	Nei veicoli, il sistema di sterzata non può essere verificato attraverso l'azione diretta sul volante	F
C2A085	L'integrità degli elementi para polvere in gomma è necessaria per preservare i dispositivi meccanici dei veicoli dall'azione di polvere, fango e acqua	V
C2A086	Il controllo dello stato meccanico dell'impianto di sterzo dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t verte sullo stato degli organi dello sterzo, escluso il volante	F
C2A087	Il controllo dello stato meccanico dell'impianto di sterzo dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t riguarda il fissaggio delle ruote direttrici al mozzo	F
C2A088	I veicoli della categoria O non hanno mai l'asse sterzante	F
C2A089	In sede di revisione di veicoli della categoria O, per evidenziare eventuali giochi tra il timone e il relativo ancoraggio sul telaio porta ralla, bisogna mettere in tiro e rilasciare il rimorchio ripetutamente	V
C2A090	In sede di revisione di veicoli della categoria O, sganciando i semigiunti di accoppiamento dell'impianto pneumatico di frenatura tra motrice e rimorchio, il servoautodistributore consente il libero movimento del rimorchio	F
C2A091	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, eventuali giochi delle articolazioni dello sterzo vengono rilevati con leggere rotazioni del volante, senza muovere le ruote	V
C2A092	Autocarri e autobus sono solitamente muniti di un sistema di sterzo del tipo a pignone e cremagliera	F
C2A093	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t, nella zona inferiore della cabina di guida è possibile effettuare il controllo della barra trasversale di accoppiamento dello sterzo	V
C2A094	Nelle revisioni il controllo dello sterzo con banco prova giochi richiede particolari prescrizioni sulle condizioni ambientali	F
C2A095	Nelle revisioni il controllo dello sterzo con banco prova giochi richiede l'applicazione del premi pedale del freno	V
C2A096	Nelle revisioni il controllo dello sterzo con banco prova giochi è un controllo a vista	V
C2A097	Nelle revisioni il controllo del lavavetro non è previsto nei veicoli di categoria M	F
C2A098	Le verifiche relative alla visibilità vengono effettuate mediante controlli visivi	V
C2A099	Nelle revisioni il controllo dei veicoli delle categorie L, M, N non prevede la verifica dei campi di visibilità	F
C2A100	Le caratteristiche dei campi di visibilità dei veicoli possono essere modificate rispetto a quelle originariamente previste in sede d'approvazione od omologazione del veicolo	F
C2A101	Sui parabrezza e sui vetri laterali dei veicoli, non possono essere attaccati autoadesivi che incidano sulla visibilità	V
C2A102	Il controllo del campo di visibilità viene effettuato tramite esame strumentale dal sedile del conducente	F
C2A103	L'esame visivo dei campi di visibilità dei veicoli categoria L, M, N riguarda la zona anteriore e laterale della cabina di guida	V

C2A104	Non è previsto il controllo del dispositivo tergicristallo in sede di revisione	F
C2A105	In sede di revisione bisogna accertare che la spazzola del dispositivo tergicristallo sia funzionante quando viene azionato il comando	V
C2A106	I vetri installati sul veicolo possono presentare lesioni, purché inferiori a 2 cm	F
C2A107	Il distaccamento degli strati di vetro del parabrezza del veicolo con conseguente formazione di bollicine diffuse non rappresenta un difetto da rilevare in sede di revisione	F
C2A108	È espressamente consentita, a determinate condizioni, l'applicazione di pellicole autoadesive omologate sui vetri del veicolo ad eccezione del parabrezza e dei vetri laterali anteriori	V
C2A109	L'esame visivo dei vetri dei veicoli riguarda tutti i vetri di veicoli delle categorie M, N muniti di cabina di guida	V
C2A110	In sede di revisione lo specchio rotto dei retrovisori rappresenta un'anomalia, ma non lo è la presenza di macchie o righe	F
C2A111	È previsto un numero minimo di retrovisori nei veicoli in relazione alla categoria del veicolo	V
C2A112	Per alcune categorie di veicoli è previsto l'adeguamento dei dispositivi retrovisori	V
C2A113	Per i veicoli delle categorie N2, N3 in circolazione non omologati o non approvati ai sensi della direttiva 2003/97/CE e smi o del regolamento UNECE 46*02, è stato introdotto l'obbligo di adeguamento degli specchi retrovisori	V
C2A114	Nei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t sono previsti tipi di dispositivi retrovisori che variano in base al tipo di veicolo	V
C2A115	Nei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t i dispositivi retrovisori non differiscono in base alla data di immatricolazione, ma solo in base al tipo di veicolo	F
C2A116	Il controllo del dispositivo lavavetro non è previsto in sede di revisione	F
C2A117	Il controllo del dispositivo lavavetro in sede di revisione viene eseguito accertando il corretto funzionamento degli ugelli	V
C2A118	In sede di revisione devono essere controllati tutti i dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione	V
C2A119	In sede di revisione deve essere controllata l'efficienza dei dispositivi catarifrangenti	V
C2A120	In sede di revisione veicoli il controllo dei dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione viene effettuato attraverso controlli visivi e di azionamento, e non attraverso controlli strumentali	F
C2A121	In sede di revisione veicoli il controllo dei proiettori anabbaglianti e abbaglianti viene effettuato attraverso il provafari	V
C2A122	In sede di revisione veicoli la procedura di prova dei dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione è fissata solo da norme nazionali e non anche dell'UE	F
C2A123	In sede di revisione veicoli i valori limite per la verifica dei proiettori sono fissati da norme nazionali e dell'UE	V
C2A124	Nei veicoli i dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione simmetrici (collocati a destra e sinistra) possono essere di tipo diverso	F
C2A125	In sede di revisione veicoli il controllo dei dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione verte su presenza, posizione, integrità, ancoraggio e funzionamento	V
C2A126	L'allineamento dei fendinebbia e dei retronebbia non obbligatori non è considerato essenziale ai fini del controllo in sede di revisione	V
C2A127	In sede di revisione veicoli le verifiche dei dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione riguardano i proiettori abbaglianti e anabbaglianti e non alle luci di posizione	F
C2A128	In sede di revisione veicoli le verifiche dei dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione riguardano gli indicatori di direzione e di emergenza	V
C2A129	In sede di revisione veicoli la verifica dell'efficienza e della regolazione dei proiettori abbaglianti e anabbaglianti va effettuata esclusivamente con esame visivo e di funzionamento	F
C2A130	In sede di revisione veicoli va verificato che il proiettore anabbagliante abbia l'illuminamento compreso entro valori prescritti	V
C2A131	Nei veicoli le luci di marcia diurna possono essere installate successivamente all'immatricolazione	V
C2A132	Quando le luci di marcia diurna vengono installate successivamente all'immatricolazione del veicolo occorre l'aggiornamento del documento di circolazione se le luci sono raggruppate con altri dispositivi	F
C2A133	I sistemi per regolare l'inclinazione dei fari nei veicoli potrebbero non essere presenti	V
C2A134	In sede di revisione veicoli non deve essere verificato il rispetto del requisito del colore delle luci di posizione	F
C2A135	In sede di revisione veicoli va verificata la frequenza di lampeggiamento degli indicatori di direzione attraverso apposita strumentazione	F
C2A136	In sede di revisione veicoli va verificato l'allineamento dei fendinebbia	V
C2A137	La verifica delle luci della targa non è un controllo obbligatorio in sede di revisione veicoli	F
C2A138	In sede di revisione veicoli non vanno controllati fari e catarifrangenti non obbligatori	F

C2A139	In sede di revisione, il controllo dei dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t riguarda i dispositivi obbligatori e non anche quelli facoltativi	F
C2A140	In sede di revisione, il controllo dei dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t riguarda la presenza, l'installazione e il funzionamento	V
C2A141	Gli autoveicoli superiori a 3,5 t non sono mai muniti di dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva supplementari rispetto a quelli previsti per gli autoveicoli fino a 3,5 t	F
C2A142	In sede di revisione veicoli è previsto il controllo del circuito elettrico attraverso apposite prove strumentali	F
C2A143	In sede di revisione è previsto il controllo dei collegamenti elettrici tra veicolo trainante e rimorchio, compreso l'eventuale carrello appendice	V
C2A144	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t il controllo visivo dell'impianto elettrico riguarda la batteria e i cavi elettrici	V
C2A145	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti devono essere presenti solo su veicoli e rimorchi adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore a 7,0 t	F
C2A146	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti dei veicoli delle categorie N, O > 3,5 t, non devono essere danneggiati ma possono essere scoloriti	F
C2A147	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti dei veicoli N, O > 3,5 t, devono essere installati conformemente agli schemi previsti dalla vigente normativa	V
C2A148	I pannelli retroriflettenti e fluorescenti dei veicoli delle categorie N, O > 3,5 t, possono essere installati secondo schemi liberi	F
C2A149	Sono esclusi dalla circolazione i veicoli con pannelli retroriflettenti assenti, non conformi o installati difformemente dalle prescrizioni della normativa vigente	V
C2A150	Le strisce posteriori e laterali retroriflettenti dei veicoli delle categorie N, O > 3,5 t, devono rispettare le prescrizioni previste, in base all'immissione in circolazione dei veicoli	V
C2A151	Le prescrizioni previste per l'applicazione delle strisce posteriori e laterali retroriflettenti dei veicoli N, O > 3,5 t, dipendono dall'anno in cui è stata effettuata l'ultima revisione del veicolo	F
C2A152	Per il controllo degli evidenziatori in sede di revisione dei veicoli, apposita tabella della normativa riporta il metodo previsto per effettuare i singoli controlli	V
C2A153	Per il controllo degli evidenziatori in sede di revisione, deve essere verificata la corretta applicazione dei dispositivi nella parte anteriore del veicolo	F
C2A154	In sede di revisione dei veicoli delle categorie M, N la prova con il provafari va effettuata a veicolo carico	F
C2A155	In sede di revisione veicoli categoria M, N la prova con il prova fari va effettuata dopo aver registrato le sospensioni se sono di tipo idraulico	F
C2A156	In sede di revisione di veicoli categoria M, N la prova con il prova fari va effettuata verificando l'illuminamento sempre a 3 metri di distanza	F
C2A157	La distanza alla quale sistemare il provafari deve essere quella indicata nel manuale delle istruzioni dello strumento	V
C2A158	Nei veicoli delle categorie M, N i proiettori anabbaglianti approvati in conformità alla direttiva 89/517/CEE devono avere una illuminazione anabbagliante compresa tra 20.000 e 90.000 lux	F
C2A159	Nei veicoli categoria M, N tutti i proiettori abbaglianti devono avere una illuminazione abbagliante compresa tra 20.000 e 250.000 lux	F
C2A160	Quando si effettua la prova fari con l'apposito strumento provafari, la pressione di gonfiaggio dei pneumatici del veicolo è influente ai fini delle prove	F
C2A161	Il controllo dei veicoli della categoria L con il provafari va effettuato a veicolo scarico	V
C2A162	La distanza alla quale sistemare il provafari è sempre pari a 1,5 m (metri)	F
C2A163	Assi, sospensioni, ruote e pneumatici devono essere sottoposti ad un accurato controllo in sede di revisione del veicolo	V
C2A164	In sede di revisione dei veicoli il controllo di ruote e pneumatici è facoltativo	F
C2A165	In sede di revisione veicoli il controllo di assi e sospensioni avviene tramite controlli visivi e strumentali	V
C2A166	In sede di revisione veicoli il controllo di assi e sospensioni avviene tramite banco prova giochi	V
C2A167	In sede di revisione veicoli il controllo dei pneumatici avviene tramite misurazione dello spessore del battistrada mediante una moneta	F
C2A168	In sede di revisione veicoli nel controllo visivo degli assi sono ammesse lesioni o saldature di assali o ponti delle sospensioni rigide, purché moderatamente estese	F
C2A169	In sede di revisione veicoli nel controllo visivo degli assi non vanno rilevati eventuali giochi degli ancoraggi delle aste di reazione degli assali	F
C2A170	Il controllo degli assi dei veicoli verte sui cuscinetti delle ruote	V
C2A171	In sede di revisione, il controllo degli assi e delle sospensioni dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t avviene tramite l'osservazione diretta dello stato di usura dei perni e delle boccole	V

C2A172	In sede di revisione, il controllo degli assi e delle sospensioni dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t comprende la verifica della presenza dei dispositivi luminosi lampeggianti dell'eventuale asse sollevabile	F
C2A173	In sede di revisione, il controllo degli assi e delle sospensioni dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t viene effettuato, in parte, con l'ausilio del banco prova giochi	V
C2A174	Il controllo delle ruote e dei pneumatici viene effettuato prevalentemente con controlli visivi senza l'utilizzo del ponte sollevatore o della fossa di ispezione	F
C2A175	In linea generale, i cerchi delle ruote (cd cerchioni) che contengono i pneumatici possono fuoriuscire dalla carrozzeria	F
C2A176	In linea generale, possono essere applicate bandelle copriruota non previste in sede di omologazione del veicolo	F
C2A177	Nei veicoli l'applicazione di distanziali tra il cerchio e il mozzo atti ad aumentare la carreggiata del veicolo ha effetti pericolosi sulle sollecitazioni di sospensioni, assi e organi di sterzo	V
C2A178	La carreggiata di un veicolo si può rilevare, di norma, dal libretto di uso e manutenzione	V
C2A179	Un'usura anomala del battistrada dei pneumatici può essere causata da una pressione di gonfiaggio troppo bassa, ma non da una pressione di gonfiaggio troppo alta	F
C2A180	Nei veicoli un cattivo stato di manutenzione degli ammortizzatori può causare una usura anomala del battistrada dei pneumatici	V
C2A181	In sede di revisione la presenza di tagli diffusi sui pneumatici di veicoli utilizzati fuori strada e nei cantieri non rappresenta anomalie	F
C2A182	L'usura del fianco del pneumatico può essere dovuta a sfregamento tra un pneumatico e l'altro quando sono accoppiati	V
C2A183	In sede di revisione bisogna accertare che i pneumatici possiedano le caratteristiche dimensionali, di carico e di velocità indicate sul documento di circolazione	V
C2A184	La profondità minima del battistrada prevista dalle vigenti disposizioni è pari a 2,6 mm per autoveicoli e rimorchi	F
C2A185	Il controllo delle ruote e dei pneumatici dei veicoli verte su mozzo della ruota, ruote, pneumatici	V
C2A186	Sul medesimo asse di un veicolo i pneumatici possono essere di tipo diverso	F
C2A187	I pneumatici di un veicolo possono avere caratteristiche dimensionali diverse rispetto a quelli indicati sul documento di circolazione	F
C2A188	In sede di revisione il controllo dei pneumatici riguarda le caratteristiche dimensionali, di carico e di velocità	V
C2A189	Nei veicoli il controllo dei pneumatici riguarda anche la verifica di presenza di usura per sfregamento	V
C2A190	Il controllo dello stato meccanico delle sospensioni viene effettuato avvalendosi del ponte sollevatore o della fossa di ispezione e del banco prova giochi	V
C2A191	In sede di revisione veicoli l'efficienza degli ammortizzatori è considerata verifica essenziale ai fini del controllo	F
C2A192	Il controllo delle sospensioni nelle revisioni veicoli comprende la verifica del serraggio dei bulloni se riscontrabile a vista	V
C2A193	Gli organi di sospensione dei veicoli possono subire modifiche senza che sia necessaria specifica autorizzazione del costruttore del veicolo	F
C2A194	In sede di revisione veicoli il controllo delle sospensioni comprende la verifica degli attacchi delle sospensioni	V
C2A195	Gli elementi elastici e gli ammortizzatori delle sospensioni subiscono un deterioramento precoce se soggetti a urti di particolare entità dovuti a buche	V
C2A196	Un veicolo che viaggia sempre scarico provoca deterioramento precoce degli elementi elastici e degli ammortizzatori delle sospensioni	F
C2A197	Quando gli elementi elastici delle sospensioni perdono le loro proprietà elastiche, il veicolo tende ad alzarsi vistosamente in corrispondenza dell'elemento scarico	F
C2A198	Le foglie delle balestre delle sospensioni dei veicoli possono rompersi	V
C2A199	Gli ammortizzatori delle sospensioni dei veicoli sono efficienti quando non smorzano le oscillazioni della molla	F
C2A200	Gli ammortizzatori delle sospensioni dei veicoli non sono efficienti quando presentano rilevanti squilibri di efficienza su uno stesso asse	V
C2A201	Gli ammortizzatori sono efficienti anche se presentano perdite di olio	F
C2A202	In sede di revisione dei veicoli, di norma, l'esame visivo delle sospensioni si effettua contestualmente al controllo degli assi	V
C2A203	In sede di revisione veicoli le verifiche con il banco prova giochi richiedono il rispetto di una serie di prescrizioni sulle condizioni ambientali	F
C2A204	In sede di revisione veicoli le verifiche con il banco prova giochi vanno effettuate applicando preliminarmente il premi pedale del freno	V

C2A205	Per trasmettere le sollecitazioni impresse dalle piastre del prova giochi direttamente alle sospensioni ed eseguire le prescritte verifiche in sede di revisione è necessario che le ruote siano libere di ruotare	F
C2A206	Le sollecitazioni dovute alle piastre prova giochi possono causare danni al veicolo in quanto il limite di aderenza delle ruote sulle piastre può essere superiore a quello stradale	F
C2A207	Il controllo delle sospensioni viene eseguito, di norma, contestualmente al controllo dell'apparato di sterzata ed al controllo del telaio o della struttura portante	V
C2A208	Un esperto collaudatore rileva il cattivo funzionamento degli ammortizzatori anche osservando il moto oscillatorio del veicolo che s'innesca quando oltrepassa un improvviso dislivello del suolo	V
C2A209	Nelle verifiche con il banco prova giochi, l'azionamento della piastra con movimenti a scatti rapidi e breve corsa non permette di rilevare giochi di tipo meccanico	F
C2A210	Nelle verifiche con il banco prova giochi, le valutazioni devono essere effettuate dall'operatore addetto alla revisione (controllo a vista)	V
C2A211	In sede di revisione, nelle verifiche con il banco prova giochi, non devono essere tollerati neppure lievi giochi tra i vari elementi degli organi di sospensione	F
C2A212	In sede di revisione non devono essere accertate le condizioni del telaio inteso come struttura portante del veicolo	F
C2A213	Nelle revisioni il controllo dei veicoli delle categorie L, M, N, O comporta la verifica del supporto della ruota di scorta (ove presente)	V
C2A214	Nelle revisioni il controllo dei veicoli delle categorie L, M, N non comprende la verifica del sedile del conducente e altri sedili	F
C2A215	Nelle revisioni il controllo dei veicoli delle categorie L, M, N, O non comprende la verifica dei parafranghi e paraspruzzi	F
C2A216	Nelle revisioni il controllo dei veicoli delle categorie M, N comporta la verifica del dispositivo d'accoppiamento per rimorchi, ove presente	V
C2A217	Nelle revisioni il controllo della struttura portante del veicolo avviene esclusivamente mediante controlli visivi senza l'utilizzo di attrezzature	F
C2A218	Nelle revisioni il controllo della struttura portante del veicolo mediante controlli strumentali permette di rilevare eventuali cedimenti o lesioni del telaio	V
C2A219	Il controllo della struttura portante dei veicoli presso i centri revisioni richiede obbligatoriamente la compilazione e la conservazione del referto e l'utilizzo di apposita procedura informatica	V
C2A220	In sede di revisione dei veicoli, il controllo degli elementi fissati al telaio, quali tubi di scappamento, serbatoi, silenziatori, ecc., non è obbligatorio	F
C2A221	In sede di revisione veicoli il controllo del telaio verte sullo stato generale	V
C2A222	Fenomeni importanti di corrosione della struttura portante del veicolo, se localizzati, non mettono a repentaglio la rigidità dell'insieme	F
C2A223	Riparazioni o saldature della struttura portante del veicolo non possono essere eseguite liberamente e devono essere preventivamente autorizzate dal costruttore	V
C2A224	Sono ammesse lievi alterazioni o modifiche delle caratteristiche geometriche originarie delle sezioni dei telai dei veicoli	F
C2A225	In sede di revisione sono ammesse incrinature o lesioni del telaio del veicolo se inferiori a 2 cm	F
C2A226	L'esame visivo del telaio portante dei veicoli delle categorie M, N, O riguarda il controllo di longheroni e traverse	V
C2A227	Il controllo del telaio portante dei veicoli delle categorie M, N, O si esegue con l'ausilio del ponte sollevatore o della fossa di ispezione e relativo banco prova giochi	V
C2A228	Le traverse di collegamento dei longheroni del telaio dei veicoli delle categorie M, N, O, non avendo funzione portante, non sono oggetto di controllo in sede di revisione	F
C2A229	In sede di revisione dei veicoli è previsto il controllo dei tubi di scappamento e silenziatori ma non dei dispositivi catalizzatori e filtri antiparticolato	F
C2A230	Nei veicoli possono essere installati tubi di scappamento e silenziatori di qualsiasi tipo, purché omologati	F
C2A231	In sede di revisione i criteri per il controllo dei tubi di scappamento e silenziatori dei veicoli sono definiti dalla normativa	V
C2A232	Per veicoli delle categorie M, N sono ammessi solo silenziatori di sostituzione di tipo omologato in base alle norme della UE e destinati al medesimo tipo di veicolo	V
C2A233	Il controllo della conformità dei serbatoi di GPL o CNG o idrogeno a quelli originariamente installati o approvati non va effettuato in sede di revisione, ma solo in sede di collaudo	F
C2A234	In sede di revisione veicoli, è previsto il controllo dei serbatoi e dei tubi del carburante	V
C2A235	Il serbatoio di carburante dei veicoli delle categorie M, N > 3,5 t è solitamente installato posteriormente al veicolo (veicoli muniti di telaio a longheroni)	F
C2A236	In sede di revisione, il controllo del serbatoio di carburante dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t riguarda lo stato del serbatoio ma non le staffe di ancoraggio al telaio	F

C2A237	I veicoli della categoria N > 3,5 t non possono essere muniti di serbatoi di gasolio aggiuntivi e/o sostitutivi	F
C2A238	I veicoli delle categorie N2 e N3 muniti di serbatoi di gasolio aggiuntivi e/o sostitutivi, installati successivamente all'immatricolazione, non necessitano di annotazione sul documento di circolazione	F
C2A239	I veicoli delle categorie M2, M3 muniti di alimentazione a CNG, sono equipaggiati di bombole che possono essere ubicate sul tetto	V
C2A240	I veicoli della categoria N (autocarri, trattori stradali, ecc.) possono essere muniti di alimentazione mista a gasolio-CNG (dual-fuel) oppure gasolio-GPL (mixed-fuel)	V
C2A241	In sede di revisione, i dispositivi di protezione posteriore, laterale e anteriore presenti sui veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 non devono essere fissati male o danneggiati	V
C2A242	In sede di revisione, i dispositivi di protezione posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 possono risultare piegati o danneggiati ma non devono essere rotti	F
C2A243	I dispositivi di protezione posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 devono essere installati conformemente alle prescrizioni della normativa in vigore al momento dell'approvazione del veicolo	V
C2A244	In sede di revisione, i dispositivi di protezione posteriore dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 devono essere installati conformemente alle prescrizioni della normativa in vigore alla data della revisione	F
C2A245	In sede di revisione dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4, tra i dispositivi di protezione, quello anteriore risulta il più agevole da controllare	F
C2A246	In sede di revisione dei veicoli delle categorie N2, N3, O3, O4 il controllo del dispositivo paraciclisti laterale riguarda l'integrità, ma non l'efficienza	F
C2A247	Nei veicoli l'alloggiamento della ruota di scorta può essere spostato e posizionato ovunque purché sia adeguatamente fissato al supporto	F
C2A248	Il supporto della ruota di scorta può essere saldato a qualsiasi parte del veicolo purché sia stabilmente ancorato	F
C2A249	Il supporto della ruota di scorta può presentare distaccamenti, ma non deve presentare rotture	F
C2A250	Il dispositivo di ancoraggio della ruota di scorta dei veicoli a telaio portante, può essere ancorato al longherone del telaio	V
C2A251	I dispositivi di traino dei veicoli devono essere o di tipo approvato o realizzati artigianalmente con dichiarazione della ditta di allestimento di realizzazione alla perfetta regola dell'arte	F
C2A252	Ogni dispositivo di traino deve essere di tipo approvato	V
C2A253	Tutti i dispositivi di traino vengono realizzati per sopportare la stessa entità dei carichi	F
C2A254	Sul documento di circolazione dei veicoli delle categorie M, N superiori a 3,5 t sono sempre annotate le caratteristiche del dispositivo di traino installato	F
C2A255	In sede di revisione per i veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t, è importante verificare lo stato di perni e boccole del sistema di incernieramento del timone al telaio del rimorchio	V
C2A256	I dispositivi di accoppiamento e di traino dei veicoli delle categorie M, N, O > 3,5 t sono alloggiati nella parte posteriore della motrice e nella parte anteriore del rimorchio o del semirimorchio	V
C2A257	In sede di revisione di un trattore stradale, sono oggetto di verifica la ralla e la struttura di ancoraggio della ralla	V
C2A258	In sede di revisione di un autocarro, il controllo del gancio di traino a campana e della relativa traversa di ancoraggio non sono oggetto di specifiche verifiche	F
C2A259	In sede di revisione di un semirimorchio, il perno dell'organo di traino è oggetto di verifica solamente se presenta evidente deformazione	F
C2A260	In sede di revisione di rimorchio, il dispositivo di traino a occhione e il timone devono essere oggetto di verifica se la lunghezza del dispositivo supera 2,5 m	F
C2A261	In generale, il controllo visivo degli organi di trasmissione deve essere effettuato utilizzando la fossa di ispezione o il ponte sollevatore	V
C2A262	In sede di revisione veicoli, il controllo del motore non è previsto	F
C2A263	In sede di revisione veicoli, nel controllo dei castelli motore, questi possono risultare deteriorati o danneggiati, ma non devono risultare rotti o montati male	F
C2A264	In sede di revisione, il controllo del motore verte anche sulle prestazioni	V
C2A265	In sede di revisione il controllo della cabina e della carrozzeria può evidenziare anomalie che compromettono la sicurezza di circolazione del veicolo o degli utilizzatori	V
C2A266	In sede di revisione, il controllo della cabina e della carrozzeria non comprende il controllo di porte e serrature	F
C2A267	La carrozzeria dei veicoli può essere modificata senza aggiornamento del documento di circolazione se le modifiche risultano da una dichiarazione rilasciata da parte di officina autorizzata	F

C2A268	Massa e dimensioni dei veicoli possono non corrispondere a quelle riportate sul documento di circolazione	F
C2A269	La carrozzeria dei veicoli deve corrispondere alla tipologia indicata alla pagina 2 del documento di circolazione alla voce J.2	V
C2A270	Non è obbligatorio aggiornare il documento di circolazione se sul veicolo vengono installati accessori e/o attrezzature quali gru, sponde, centinature inamovibili	F
C2A271	Nelle revisioni è esclusa la verifica di funzionalità delle attrezzature, quali strutture scarrabili o ribaltabili, gru, sponde montacarichi, ecc.	V
C2A272	Se la carrozzeria presente sul veicolo non corrisponde a quella indicata sul documento di circolazione, il centro revisioni deve comunicare l'anomalia al competente UMC ma può effettuare la revisione	F
C2A273	I veicoli possono essere muniti di una struttura portante vera e propria (telaio a longheroni opportunamente collegati mediante elementi trasversali) che solitamente equipaggia i veicoli pesanti	V
C2A274	Al telaio dei veicoli della categoria N non possono essere ancorate eventuali attrezzature per la movimentazione del carico	F
C2A275	Al telaio dei veicoli pesanti della categoria N è ancorata la cabina di guida solo se non è di tipo ribaltabile	F
C2A276	Al telaio dei veicoli pesanti sono ancorati il motore e gli organi di trasmissione	V
C2A277	Al telaio dei veicoli della categoria N è ancorata la carrozzeria per il trasporto della merce (cassone, furgone, ecc.)	V
C2A278	In sede di revisione i dispositivi di rimorchio possono presentare piegature o lacerazioni, ma non devono essere rotti	F
C2A279	In sede di revisione il controllo dei veicoli della categoria L verte anche sul cavalletto	V
C2A280	In sede di revisione veicoli il controllo della cabina e della carrozzeria verte su dispositivi e attrezzature interne ed esterne, ad esclusione dei comandi di guida	F
C2A281	In sede di revisione dei veicoli, è oggetto del controllo la verifica dell'ancoraggio della struttura portante della carrozzeria al telaio	V
C2A282	In sede di revisione dei veicoli, non è oggetto di controllo lo stato e l'ancoraggio delle attrezzature (gru, sponde montacarichi) al telaio	F
C2A283	In sede di revisione dei veicoli categoria M, N > 3,5 t, sono oggetto di controllo gli ancoraggi del motore	V
C2A284	In sede di revisione dei veicoli categoria M, N > 3,5 t, non va accertato se ci sono dispositivi del motore che hanno subito modifiche	F
C2A285	In sede di revisione veicoli sono soggetti a specifico controllo il tachigrafo digitale o analogico	V
C2A286	In sede di revisione dei veicoli, i cunei ferma ruota non sono soggetti a specifico controllo	F
C2A287	In sede di revisione veicoli, la verifica dell'avvisatore acustico viene effettuata mediante controllo strumentale con fonometro e relativo calibratore acustico	V
C2A288	Il controllo strumentale dell'avvisatore acustico dei veicoli presso i centri di revisione autorizzati non richiede la compilazione e la conservazione del referto	F
C2A289	In sede di revisione veicoli, il controllo delle cinture di sicurezza non fa riferimento alle norme sulla valutazione delle anomalie	F
C2A290	Le cinture di sicurezza dei veicoli possono essere di tipo omologato e non, purché adatti al veicolo	F
C2A291	Le cinture di sicurezza dei veicoli devono avere apposita marcatura di omologazione riportata sulla cintura stessa	V
C2A292	È ammesso il montaggio di cinture di sicurezza a tre punti con arrotolatore su veicoli predisposti per cinture a 2 punti di ancoraggio	F
C2A293	I veicoli di categoria diversa dalla M1 in circolazione non sempre sono muniti fin dall'origine di cinture di sicurezza	V
C2A294	In sede di revisione dei veicoli di categoria diversa dalla M1 le cinture di sicurezza, se previste fin dall'origine, devono essere presenti e perfettamente efficienti	V
C2A295	In sede di revisione di autobus possono essere presenti specifici pittogrammi per informare sull'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, se presenti	V
C2A296	In sede di revisione veicoli, il controllo delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta verte anche sul limitatore di carico	V
C2A297	In sede di revisione il controllo delle cinture di sicurezza dei veicoli categoria M, N riguarda solo i sedili anteriori	F
C2A298	Nei veicoli gli airbag sono dispositivi sostitutivi delle cinture di sicurezza	F
C2A299	La disattivazione dell'airbag in corrispondenza dei passeggeri comporta l'accensione di apposita spia sul cruscotto del veicolo	V

C2A300	La cassetta del pronto soccorso, qualora obbligatoria per la categoria del veicolo, è considerata essenziale ai fini del controllo in sede di revisione	F
C2A301	La cassetta del pronto soccorso, qualora obbligatoria per la categoria di veicolo (autobus), deve essere ubicata nell'apposito alloggiamento	V
C2A302	Ai fini delle revisioni dei veicoli non è previsto il controllo delle serrature e del dispositivo contro l'impiego non autorizzato, in quanto non influiscono sulla sicurezza della circolazione stradale	F
C2A303	Il segnale di veicolo fermo (triangolo) non è considerato essenziale ai fini del controllo tecnico	V
C2A304	Il segnale di veicolo fermo è un triangolo rifrangente rosso per il quale non sono previste ulteriori prescrizioni	F
C2A305	Per tutti i veicoli il dispositivo plurifunzionale di soccorso è obbligatorio	F
C2A306	Autoveicoli e rimorchi aventi massa complessiva superiore a 3,5 t devono essere dotati di due cunei ferma-ruota	V
C2A307	I cunei ferma-ruota sono previsti solamente per i rimorchi	F
C2A308	Per i veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t, la dotazione dei cunei ferma-ruota è facoltativa	F
C2A309	In sede di revisione di veicoli aventi massa complessiva superiore a 3,5 t, il controllo dei cunei ferma-ruota riguarda la presenza degli stessi all'interno o all'esterno del veicolo	V
C2A310	Il dispositivo di segnalazione acustica sui veicoli non deve essere di tipo omologato, ma deve garantire un livello sonoro minimo	F
C2A311	In sede di revisione la procedura di prova ed i valori limite delle prove sui dispositivi di segnalazione acustica sono stati fissati da norme nazionali e della UE	V
C2A312	In sede di revisione il controllo sui dispositivi di segnalazione acustica non prevede controlli strumentali	F
C2A313	La normativa prevede che l'avvisatore acustico degli autoveicoli categoria M, N fornisca un valore minimo del livello sonoro	V
C2A314	Il contachilometri non è considerato essenziale ai fini del controllo tecnico anche se, in sede di revisione, è obbligatoria l'acquisizione dei chilometri percorsi dal veicolo	V
C2A315	In sede di revisione deve essere accertato che il tachigrafo analogico o digitale risulti installato sul veicolo se previsto	V
C2A316	In sede di revisione, deve essere accertato che il tachigrafo analogico o digitale risulti munito di apposita targhetta autoadesiva che riporta la velocità minima del veicolo	F
C2A317	In sede di revisione, deve essere accertato che il tachigrafo analogico o digitale risulti correttamente collegato all'applicazione informatica gestita dal MIMS	F
C2A318	Le officine autorizzate a effettuare la registrazione e la sigillatura del tachigrafo devono apporre in un punto visibile della cabina di guida una targhetta autoadesiva di montaggio e/o regolazione	V
C2A319	Le officine autorizzate a effettuare la registrazione e la sigillatura del tachigrafo devono rilasciare un'attestazione riguardante la corretta regolazione del dispositivo	V
C2A320	L'attestazione riguardante la corretta regolazione del tachigrafo non va esibita all'operatore che esegue la revisione del veicolo	F
C2A321	In sede di revisione, il controllo del tachigrafo riguarda lo strumento all'interno della cabina di guida, e non la targhetta di montaggio e/o regolazione	F
C2A322	In sede di visita di revisione, relativamente al limitatore di velocità, va accertata la presenza del dispositivo se prescritto per la categoria di veicolo	V
C2A323	In sede di visita di revisione, relativamente al limitatore di velocità, va accertata la presenza e integrità della targhetta di calibratura ma non dei sigilli se non praticabili	V
C2A324	In sede di visita di revisione non è previsto il controllo relativo all'adeguamento del parco circolante, relativamente al limitatore di velocità, dei veicoli M3 fino a 10 t	F
C2A325	In sede di revisione il controllo relativo all'adeguamento in materia di limitatore di velocità, avviene mediante verifica del certificato di installazione compilato dall'officina autorizzata	V
C2A326	L'adeguamento del parco circolante dei veicoli, relativamente al limitatore di velocità, comporta l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C2A327	In sede di revisione il controllo elettronico della stabilità, se installato, deve essere verificato tramite esame visivo e strumentale	F
C2A328	In sede di revisione la prova dell'avvisatore acustico deve essere controllato con il fonometro posto a 70 metri dal veicolo e all'aperto, in area priva di ostacoli	F
C2A329	Il valore minimo dell'avvisatore acustico degli autoveicoli è di 80 dB per tutti i veicoli	F
C2A330	Il controllo degli effetti nocivi prodotti dai veicoli a motore consiste nell'accertamento dei livelli d'inquinamento acustico, atmosferico e radioelettrico	V
C2A331	In sede di revisione l'opacimetro viene utilizzato per rilevare l'opacità dei fumi emessi da veicoli equipaggiati con motori a benzina	F
C2A332	In sede di revisione l'analizzatore dei gas viene utilizzato per rilevare le sostanze inquinanti emesse dai veicoli equipaggiati con motori a gasolio	F

C2A333	In sede di revisione il fonometro può essere utilizzato per la verifica del livello di inquinamento acustico prodotto dal veicolo	V
C2A334	In sede di revisione il controllo della velocità massima dei ciclomotori avviene tramite l'apposito banco prova velocità	V
C2A335	In sede di revisione se la velocità massima del ciclomotore è superiore a quella consentita, l'esito della visita è "REVISIONE RIPETERE - VEICOLO SOSPESO DALLA CIRCOLAZIONE"	V
C2A336	In sede di revisione veicoli se i livelli di inquinamento non sono contenuti entro i limiti previsti, è facoltà dell'ispettore valutare l'eventualità di un esito "REVISIONE REGOLARE"	F
C2A337	La rumorosità di un veicolo a motore è determinata da numerosi fattori comprese le vibrazioni dei dispositivi installati sul veicolo e la carrozzeria	V
C2A338	L'accertamento relativo alla rumorosità consiste nella rilevazione del livello sonoro prodotto dal veicolo in movimento ad una velocità di 50 km/h	F
C2A339	Nei veicoli il livello sonoro deve essere contenuto entro il valore di controllo (valore limite) indicato, di norma, sul documento di circolazione	V
C2A340	Il dispositivo silenziatore e di scarico può essere modificato rispetto a quello originario d'omologazione purché il livello di rumorosità del veicolo resti entro i limiti di norma	F
C2A341	Il livello di rumorosità del veicolo in sede di revisione non può essere rilevato tramite valutazione soggettiva dell'ispettore	F
C2A342	In sede di revisione il livello di rumorosità del veicolo viene rilevato mediante il fonometro qualora l'ispettore ritenga che sia ai limiti del consentito	V
C2A343	La prova relativa alla rumorosità degli autoveicoli non può essere eseguita sulla base di una valutazione soggettiva dell'ispettore che esegue la revisione	F
C2A344	In sede di revisione la verifica dei gas inquinanti emessi dai veicoli ad accensione spontanea consiste nella rilevazione della concentrazione della sostanza inquinante indicativa rilasciata nell'atmosfera	F
C2A345	La verifica dei gas inquinanti emessi dai veicoli ad accensione spontanea consiste nella rilevazione della opacità dei fumi di scarico	V
C2A346	In sede di revisione non sono previste esenzioni per il controllo delle emissioni inquinanti dei veicoli classificati di interesse storico e collezionistico	F
C2A347	In sede di revisione la verifica dei gas inquinanti sui veicoli alimentati sia a benzina che a GPL o metano (CNG) deve essere effettuata solo per il carburante a benzina	F
C2A348	In sede di revisione la verifica dei gas inquinanti per veicoli con motore ad accensione comandata con sistema perfezionato di controllo prevede solo la verifica della percentuale di CO	F
C2A349	In sede di revisione la verifica dei gas di scarico dei veicoli muniti di motori ad accensione spontanea deve essere eseguita tramite controllo dell'opacità dei fumi	V
C2A350	In sede di revisione la verifica dei gas di scarico dei veicoli ad accensione spontanea non può essere effettuata se il valore limite dell'opacità non è registrato né sul veicolo né sul documento di circolazione	F
C2A351	In sede di revisione per la verifica dei gas di scarico degli autobus M2, M3 adibiti al trasporto pubblico muniti di FAP retrofit sono previsti particolari controlli	V
C2A352	In sede di revisione di autobus M2 ed M3 adibiti al trasporto pubblico provvisti di FAP installati come retrofit, occorre verificare che il valore di opacità dei fumi non superi il 30% di quello relativo alla fumosità del veicolo privo del FAP	F
C2A353	In sede di revisione di autobus M2 ed M3 adibiti al trasporto pubblico provvisti di FAP, bisogna verificare il corretto funzionamento delle spie di allarme della centralina di controllo FAP	V
C2A354	In sede di revisione di autobus M2 ed M3 adibiti al trasporto pubblico provvisti di FAP, bisogna acquisire la documentazione relativa al controllo del mantenimento delle funzionalità dei FAP retrofit	V
C2A355	Il controllo dei dispositivi antidisturbo radio nelle revisioni dei veicoli non è considerato essenziale ai fini del controllo tecnico	V
C2A356	Nelle revisioni dei veicoli la verifica delle emissioni inquinanti comprende il controllo di trasudamenti ed esalazioni, soprattutto se il quantitativo delle emissioni non è modesto	V
C2A357	Dispersioni di acqua e anticongelante provenienti dal radiatore e/o dall'impianto di raffreddamento non vanno verificate ai fini degli effetti nocivi perché ritenuti non inquinanti	F
C2A358	Nelle revisioni dei veicoli la verifica delle emissioni inquinanti non comprende il controllo di dispersioni di sostanze oleose	F
C2A359	In sede di revisione dei veicoli deve essere verificata l'assenza di qualsiasi perdita anormale di liquidi che potrebbe danneggiare l'ambiente	V
C2A360	Nelle revisioni dei veicoli la verifica delle emissioni inquinanti comprende il controllo di trasudamenti ed esalazioni, soprattutto se il quantitativo delle emissioni non è modesto	V
C2A361	Dispersioni di acqua e anticongelante provenienti dal radiatore e/o dall'impianto di raffreddamento non vanno verificate ai fini degli effetti nocivi perché ritenuti non inquinanti	F

C2A362	Nelle revisioni dei veicoli la verifica delle emissioni inquinanti non comprende il controllo di dispersioni di sostanze oleose	F
C2A363	In sede di revisione dei veicoli deve essere verificata l'assenza di qualsiasi perdita anormale di liquidi che potrebbe danneggiare l'ambiente	V
C2A364	In sede di revisione dei veicoli il controllo degli effetti nocivi riguarda la verifica di perdite dal motore e da dispositivi oleodinamici	V
C2A365	In sede di revisione dei veicoli il controllo degli effetti nocivi si esegue senza l'ausilio della fossa di ispezione o del ponte sollevatore	F
C2A366	Il controllo dei veicoli con fonometro può essere svolto all'interno di un locale solo se il veicolo può essere posto al centro di un cerchio con diametro di almeno 150 m	F
C2A367	Il controllo dei veicoli con fonometro deve essere effettuato in un ambiente privo di ostacoli	V
C2A368	Il controllo di rumorosità dei veicoli con fonometro può essere effettuato anche in un ambiente con ostacoli, indipendentemente dalle dimensioni dell'officina	F
C2A369	In sede di revisione le prove di rumorosità con il fonometro vengono effettuate secondo le stesse modalità operative (posizione del veicolo e del fonometro) per tutti i veicoli	F
C2A370	Durante la revisione l'ispettore può scegliere di non effettuare la prova fonometrica relativa agli effetti nocivi nel caso in cui non lo ritenga necessario	V
C2A371	Il limite massimo di rumorosità degli autoveicoli approvati ex DPR n. 393/1959 (vecchio CDS) con motore a scoppio e cilindrata superiore a 1500 cc è di 110 dB	F
C2A372	Nel controllo veicoli categoria M, N con opacimetro vengono effettuate 3 misurazioni, continuando fino ad 8 se la media è superiore al limite massimo di opacità ma non lo supera di 1,5 volte	V
C2A373	Nel controllo veicoli categoria M, N con opacimetro la prova viene considerata sfavorevole se effettuate 3 misurazioni la media risulta maggiore di 0,5 volte il limite massimo	F
C2A374	Il valore massimo di opacità di un veicolo munito di motore diesel è stampato, di norma, sulla targhetta VIN racchiuso in una cornice quadrata di colore nero	V
C2A375	Quando il valore massimo di opacità indicato sulla targhetta riporta due decimali, il valore limite deve essere arrotondato al primo decimale inferiore	F
C2A376	Per i veicoli con motore Diesel e turbocompressore la normativa UE prevede un intervallo minimo di 10 secondi per iniziare una prova con opacimetro dopo il rilascio dell'acceleratore	V
C2A377	Nei veicoli le prove con opacimetro devono essere effettuate con una temperatura esterna compresa tra -10°C e +20°C	F
C2A378	Nel controllo veicoli con opacimetro bisogna introdurre la sonda dell'opacimetro nella sezione del tubo rettilineo di scarico per almeno 300 mm	V
C2A379	Il controllo veicoli categoria M, N con analizzatore va effettuato con temperatura dell'olio motore superiore o uguale a 200 °C	F
C2A380	Per veicoli bi-fuel (benzina e GPL o CNG), è opportuno effettuare alcune accelerate di spurgo prima di svolgere la prova a benzina con l'analizzatore	V
C2A381	Nel controllo degli autoveicoli muniti di convertitore catalitico e sonda lambda, le misurazioni con l'analizzatore consistono in un'unica prova che rileva solo CO2	F
C2A382	In sede di revisione non sono soggetti a specifico controllo scale, scalini, gradini che equipaggiano i veicoli adibiti al trasporto di persone delle categoria M2 e M3	F
C2A383	In generale, nelle revisioni veicoli, oltre al controllo tecnico, è indispensabile eseguire una serie di controlli complementari come il controllo dei documenti di circolazione	V
C2A384	In sede di revisione veicoli, per eseguire correttamente il controllo tecnico è necessario leggere e interpretare correttamente i dati riportati sui documenti di circolazione	V
C2A385	In sede di revisione veicoli, non vanno accertate eventuali alterazioni o falsificazioni dei dati o dei documenti di circolazione	F
C2A386	In sede di revisione veicoli, non vanno controllati i documenti integrativi del documento di circolazione	F
C2A387	In sede di revisione veicoli, va controllata la scadenza della carrozzeria destinata al trasporto di merci in regime di temperatura controllata, oltre la quale è vietato il trasporto di specifiche merci	V
C2A388	In sede di revisione veicoli, non vanno controllati eventuali impianti di alimentazione alternativa funzionanti a CNG o a GPL che sono installati sul veicolo sottoposto a visita	F
C2A389	In sede di revisione veicoli, vanno controllati gli ancoraggi dei serbatoi, lo stato di tubazioni e del riduttore di pressione di eventuali impianti di alimentazione alternativa	V
C2A390	In sede di revisione veicoli, eventuali specifici accessori quali ad esempio il gancio di traino e il carrello appendice non sono oggetto di controllo	F
C2A391	In sede di revisione veicoli non è indispensabile acquisire il documento di circolazione da parte dell'ispettore addetto alla revisione	F
C2A392	In sede di revisione qualora sorgano concreti dubbi sull'autenticità del documento di circolazione è opportuno segnalare la circostanza all'UMC che lo ha emesso per gli accertamenti del caso	V

C2A393	Gli elementi che identificano inequivocabilmente il veicolo sono il numero di identificazione del veicolo (numero di telaio) e la targa	V
C2A394	Qualora il documento di circolazione di un veicolo risulti danneggiato o illeggibile deve esserne richiesto un duplicato secondo le procedure vigenti	V
C2A395	Nel caso in cui sul documento di circolazione si riscontrino dati difformi da quelli rilevati sul veicolo è indispensabile procedere a rettifica	V
C2A396	In sede di revisione il controllo da parte dell'ispettore dei documenti integrativi del documento di circolazione dei veicoli (libretti delle cisterne, attestato ATP, ecc.) è facoltativo	F
C2A397	Documenti integrativi al documento di circolazione dei veicoli ne sono parte integrante e devono essere conservati in copia originale	V
C2A398	In occasione della revisione periodica dei veicoli superiori a 3,5 t per trasporto cose conto terzi è prevista la verifica dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e al REN	V
C2A399	In sede di revisione di autobus di linea è rilevante anche la verifica dell'allegato ove risulta l'elenco delle linee	V
C2A400	In sede di revisione l'impianto di alimentazione alternativa a GPL o CNG, eventualmente installato sul veicolo, non è soggetto a controllo	F
C2A401	In sede di revisione veicoli, gli accessori facoltativi, se installati, non devono essere oggetto di controllo	F
C2A402	L'installazione dei dispositivi per disabili sui veicoli non richiede l'aggiornamento del documento di circolazione	F
C2A403	In sede di revisione veicoli, gli accessori facoltativi, se installati, devono essere oggetto di controllo al fine di verificare che siano correttamente installati e funzionanti	V
C2A404	L'installazione di protezioni antinfortunistiche è obbligatoria per tutti i veicoli con cisterne, tranne quelli già circolanti, sulla cui sommità sono installati dispositivi di manovra per lo scarico e il carico della merce	F
C2A405	In sede di revisione di veicoli equipaggiati con cisterne, riguardo i sistemi antinfortunistici va verificata solo la presenza	F
C2A406	In sede di revisione di veicoli equipaggiati con cisterne, il controllo visivo dei dispositivi antinfortunistici riguarda la scaletta posteriore e la passerella superiore della cisterna	V
C2B001	L'esito della visita e prova di revisione viene sempre annotato sul documento di circolazione	V
C2B002	L'esito della visita e prova di revisione viene sempre registrato nell'Archivio Nazionale Veicoli	V
C2B003	Al termine del controllo tecnico, è prevista esclusivamente l'emissione di un tagliando da apporre sul documento di circolazione (attestato di revisione)	F
C2B004	Al termine del controllo tecnico, è prevista l'emissione di un attestato di revisione da apporre sul documento di circolazione se non viene stampato il certificato di revisione	F
C2B005	A seguito dell'esito sfavorevole della revisione, il veicolo deve essere sottoposto a nuova visita di revisione dopo che sono stati eliminati i motivi che ne hanno determinato l'esito negativo	V
C2B006	Le carenze rilevate durante la revisione sono classificate pericolose se costituiscono un rischio diretto o immediato per la sicurezza stradale	V
C2B007	Se le carenze rilevate durante il controllo tecnico rientrano in più di un gruppo la classificazione da adottare è la prima riscontrata	F
C2B008	Se le carenze rilevate durante il controllo tecnico rientrano in più di un gruppo la classificazione da adottare è la più grave	V
C2B009	Per valutare le carenze rilevate durante il controllo tecnico occorre fare riferimento a una tabella dei controlli prevista dalla normativa che riporta l'elenco delle anomalie o delle carenze	V
C2B010	L'effetto combinato delle carenze, rilevate durante la revisione, non comporta un rischio per la sicurezza stradale, pertanto la classificazione da adottare è sempre quella di gravità inferiore	F
C2B011	La tabella dei controlli prevista dalla normativa per la valutazione delle carenze rilevate durante la revisione, è aggiornata annualmente dal centro revisioni in base all'esperienza maturata	F
C2B012	In sede di revisione, è valutata carenza grave l'indicatore di guasto che indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del servosterzo elettrico (EPS)	V
C2B013	In sede di revisione, è valutata carenza lieve il campo visivo degli specchi retrovisori insufficiente	F
C2B014	In sede di revisione, è valutata carenza lieve la luce dello stop fissata male	V
C2B015	In sede di revisione, è valutata carenza grave il componente di una molla del sistema di sospensioni rotto o danneggiato	V
C2B016	In sede di revisione, è valutata carenza grave l'ammortizzatore fissato male al telaio	F
C2B017	In sede di revisione, è valutata carenza grave una porta che non si apre o chiude in modo adeguato	V
C2B018	In sede di revisione, è valutata carenza grave il cavalletto fissato male al veicolo o fortemente corroso	V
C2B019	In sede di revisione, è valutata carenza lieve una cintura di sicurezza obbligatoria mancante	F
C2B020	In sede di revisione, è valutata carenza grave l'airbag chiaramente non funzionante	V

C2B021	In sede di revisione, è valutata carenza lieve la cablatura danneggiata del controllo elettronico di stabilità (ESC)	F
C2B022	In sede di revisione, è valutata carenza grave la perdita del sistema di controllo delle emissioni dei gas di scarico che potrebbe incidere sulle misurazioni delle emissioni	V
C2B023	In sede di revisione, è valutata carenza grave il funzionamento difettoso dell'uscita di emergenza dei veicoli adibiti al trasporto di persone	V
C2B024	In sede di revisione, è valutata carenza pericolosa il deterioramento di scale e gradini dei veicoli adibiti al trasporto di persone	F
C2B025	In sede di revisione, è valutata carenza lieve il funzionamento difettoso dei sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle dei veicoli adibiti al trasporto di persone	V
C2B026	Apposita tabella della normativa riporta il metodo previsto per effettuare i singoli controlli dei vetri dei veicoli in sede di revisione	V
C2C001	In linea generale tutte le operazioni di revisione dei veicoli sono di competenza degli UMC	V
C2C002	Tutte le operazioni di revisione dei veicoli sono di esclusiva competenza degli UMC	F
C2C003	La vigente normativa prevede che la persona che presenta il veicolo al controllo di revisione sia informata delle carenze riscontrate e da correggere	V
C2C004	La vigente normativa prevede che i risultati del controllo tecnico possano essere modificati se il proprietario del veicolo non concorda sull'esito della revisione	F
C2C005	Gli ispettori dei centri revisioni autorizzati devono essere esenti da conflitti di interesse, in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività	V
C2C006	I requisiti personali e professionali dell'ispettore dei centri revisioni autorizzati, devono sussistere durante tutto il periodo in cui l'impresa è operativa	V
C2C007	La revisione generale dei veicoli deve essere effettuata secondo una periodicità ed entro termini stabiliti che variano in relazione alla categoria di appartenenza del veicolo	V
C2C008	La periodicità della revisione non è correlata alla categoria di appartenenza del veicolo	F
C2C009	I carrelli appendice devono essere sottoposti a revisione unitamente al veicolo sul cui documento di circolazione sono annotati	V
C2C010	Il carrello appendice annotato nel documento di circolazione può non essere presentato a visita di revisione unitamente al veicolo abbinato	F
C2C011	I carrelli appendice sono esclusi dalle procedure di revisione	F
C2C012	La visita di revisione dei veicoli di interesse storico e collezionistico ha periodicità annuale	F
C2C013	I filobus sono soggetti ad un controllo tecnico (revisione) effettuato dal centro revisioni autorizzato con periodicità annuale	F
C2C014	I veicoli ultratrentennali devono effettuare obbligatoriamente la visita di revisione ogni tre anni	F
C2C015	Per i veicoli atipici di cui all'art. 59 CDS non è previsto il controllo tecnico di revisione	F
C2C016	Se prenotati prima della scadenza presso un centro di controllo privato autorizzato, i veicoli possono circolare fino alla data della revisione	F
C2C017	La scadenza della revisione per i veicoli provenienti da Paesi UE deve essere verificata in base alla regola temporale italiana (quadriennale-biennale o annuale)	V
C2C018	La prima revisione per le autovetture di piazza o di NCC deve essere effettuata dopo quattro anni dall'immatricolazione	F
C2C019	Le sedute di revisioni dei veicoli superiori a 3,5 t vengono programmate sia nelle sedi degli UMC sia nelle sedi esterne autorizzate dall'UMC	V
C2C020	Le prenotazioni di revisione dei veicoli superiori a 3,5 t presso l'UMC devono essere inserite nel sistema informatico prima dello svolgimento del controllo tecnico	V
C2C021	Gli estremi del pagamento relativi alle revisioni dei veicoli superiori a 3,5 t, vengono inseriti dall'operatore dopo aver effettuato la revisione	F
C2C022	Effettuata la visita di revisione del veicolo superiore a 3,5 t, viene stampato un tagliando autoadesivo da apporre sul documento di circolazione	V
C2C023	La richiesta di revisione di un veicolo superiore a 3,5 t con urgenza, deve essere autorizzata dall'UMC ogni volta che il richiedente dichiara di aver dimenticato di effettuare la revisione entro la scadenza	F
C2C024	La richiesta di revisione di un veicolo superiore a 3,5 t con urgenza comporta la corresponsione di una tariffa maggiorata del 100% se l'operazione viene accordata dall'UMC entro tre giorni dalla richiesta	F
C2C025	La corresponsione della tariffa d'urgenza per revisioni con urgenza non è dovuta se l'UMC espleta solitamente le operazioni di revisione entro i tre giorni dalla data delle richieste	V
C2C026	Per l'inserimento delle prenotazioni delle revisioni superiori a 3,5 t presso gli UMC, vengono predisposti appositi slot gestiti tramite applicativo disponibile online	V
C2C027	Gli slot per l'inserimento on line delle prenotazioni di revisione di veicoli superiori a 3,5 t presso gli UMC stabiliscono data, tipologia e numero delle operazioni in relazione al tempo previsto per il controllo	V

C2C028	Prenotata la revisione del veicolo superiore a 3,5 t presso l'UMC, il modello TT2100 funge da ricevuta di prenotazione ma non può mai fungere da permesso di circolazione	F
C2C029	La prenotazione delle revisioni superiori a 3,5 t presso le sedi esterne autorizzate dall'UMC deve essere effettuata utilizzando la specifica procedura telematica per la gestione delle revisioni fuori sede	V
C2C030	Le prenotazioni delle revisioni superiori a 3,5 t presso le sedi esterne autorizzate dall'UMC, avvengono inserendo i dati dei veicoli negli slot approvati e gestiti direttamente dalle officine private	F
C2C031	La domanda di revisione degli autobus può essere presentata presso tutte le sedi del medesimo UMC di appartenenza della ditta intestataria	V
C2C032	La prenotazione di revisione degli autobus viene perfezionata anche qualora l'iscrizione nel Registro Elettronico Nazionale (REN), ove prevista, non risulti regolare	F
C2C033	Alla materiale presentazione dei veicoli superiori a 3,5 t a revisione presso gli UMC, deve provvedere il proprietario del mezzo o suo delegato	F
C2C034	Il funzionario tecnico dell'UMC, effettuata la revisione del veicolo superiore a 3,5 t, compila la ricevuta di prenotazione in ogni sua parte e vi appone l'esito dell'operazione	V
C2C035	Nel caso di interruzione del collegamento telematico che non consenta l'inserimento dell'esito della revisione di veicoli superiori a 3,5 t, l'operazione di revisione viene annullata e riprenotata	F
C2C036	Nel caso di interruzione del collegamento telematico che non consenta l'inserimento degli esiti di revisione di veicoli superiori a 3,5 t, l'UMC rilascia un'attestazione valida per il tempo strettamente necessario all'emissione dell'etichetta	V
C2C037	A seguito della prenotazione di revisione di un veicolo superiore a 3,5 t viene rilasciato il modello TT2100 che rappresenta sempre un permesso di circolazione fino alla data di revisione	F
C2C038	A seguito della prenotazione di revisione del veicolo superiore a 3,5 t viene rilasciato il modello TT2100 che rappresenta anche un permesso di circolazione se la prenotazione è stata effettuata oltre i termini di scadenza	F
C2C039	Per le prenotazioni di revisioni di tutte le categorie di veicoli presso le sedi degli UMC viene utilizzato il modulo informatico TT2100	V
C2C040	Per richiedere la visita di revisione presso i centri privati appositamente autorizzati alle revisioni su veicoli fino a 3,5 t e 16 posti compreso il conducente occorre utilizzare il modulo informatico TT2100	F
C2C041	Il modello TT 2100 viene ritirato in sede di revisione dei veicoli superiori a 3,5 t e viene archiviato solitamente in ordine di acquisizione presso l'UMC	V
C2C042	Il modulo informatico TT2100 per le revisioni dei veicoli superiori a 3,5 t presso l'UMC consta di una pagina formato A4	V
C2C043	Il modulo informatico TT2100 per richiedere la revisione dei veicoli superiori a 3,5 t presso l'UMC consta di una pagina formato A3	F
C2C044	Il modulo informatico TT2100 per le revisioni dei veicoli superiori a 3,5 t presso l'UMC viene stampato in formato PDF (su carta)	V
C2C045	La visita di revisione è favorevole qualora venga accertata la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione, di silenziosità e di contenimento delle emanazioni inquinanti	V
C2C046	La visita di revisione è favorevole qualora venga accertata esclusivamente la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione	F
C2C047	Nell'attestato di revisione (etichetta) è annotato un codice che identifica l'UMC o il centro revisioni autorizzato che ha effettuato la visita	V
C2C048	Nell'attestato di revisione (etichetta) è annotato un codice che identifica il titolare del centro revisioni autorizzato che ha effettuato la visita	F
C2C049	Nell'attestato di revisione (etichetta) è annotato un codice alfanumerico antifalsificazione che individua univocamente la visita	V
C2C050	Se nell'attestato di revisione è riportata la dicitura SCADENZA DA VERIFICARE RECARSI PRESSO UMC il controllo non può essere considerato valido	F
C2C051	Se nell'attestato di revisione è riportata la dicitura SCADENZA DA VERIFICARE RECARSI PRESSO UMC occorre rivolgersi all'UMC entro 7 giorni per la ristampa dell'attestato	F
C2C052	Se nell'attestato di revisione è riportata la dicitura SCADENZA DA VERIFICARE RECARSI PRESSO UMC non occorre procedere alla ristampa del medesimo per poter circolare	V
C2C053	L'errato inserimento del numero dei chilometri in sede di revisione può essere sanato, nella stessa giornata, mediante l'annullamento dell'attestato di revisione e l'emissione di uno nuovo	V
C2C054	L'esito regolare della revisione viene attestato mediante l'apposizione di un'etichetta autoadesiva sul documento di circolazione	V
C2C055	L'attestato di revisione può essere stampato su qualsiasi tipo di etichetta autoadesiva dato che l'operazione è univocamente individuata dal codice antifalsificazione	F
C2C056	L'attestato di revisione deve essere siglato dall'ispettore che ha effettuato la visita di revisione	F

C2C057	Nell'attestato di revisione (etichetta) con esito favorevole è annotato mese e anno di scadenza della revisione	V
C2C058	L'attestato di revisione deve essere siglato dall'ispettore per indisponibilità temporanea della firma digitale	F
C2C059	Qualora la visita di revisione abbia avuto esito favorevole la circolazione del veicolo è consentita fino alla scadenza della revisione	V
C2C060	Se la visita di revisione ha avuto esito favorevole la circolazione del veicolo è consentita comunque anche oltre la scadenza prevista	F
C2C061	La visita di revisione ha esito sfavorevole qualora venga accertata la presenza di anomalie e/o difetti facilmente eliminabili (REVISIONE RIPETERE)	V
C2C062	La revisione ha esito sfavorevole qualora venga accertata la presenza di anomalie e/o difetti che compromettono la sicurezza della circolazione o determinano inquinamento acustico ed atmosferico (REVISIONE SOSPESO)	V
C2C063	L'esito sfavorevole della revisione viene attestato nel documento di circolazione mediante l'apposizione di etichetta autoadesiva	V
C2C064	L'attestato di revisione con esito sfavorevole può essere stampato su qualsiasi tipo di etichetta autoadesiva in quanto valido solo come promemoria	F
C2C065	Nell'attestato di revisione (etichetta) sono riportati i motivi dell'eventuale esito sfavorevole tramite lettere dell'alfabeto	F
C2C066	Nell'attestato di revisione (etichetta) con esito sfavorevole non è previsto il codice alfanumerico antifalsificazione che individua la visita	F
C2C067	Nell'attestato di revisione (etichetta) sono riportati i motivi dell'esito sfavorevole tramite codici numerici	V
C2C068	La visita di revisione ha esito sfavorevole REVISIONE RIPETERE - VEICOLO SOSPESO DALLA CIRCOLAZIONE qualora venga accertata la presenza di anomalie e/o difetti comunque facilmente eliminabili	F
C2C069	Nell'attestato di revisione (etichetta) con esito sfavorevole è annotato mese e anno di scadenza della revisione	F
C2C070	Nell'attestato di revisione (etichetta) con esito sfavorevole non è annotata la scadenza della visita di revisione	V
C2C071	In caso di esito REVISIONE RIPETERE, la circolazione del veicolo è consentita nel mese successivo alla data della visita di revisione senza alcuna prescrizione	F
C2C072	In caso di REVISIONE RIPETERE, la circolazione del veicolo è consentita nel mese successivo alla data dell'esito di revisione previo ripristino dell'efficienza dei dispositivi e/o delle caratteristiche riscontrati irregolari	V
C2C073	In caso di esito SOSPESO della revisione, la circolazione del veicolo è consentita nel mese successivo alla data della visita di revisione solo previo ripristino dell'efficienza dei dispositivi e/o delle caratteristiche riscontrati irregolari	F
C2C074	In caso di esito SOSPESO del controllo tecnico il veicolo può recarsi nella medesima giornata in officina per le riparazioni necessarie	V
C2C075	Il ripristino dell'efficienza, per la circolazione con esito REVISIONE RIPETERE, deve risultare da apposita documentazione	V
C2C076	In caso di esito SOSPESO del controllo tecnico il veicolo può circolare solamente dopo aver superato una nuova visita di revisione	V
C2C077	In caso di esito REVISIONE RIPETERE, la circolazione del veicolo è consentita fino alla data della successiva visita di revisione senza limiti	F
C2C078	I motivi dell'esito sfavorevole del controllo tecnico sono codificati, per i centri revisione autorizzati, tramite numeri da 01 a 09	V
C2C079	Il codice motivo 04 individua, nell'attestato di revisione con esito sfavorevole, una carenza rilevata nell'impianto elettrico del veicolo	V
C2C080	Il codice motivo 01 individua, nell'attestato di revisione con esito sfavorevole, una carenza rilevata nel telaio del veicolo	F
C2C081	Il codice motivo 07 individua, nell'attestato di revisione con esito sfavorevole, una carenza rilevata negli pneumatici del veicolo (es. pneumatici usurati)	F
C2C082	I motivi dell'esito sfavorevole del controllo tecnico sono codificati, per i centri revisione, tramite numeri da 01 a 09 descritti in dettaglio manualmente dall'ispettore sul documento di circolazione	F
C2C083	Non è possibile specificare più di 5 motivi in caso di esito sfavorevole della visita di revisione	F
C2C084	Il codice motivo 03 individua, nell'attestato di revisione con esito sfavorevole, una carenza rilevata nella visibilità (es. lavavetri)	V
C2C085	Nel certificato di revisione è indicato un codice alfanumerico antifalsificazione che individua univocamente la visita di revisione	V
C2C086	Nel certificato di revisione è annotata l'identità dell'ispettore	V

C2C087	Il certificato di revisione è stampato su supporto prodotto dal Poligrafico e Zecca dello Stato	F
C2C088	Il certificato di revisione è stampato su comune foglio bianco formato A4	V
C2C089	Il certificato di revisione può essere stampato a colori o in bianco/nero a discrezione del centro revisioni autorizzato	V
C2C090	Il certificato di revisione viene rilasciato alla persona che presenta il veicolo alla visita, unitamente all'attestato	V
C2C091	Il certificato di revisione viene inviato al proprietario successivamente alla visita, mentre l'attestato di revisione è consegnato alla persona che presenta il veicolo	F
C2C092	Nelle more dell'implementazione delle procedure per il rilascio della firma digitale, il certificato di revisione deve essere sottoscritto obbligatoriamente con firma olografa dell'ispettore	V
C2C093	Il certificato di revisione contiene esclusivamente dati non annotati nell'attestato di revisione	F
C2C094	Nel certificato di revisione non è annotata l'identità dell'ispettore se sono indicati i dati del centro di controllo	F
C2C095	Il certificato di revisione non è rilasciato in caso di esito sfavorevole	F
C2C096	Il certificato di revisione deve essere timbrato dal centro revisioni autorizzato per convalidarne l'originalità	F
C2C097	La circolazione di veicoli non sottoposti alla prescritta visita di revisione comporta l'applicazione della sanzione amministrativa principale del pagamento di una somma	V
C2C098	La circolazione di veicoli non sottoposti alla prescritta visita di revisione comporta esclusivamente l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma	F
C2C099	La circolazione di veicoli non sottoposti alla prescritta visita di revisione comporta la sospensione del veicolo dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione	V
C2C100	Il provvedimento di sospensione dalla circolazione del veicolo, non sottoposto alla prescritta revisione, comporta l'apposizione di specifica annotazione sul documento di circolazione da parte dell'organo di Polizia	V
C2C101	Il provvedimento di sospensione dalla circolazione del veicolo non sottoposto alla prescritta revisione viene comunicato a voce al guidatore dall'organo accertatore	F
C2C102	In caso di sospensione del veicolo dalla circolazione per omessa revisione è consentita comunque la circolazione per recarsi ad effettuare la revisione	V
C2C103	In caso di sospensione del veicolo dalla circolazione per omessa revisione è consentita comunque la circolazione, nel giorno della contestazione, per raggiungere il luogo di residenza, per la via più breve e nel tempo strettamente necessario	V
C2C104	In caso di sospensione del veicolo dalla circolazione per omessa revisione non è consentita la circolazione ed il veicolo deve essere trasferito dal luogo della contestazione mediante trasporto su idoneo veicolo	F
C2C105	In caso di sospensione del veicolo dalla circolazione per omessa revisione l'organo accertatore deve autorizzare il conducente a raggiungere la sede del centro revisioni autorizzato	F
C2C106	A seguito della contestazione di omessa revisione non è più previsto il ritiro del documento di circolazione per l'invio dello stesso al competente UMC	V
C2C107	A seguito della contestazione di omessa revisione è previsto il ritiro del documento di circolazione per l'invio dello stesso al competente UMC	F
C2C108	L'annotazione della sospensione della circolazione per omessa revisione non può essere apposta sul certificato di circolazione dei ciclomotori	F
C2C109	A seguito della contestazione di omessa revisione la visita di revisione può essere effettuata esclusivamente presso un UMC	F
C2C110	A seguito della contestazione di omessa revisione la visita di revisione può essere effettuata esclusivamente presso un centro revisioni avente sede nel territorio ove è stata contestata la violazione	F
C2C111	Al veicolo sospeso dalla circolazione per omessa revisione è consentito recarsi presso un centro revisioni autorizzato o un UMC per effettuare la prescritta revisione	V
C2C112	La circolazione sulle autostrade del veicolo non in regola con la revisione ovvero con esito della revisione sfavorevole comporta l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo	V
C2C113	Non è ammessa la circolazione di veicoli con esito della revisione RIPETERE qualora si circoli in autostrada	V
C2C114	La circolazione in autostrada di veicoli con esito della revisione RIPETERE non prevede sanzioni diverse rispetto alle altre tipologie di strada	F
C2C115	La visita e prova effettuata presso gli UMC è una complessa operazione di tipo tecnico-amministrativo mediante la quale si eseguono specifiche verifiche sul veicolo previste, caso per caso, dalle vigenti norme	V
C2C116	Le operazioni di visita e prova di revisione sui veicoli sono finalizzate all'accertamento della sussistenza dei requisiti di sicurezza per la circolazione	V

C2C117	Le operazioni di visita e prova di revisione sui veicoli sono finalizzate all'accertamento dell'esistenza dei requisiti di idoneità alla circolazione per l'immatricolazione	F
C2C118	All'esito favorevole della visita e prova di collaudo consegue il rilascio di verbale di visita e prova quando non è possibile l'emissione di etichetta autoadesiva da apporre sul documento di circolazione	V
C2C119	La visita e prova effettuata presso gli UMC è un'operazione amministrativa per l'aggiornamento dei dati tecnici presenti sul documento di circolazione	F
C2C120	All'esito favorevole della visita e prova consegue il rilascio di etichetta autoadesiva da apporre sul documento di circolazione quando non è possibile l'emissione del certificato di approvazione	F
C2C121	Tra i documenti tecnici del veicolo non validi per la circolazione è compreso il certificato di origine del veicolo	V
C2C122	Tra i documenti tecnici del veicolo non validi per la circolazione è compreso il documento unico del veicolo	F
C2C123	Il certificato di approvazione vale come documento tecnico del veicolo ai fini della circolazione	F
C2C124	Il certificato di approvazione è rilasciato dall'ufficio della DGT che procede all'approvazione del veicolo ai sensi dell'art. 75 CDS a seguito di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione	V
C2C125	Il certificato di approvazione viene rilasciato dall'ufficio della DGT che procede all'aggiornamento del documento di circolazione del veicolo ai sensi dell'art. 75 CDS	F
C2C126	Il verbale di visita e prova viene rilasciato dall'UMC che procede all'approvazione del veicolo ai sensi dell'art. 78 CDS a seguito di modifiche delle caratteristiche costruttive apportate a veicoli in circolazione	V
C2C127	Autoveicoli e motoveicoli sono soggetti a doppia registrazione (Archivio Nazionale Veicoli e registro PRA)	V
C2C128	Autoveicoli e motoveicoli non sono mai soggetti alla registrazione presso il PRA	F
C2C129	Le generalità del venditore con patto di riservato dominio non devono essere annotate sul documento di circolazione	F
C2C130	Il documento di circolazione contiene dati e caratteristiche tecniche del veicolo escluso l'esito della revisione	F
C2C131	Il documento di circolazione contiene dati e caratteristiche tecniche del veicolo compresa l'attestazione dell'esito della revisione	V
C2C132	Il documento di circolazione può contenere annotazioni riguardanti l'avvenuto rilascio dei documenti integrativi del documento di circolazione, quale l'attestato ATP	V
C2C133	Il documento di circolazione contiene i dati relativi al proprietario del veicolo	V
C2C134	Il documento di circolazione è stampato su un modello a stretto rendiconto soggetto a specifica contabilizzazione	V
C2C135	Il documento unico sostituisce l'emissione della carta di circolazione e del relativo certificato di proprietà del veicolo	V
C2C136	Il documento di circolazione può essere aggiornato mediante l'applicazione di un tagliando autoadesivo	V
C2C137	Il documento di circolazione non può essere aggiornato mediante l'applicazione di tagliandi autoadesivi, in quanto ne è prevista sempre la duplicazione	F
C2C138	La modifica di determinate caratteristiche tecniche del veicolo prevede l'aggiornamento del documento di circolazione	V
C2C139	Attualmente, il documento di circolazione può essere aggiornato manualmente e/o con l'apposizione di timbri	F
C2C140	Il documento di circolazione contiene esclusivamente i dati relativi alla proprietà, all'usufrutto e al leasing del veicolo	F
C2C141	Il documento valido per la circolazione può essere stampato anche su un comune foglio bianco formato A4	F
C2C142	Il documento di circolazione contiene il numero di identificazione (numero di telaio) del veicolo	V
C2C143	Il documento di circolazione possiede un numero progressivo assegnato dall'IPZS	V
C2C144	Alcune modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o l'aggiunta di alcuni dispositivi richiedono l'aggiornamento della carta di circolazione ma non la visita e prova del veicolo	V
C2C145	L'approvazione della trasformazione di un veicolo presso i competenti uffici (es. modifica della carrozzeria) non richiede l'aggiornamento dei dati contenuti nel documento di circolazione	F
C2C146	L'applicazione della sanzione prevista dall'art. 78 CDS comporta il ritiro del documento di circolazione che viene trasmesso all'UMC competente	V
C2C147	La registrazione del veicolo presso l'Archivio Nazionale Veicoli è richiesta per il rilascio del documento di circolazione e delle targhe	V
C2C148	L'immatricolazione comporta il rilascio del documento di circolazione e delle targhe a seguito della quale i dati del veicolo e dell'intestatario vengono inseriti nell'Archivio Nazionale Veicoli	V

C2C149	Il certificato di proprietà, se presente, deve essere tenuto a bordo del veicolo in quanto documento di circolazione	F
C2C150	Con l'entrata a regime del documento unico di circolazione non viene più rilasciato il CDP (certificato di proprietà)	V
C2C151	Con l'introduzione del documento unico di circolazione è stata abolita l'iscrizione al PRA per autoveicoli e motoveicoli	F
C2C152	Con l'introduzione del documento unico di circolazione è stata abolita l'iscrizione al PRA per i rimorchi aventi massa complessiva inferiore a 3,5 t	F
C2D001	I veicoli adibiti per trasporto di cose in conto proprio di massa complessiva superiore a 6 t devono essere in possesso di licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	V
C2D002	I veicoli adibiti per trasporto di persone aventi un numero di oltre 9 posti, compreso il conducente devono essere in possesso di licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	F
C2D003	I veicoli adibiti ad uso di terzi devono essere in possesso di un particolare titolo di trasporto e di particolari abilitazioni	V
C2D004	I veicoli adibiti ad uso di terzi devono essere in possesso di licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	F
C2D005	I veicoli adibiti ad uso di terzi in locazione senza conducente (diversi da quelli per trasporto merci superiori a 6 t) devono essere in possesso di licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	F
C2D006	I veicoli adibiti ad uso di terzi in servizio taxi devono essere in possesso di licenza comunale per l'esercizio del servizio	V
C2D007	Ai fini dell'immatricolazione del veicolo ad uso proprio per trasporto di cose di massa complessiva superiore a 6 t occorre licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	V
C2D008	Ai fini dell'immatricolazione del veicolo ad uso proprio per trasporto di persone con oltre 9 posti compreso il conducente occorre licenza rilasciata dall'amministrazione provinciale	F
C2D009	Affinché si abbia un trasporto di cose in conto proprio è necessario che il trasporto non costituisca attività economica prevalente del soggetto	V
C2D010	Affinché si abbia un trasporto di cose in conto proprio è necessario che il trasporto costituisca attività economica prevalente del soggetto	F
C2D011	Nel trasporto di cose in conto proprio le merci trasportate devono essere di proprietà di chi effettua il trasporto, o da questi vendute o detenute per essere trasformate, modificate, riparate o elaborate in relazione all'attività principale	V
C2D012	Affinché si abbia un trasporto di cose in conto proprio le merci trasportate devono essere di proprietà di un terzo rispetto a chi effettua il trasporto	F
C2D013	Quale titolo per l'intestazione di autoveicoli per trasporto di cose in conto proprio non è valida la licenza al trasporto di cose in conto proprio	F
C2D014	Non esistono specifici criteri da osservare per l'immatricolazione in uso proprio degli autobus e degli autoveicoli per il trasporto specifico di persone	F
C2D015	Il richiedente l'immatricolazione di un autobus in uso proprio è tenuto a rivolgere una specifica domanda alla Amministrazione provinciale nella quale ha la residenza	F
C2D016	L'UMC al quale è rivolta la richiesta per l'immatricolazione di un autobus in uso proprio effettua un accertamento che riguarda, tra l'altro, i collegamenti che di fatto sussistono tra l'attività in questione e quella di trasporto	V
C2D017	Non è previsto specifico nulla osta del competente UMC per l'immatricolazione in uso proprio degli autobus e degli autoveicoli per il trasporto specifico di persone	F
C2D018	Nell'autotrasporto si ha uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario del documento di circolazione	V
C2D019	Tra le tipologie di servizi rientranti nell'uso di terzi è compresa la locazione senza conducente	V
C2D020	Tra le tipologie di servizi rientranti nell'uso di terzi sono compresi il servizio di noleggio con conducente e il servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone	V
C2D021	Tra le tipologie di servizi rientranti nell'uso di terzi è compreso il trasporto conto proprio	F
C2D022	Il trasporto di merci per conto di terzi è un servizio di trasporto effettuato con autoveicoli dietro corrispettivo nell'interesse di persone diverse dal proprietario del veicolo	V
C2D023	Il trasporto di merci per conto di terzi è un servizio di trasporto che può essere effettuato con ciclomotori	F
C2D024	L'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada di merci o l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi costituiscono titolo per l'immatricolazione di veicoli per il trasporto di cose conto terzi	V
C2D025	Un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo	V

C2D026	Possono essere adibiti a locazione senza conducente esclusivamente i veicoli classificati come autovetture	F
C2D027	Possono essere adibiti a locazione senza conducente i veicoli classificati autocaravan	V
C2D028	Il rilascio del documento di circolazione dei veicoli adibiti al servizio NCC (noleggio con conducente) per trasporto di persone (diversi dagli autobus) è subordinato al possesso di relativa autorizzazione comunale di esercizio	V
C2D029	Il rilascio del documento di circolazione dei veicoli adibiti al servizio NCC (noleggio con conducente) per trasporto di persone (diversi dagli autobus) è subordinato al rilascio di specifico nulla osta da parte del competente UMC	F
C2D030	È vietato effettuare il servizio di noleggio con conducente con motocicli con o senza sidecar	F
C2D031	È ammesso il servizio di noleggio con conducente per trasporto persone tramite autobus	V
C2D032	Il rilascio del documento di circolazione dei veicoli adibiti al servizio di NCC (noleggio con conducente) per trasporto persone tramite autobus è subordinato al possesso di specifico nulla osta del competente UMC	F
C2D033	Il servizio taxi o servizio di piazza per trasporto di persone si rivolge ad una utenza indifferenziata	V
C2D034	Nel servizio taxi o di piazza per trasporto di persone il corrispettivo è libero e dipende dal tipo di tassametro installato	F
C2D035	L'immatricolazione del taxi richiede, quale titolo per la particolare tipologia di trasporto, la licenza comunale per taxi o servizio di piazza	V
C2D036	Il servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi è disciplinato da norme specifiche di settore	V
C2D037	Per il servizio di piazza per trasporto merci è prevista l'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada di merci o l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi	V
C2D038	Il servizio di linea per trasporto di persone si svolge per una destinazione predeterminata su itinerari autorizzati e con offerta indifferenziata al pubblico a tariffe prestabilite e nel rispetto di un orario	V
C2D039	Gli autobus immatricolati in servizio di linea possono essere utilizzati su qualsiasi linea	F
C2D040	Possono essere immatricolati in servizio di linea per trasporto di persone gli autosnodati	V
C2D041	Possono essere immatricolati in servizio di linea per trasporto di persone gli autocarri	F
C2D042	Il servizio pubblico di linea per trasporto di merci è effettuato, sullo stesso percorso e con orari definiti, per i trasporti di merci per conto di terzi con apposite tariffe	V
C2D043	Oltre ai documenti definitivi di circolazione è previsto il rilascio di alcuni documenti provvisori per la circolazione dei veicoli	V
C2D044	Non è più previsto il rilascio di alcun documento provvisorio per la circolazione dei veicoli a motore	F
C2D045	I documenti provvisori per la circolazione consentono la circolazione del veicolo seppure temporaneamente e/o con limitazioni	V
C2D046	Il rilascio di documenti provvisori per la circolazione è a discrezione dell'UMC competente	F
C2E001	Le misurazioni realizzate per la verifica periodica delle attrezzature tecniche per le prove di revisione sono considerate valide solo se esse rispondono alle regole della metrologia	V
C2E002	Gli errori casuali sono provocati principalmente da anomalie dello strumento in prova riconducibili a problemi di taratura o a guasti	F
C2E003	L'incertezza di misura dipende da svariati fattori, alcuni dei quali sono riferibili alle condizioni ambientali	V
C2E004	L'incertezza di misura dipende da svariati fattori, alcuni dei quali sono riferibili all'operatore e al metodo di misura	V
C2E005	Tra i fattori che generano l'incertezza di misura non rientrano quelli riferibili all'operatore e al metodo di misura	F
C2E006	L'incertezza della misura non può dipendere da errori casuali o sistematici	F
C2E007	L'errore massimo ammesso di una apparecchiatura per misurazione (MPE) non rientra nei valori ammessi dalle specifiche o dalle regolamentazioni per una data apparecchiatura per misurazione	F
C2E008	L'errore minimo ammesso è assegnato dalla norma in riferimento allo strumento di misura utilizzato	F
C2E009	L'MPE (errore massimo ammesso) è assegnato dalla norma in riferimento allo strumento di misura utilizzato	V
C2E010	L'errore minimo ammesso è assegnato dalla norma in riferimento allo strumento di misura utilizzato	F
C2E011	La taratura è l'insieme delle operazioni che coincide con la conferma metrologica	F
C2E012	La taratura è un procedimento di misurazione che ha come misurando gli errori dello strumento	V

C2E013	La taratura è un procedimento di misurazione che ha come misurando i valori "veri" dello strumento	F
C2E014	All'inizio del procedimento di taratura, si esegue il calcolo dell'incertezza con la quale sono noti gli errori misurati	F
C2E015	Al termine del procedimento di taratura, si esegue il calcolo del valore noto in relazione agli errori elencati nel disciplinare dello strumento	F
C2E016	Le procedure di taratura hanno lo scopo di descrivere e documentare come viene eseguita la taratura e calcolata l'incertezza da assegnare agli errori che si sono riscontrati in sede di taratura	V
C2E017	Al termine del procedimento di taratura, si esegue il calcolo dell'incertezza con la quale sono noti gli errori misurati (differenza fra il risultato della misurazione ed il valore noto del misurando)	V
C2E018	All'inizio del procedimento di taratura, si esegue il calcolo dell'incertezza con la quale sono noti gli errori misurati	F
C2E019	Al termine del procedimento di taratura, si esegue il calcolo del valore noto in relazione agli errori elencati nel disciplinare dello strumento	F
C2E020	La taratura e la successiva conferma metrologica sono attestate da parte degli enti autorizzati sui libretti metrologici delle singole attrezzature in dotazione al centro revisioni autorizzato	V
C2E021	La taratura e la successiva conferma metrologica delle singole attrezzature in dotazione al centro revisioni autorizzato sono eseguite nel rispetto delle disposizioni dell'INAIL (ex ISPESL)	F
C2E022	L'incertezza della misura deriva dal fatto che l'errore associabile non è noto in quanto non è noto il valore vero in misurazione	V
C2E023	L'incertezza della misura deriva dal fatto che essendo noto solo il valore vero in misurazione l'errore associabile è noto solo a posteriori	F
C2E024	Il processo di misurazione è caratterizzato da tre parametri: valore numerico, unità di misura ed incertezza di misura	V
C2E025	Il processo di misurazione è caratterizzato da due parametri: valore numerico e unità di misura	F
C2E026	L'incertezza della misura deriva dal fatto che l'errore associabile non è noto in quanto non è noto il valore vero in misurazione	V
C2E027	L'incertezza della misura deriva dal fatto che essendo noto solo il valore vero in misurazione l'errore associabile è noto solo a posteriori	F
C2E028	L'errore sistematico di misura può dipendere dall'imperfetta realizzazione della definizione del misurando	V
C2E029	L'errore sistematico di misura non può dipendere dall'inadeguata conoscenza degli effetti delle condizioni ambientali sulla misurazione	F
C2E030	L'errore casuale di misura può dipendere dalla distorsione personale dell'operatore nella lettura di strumenti analogici	V
C2E031	L'errore casuale di misura non dipende dalle variazioni di lettura non prevedibili dello strumento	F
C2E032	L'errore sistematico di misura può dipendere dall'imperfetta realizzazione della definizione del misurando	V
C2E033	L'errore sistematico di misura non può dipendere dall'inadeguata conoscenza degli effetti delle condizioni ambientali sulla misurazione	F
C2E034	I centri di revisione degli UMC non devono eseguire le verifiche e le conferme metrologiche delle attrezzature in dotazione	F
C2E035	Le verifiche e le conferme metrologiche delle attrezzature in dotazione ai centri revisione devono essere effettuate nel rispetto delle procedure tecniche specificamente previste per le singole attrezzature di prova	V
C2E036	I centri di revisione degli UMC non devono eseguire le verifiche e le conferme metrologiche delle attrezzature in dotazione	F
C2E037	I vetrini-filtro sono il campione necessario per le attività di verifica metrologica per l'analizzatore dei gas di scarico utilizzato in sede di revisione	F
C2E038	Il flessometro è il campione necessario per le attività di verifica metrologica per il banco prova freni utilizzato in sede di revisione	F
C2E039	I dispositivi di misurazione e monitoraggio, definiti anche apparecchiature di prova ed i relativi campioni di riferimento, costituiscono l'elemento fondamentale per tutte le attività metrologiche	V
C2E040	Il simulatore del numero di giri è il campione necessario per le attività di verifica metrologica per il contagiri	V
C2E041	I vetrini-filtro sono il campione necessario per le attività di verifica metrologica per l'analizzatore dei gas di scarico utilizzato in sede di revisione	F
C2E042	Il flessometro è il campione necessario per le attività di verifica metrologica per il banco prova freni utilizzato in sede di revisione	F
C2E043	Le procedure di revisione attualmente in vigore per gli autoveicoli impongono la verifica della efficienza della frenatura attraverso banco prova-freni	V

C2E044	Le procedure di revisione degli autoveicoli, attualmente in vigore, permettono la verifica della efficienza dell'avvisatore acustico mediante un fonometro	V
C2E045	Le procedure di revisione degli autoveicoli permettono il controllo e la determinazione dell'orientamento e dell'intensità luminosa dei proiettori con l'ausilio di una parete verticale a 10 m di distanza	F
C2E046	Le procedure di revisione degli autoveicoli, attualmente in vigore, impongono l'accertamento dell'opacità delle emissioni dallo scarico dei veicoli con motore ad accensione comandata, tramite l'opacimetro	F
C2E047	Le procedure di revisione degli autoveicoli impongono la verifica delle emissioni dallo scarico dei veicoli con motore ad accensione spontanea, tramite analizzatore gas di scarico	F
C2E048	Le procedure di revisione attualmente in vigore impongono la verifica di giochi e rotture di parti portanti del telaio e della scocca degli autoveicoli attraverso il banco prova freni	F
C2E049	Le procedure di revisione attualmente in vigore impongono la verifica dei sistemi di sospensione e di sterzo degli autoveicoli esclusivamente mediante controlli visivi	F
C2E050	La misura della forza parassita di frenatura dei veicoli misurata in sede di revisione è un valore espresso in N	V
C2E051	Si intende per forza parassita di frenatura la forza frenante, espressa in kg, misurata quando il pedale del freno non è sottoposto ad alcuna azione	F
C2E052	In sede di revisione, non è possibile determinare l'ovalizzazione mediante un banco prova freni a rulli	F
C2E053	L'utilizzo di un banco freni a rulli non permette di misurare l'aderenza utilizzata da un asse o da una ruota	F
C2E054	La misura dell'ovalizzazione nelle prove di frenatura è un valore espresso in mm	F
C2E055	L'utilizzo di un banco freni a piastre non permette di misurare la dissimetria della frenatura	F
C2E056	La misura della forza esercitata sul comando del freno di stazionamento non deve superare 200 N, se l'azionamento è di tipo manuale	F
C2E057	La misura della forza esercitata sul comando del freno di stazionamento non deve superare 400 N, se l'azionamento è di tipo automatico	F
C2E058	La misura della forza esercitata sul pedale del freno viene registrata quando la forza di frenatura raggiunge il valore massimo	V
C2E059	Il banco prova freni a piastre permette la valutazione del carico statico su ogni ruota, misurato con sistemi di pesatura differenziati	V
C2E060	Il banco prova freni a piastre non permette la valutazione del carico statico su ogni ruota in quanto non dotato di sistemi di pesatura differenziati	F
C2E061	In alternativa al banco prova freni è ammesso l'utilizzo di un banco prova giochi per la valutazione dell'efficienza frenante del veicolo	F
C2E062	Un centro revisioni autorizzato non può essere dotato di entrambe le tipologie di banco prova freni (a rulli e a piastre)	F
C2E063	Il banco prova freni a rulli deve permettere di misurare almeno: forza massima e dissimetria di frenatura, efficienza frenante, misura dello sforzo al pedale e al freno di stazionamento e slittamento	V
C2E064	Il banco prova freni a piastre deve permettere di misurare almeno: forza massima e dissimetria di frenatura, forza di frenatura per ogni ruota, misura dello sforzo al pedale e al freno di stazionamento e slittamento	V
C2E065	Per aderenza utilizzata da un asse si intende il rapporto fra le forze frenanti delle ruote dell'asse e la reazione verticale di appoggio delle ruote dell'asse considerato	V
C2E066	In sede di revisione è ammessa l'utilizzazione di un banco oscillatore che consenta la verifica dell'efficienza delle sospensioni	V
C2E067	Le caratteristiche minime del banco prova giochi devono permettere di verificare visivamente i difetti tramite lampada spot	V
C2E068	Il prova giochi è un'apparecchiatura idraulica o pneumatica che permette di rilevare esclusivamente i giochi delle sospensioni	F
C2E069	In sede di revisione, i difetti dei sistemi di sterzata non possono essere rilevati mediante il banco prova giochi	F
C2E070	In sede di revisione, il prova giochi è un'apparecchiatura idraulica o pneumatica che permette di rilevare visivamente i difetti della carrozzeria del veicolo	F
C2E071	Le caratteristiche minime del banco prova giochi devono permettere di sollecitare (longitudinalmente e trasversalmente) gli organi di sterzo e di sospensione	V
C2E072	In sede di revisione, la curva di ponderazione A del fonometro è la curva che meglio approssima la sensazione sonora percepita dall'orecchio umano	V
C2E073	In sede di revisione, prima della prova fonometrica non sono necessarie particolari prescrizioni per l'utilizzo del fonometro	F

C2E074	In sede di revisione, i fonometri utilizzabili dal centro revisioni autorizzato per effettuare il controllo dei veicoli possono essere di qualsiasi classe	F
C2E075	Il centro revisioni autorizzato può essere dotato solo di un fonometro omologato esclusivamente con la sola curva di ponderazione B	F
C2E076	Nelle varie tarature del fonometro utilizzato in sede di revisione, i valori indicati dallo strumento non devono differire più di 10 dB	F
C2E077	In sede di revisione, i fonometri utilizzati per i controlli possono essere omologati anche solo con curva di ponderazione D	F
C2E078	Il prova fari è in grado di registrare la deviazione degli abbaglianti sui piani orizzontale e verticale passanti per l'asse longitudinale	V
C2E079	Per la misurazione dell'intensità del fascio luminoso, è ininfluente che la camera ottica del prova fari sia allineata con l'asse longitudinale dell'autoveicolo	F
C2E080	La misurazione dell'intensità luminosa dei fari del veicolo è un valore espresso in watt	F
C2E081	Il prova fari è in grado di registrare la deviazione degli anabbaglianti solo sul piano orizzontale e non anche su quello verticale passante per l'asse longitudinale	F
C2E082	Non è consentito da parte del centro revisioni autorizzato l'utilizzo di un prova fari analogico	F
C2E083	La misurazione dell'intensità luminosa dei fari del veicolo è un valore espresso in kW	F
C2E084	La misurazione della massa di sostanze nocive è il principio su cui si basa il funzionamento di un opacimetro	F
C2E085	L'opacimetro permette la misurazione del coefficiente di assorbimento luminoso del gas di scarico emesso da un veicolo a motore ad accensione spontanea in accelerata libera	V
C2E086	L'opacimetro permette la misurazione del coefficiente di assorbimento luminoso del gas di scarico emesso da un veicolo a motore ad accensione comandata in accelerata libera	F
C2E087	L'attenuazione dell'intensità di un fascio luminoso dovuta all'assorbimento ottico da parte delle particelle presenti nel del fumo è il principio su cui si basa il funzionamento di un opacimetro	V
C2E088	L'analizzatore gas è un'apparecchiatura in grado di valutare le emissioni allo scarico degli autoveicoli ad accensione comandata	V
C2E089	L'analizzatore gas è un'apparecchiatura in grado di valutare il valore di lambda	V
C2E090	L'analizzatore gas è un'apparecchiatura in grado di valutare il valore di omega	F
C2E091	Il contagiri delle linee di revisione può essere di tipo portatile o inglobato in altri apparecchi come analizzatori, opacimetri e fonometri	V
C2E092	Il contagiri delle linee di revisione non può essere inglobato in altre attrezzature	F
C2E093	Il contagiri delle linee di revisione è un'apparecchiatura che consente di misurare il numero di giri dell'albero motore di un autoveicolo, previo smontaggio di alcune parti del motore	F
C2E094	La fossa d'ispezione (in alternativa al ponte sollevatore per autoveicoli) presente nel centro revisioni autorizzato deve avere una larghezza non inferiore a 60 cm e non superiore a 90 cm	F
C2E095	Il ponte sollevatore e l'ambiente in cui è installato devono poter garantire un'altezza di sollevamento pari a 1,8 m per veicoli di massa pari ad almeno 3.500 kg	V
C2E096	La fossa d'ispezione presente nel centro revisioni autorizzato deve avere una altezza minima di 180 cm	V
C2E097	Il ponte sollevatore per autoveicoli delle linee di revisione deve avere incorporato un banco prova giochi	V
C2E098	Il ponte sollevatore per autoveicoli delle linee di revisione non deve necessariamente essere dotato di banco prova giochi incorporato	F
C2E099	Il sistema di pesatura del banco prova freni per autoveicoli delle linee di revisione permette di individuare solamente la massa complessiva del veicolo durante la prova di revisione	F
C2E100	Il sistema di pesatura del banco prova freni per autoveicoli delle linee di revisione deve avere una portata di almeno 3000 kg	F
C2E101	Il sistema di pesatura del banco prova freni per autoveicoli delle linee di revisione permette di individuare la massa su un asse e su ogni singola ruota anche in presenza di dislivelli	F
C2E102	Il tecnico che ha eseguito la conferma metrologica dell'attrezzatura ne vidima il relativo libretto	V
C2E103	Tra le principali attrezzature utilizzate in sede di revisione non è contemplato il fonometro	F
C2E104	Per le attrezzature utilizzate nel centro revisioni autorizzato non è necessaria la verifica dell'adeguatezza dei livelli di accuratezza, ripetibilità e riproducibilità delle misure	F
C2E105	Il tecnico che esegue la verifica metrologica dell'attrezzatura non è obbligato a vidimarne il libretto	F
C2E106	Nella ripetibilità delle misurazioni occorre utilizzare lo stesso strumento per misurazione	V
C2E107	Per precisione, in metrologia, si intende l'attitudine di uno strumento per misurazioni a risolvere stati diversi del misurando durante la misurazione	F
C2E108	Per risoluzione, in metrologia, si intende il grado di dispersione di dati rilevati individualmente rispetto al valor medio della serie cui appartengono (scostamento dei singoli valori rispetto alla media degli stessi)	F

C2E109	Per misura si intende un'informazione costituita da un numero, un'incertezza e un'unità di misura, assegnata a rappresentare un parametro in un determinato stato del sistema	V
C2E110	Per misurazione, in metrologia, si intende un insieme di operazioni che ha lo scopo di determinare il valore di una grandezza	V
C2E111	Nella ripetibilità delle misurazioni è possibile utilizzare diversi strumenti per la misurazione	F
C2E112	Per misurazione, in metrologia, si intende l'espressione di una grandezza in termini di un numero e di una unità di misura appropriata	F
C2E113	In metrologia il metodo indiretto di misurazione è il metodo di misurazione nel quale il valore del misurando è ottenuto direttamente piuttosto che mediante misurazione di altre grandezze legate funzionalmente al misurando	F
C2E114	Il metodo diretto di misurazione, in metrologia, è il metodo di misurazione nel quale il valore del misurando è ottenuto mediante misurazione di altre grandezze legate funzionalmente al misurando	F
C2E115	Per accuratezza della misura, in metrologia, si intende il grado di concordanza fra il risultato di una misurazione ed il valore (convenzionalmente vero) del misurando	V