COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione della direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE

Indice

1. Introduzione 2
2. La direttiva 4
3. Misure nazionali di recepimento notificate dagli Stati membri e risultati preliminari della loro valutazione 7
4. Sintesi – conclusioni 9

1. INTRODUZIONE

1.1.Contesto

I controlli dei veicoli sono essenziali ai fini della sicurezza stradale. La legislazione dell'UE che stabilisce norme minime per i controlli dei veicoli risale al 1977 e ha subito solo aggiornamenti di modesta entità. Tuttavia i veicoli, il comportamento dei conducenti e la tecnologia si sono nel frattempo notevolmente evoluti. La prima modifica sostanziale del quadro normativo in materia di controlli tecnici è stata introdotta nel 2014 con l'adozione del pacchetto sui controlli tecnici[1], il quale era articolato in tre parti: i controlli tecnici periodici, i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e i documenti di immatricolazione dei veicoli.

La presentazione del pacchetto sui controlli tecnici nel 2012 era stata promossa dagli orientamenti strategici per la sicurezza stradale pubblicati dalla Commissione nel 2010[2]. Nell'ambito dell'"*obiettivo n. 4: miglioramento della sicurezza dei veicoli*" degli orientamenti, la Commissione precisava l'intento di agire presentando "*proposte volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi del controllo tecnico e dei controlli tecnici su strada*".

La direttiva 2014/47/UE[3] relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali (di seguito "la direttiva") si applica dal 20 maggio 2018 e ha introdotto novità sostanziali rispetto alla direttiva 2000/30/CE[4].

Tra le novità figurano i seguenti elementi:

- miglioramento della qualità dei controlli sui veicoli grazie alla definizione di norme minime comuni riguardanti gli equipaggiamenti, la formazione degli ispettori che effettuano controlli più approfonditi, la valutazione delle carenze e il relativo seguito;
- estensione del sistema di classificazione del rischio applicabile alle imprese di trasporto su strada, introdotto dalla direttiva 2006/22/CE[5], mediante integrazione delle informazioni risultanti dal controllo tecnico su strada;
- applicazione ai controlli su strada di un approccio articolato in due fasi, con l'introduzione del controllo iniziale e del controllo più approfondito;
- prime misure per il controllo della fissazione del carico;
- controlli obbligatori a livello dell'UE sui trattori ad alta velocità utilizzati per il trasporto commerciale di merci su strada.

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_it.

[2] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" [COM(2010) 389 definitivo].

[3] Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134).

[4] Direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

[5] Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

1.2. Finalità e ambito della presente relazione

Ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 1, della direttiva, la Commissione avrebbe dovuto redigere una relazione entro il 20 maggio 2020. La Commissione riconosce pienamente il ritardo nella presentazione della relazione, che avrebbe dovuto essere approntata entro il 20 maggio 2020, e se ne rammarica profondamente. Una relazione ulteriore deve essere redatta entro il 20 maggio 2022 in conformità dell'articolo 24, paragrafo 2.

La relazione di cui all'articolo 24, paragrafo 1, dovrebbe:

- fornire informazioni sull'applicazione e sugli effetti della direttiva;
- analizzare in particolare gli effetti della direttiva in termini di miglioramento della sicurezza stradale;
- valutare i costi e i benefici di un eventuale inserimento dei veicoli leggeri (N1) e dei rimorchi (O2) nell'ambito di applicazione della direttiva.

La relazione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, dovrebbe:

- fornire informazioni sull'applicazione e sugli effetti della direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio, segnatamente nella definizione di un profilo di rischio reciprocamente comparabile tra le diverse imprese;
- essere corredata di una relazione dettagliata di valutazione d'impatto che analizza i costi e i benefici in tutta l'Unione, messa a disposizione del Parlamento europeo e del Consiglio almeno sei mesi prima della presentazione di ogni proposta legislativa, ove appropriata, intesa a inserire nuove categorie nell'ambito di applicazione della direttiva.

Come indicato in precedenza, la direttiva si applica dal 20 maggio 2018. Per ottenere dati che consentano di trarre conclusioni significative, in particolare riguardo agli effetti in termini di miglioramento della sicurezza stradale, è necessario in media un periodo ininterrotto di applicazione di tre anni. Pertanto la raccolta di dati che permetterà di trarre conclusioni sugli effetti della direttiva non potrà avere inizio prima del secondo semestre del 2021.

Riguardo all'analisi dei costi e dei benefici di un eventuale inserimento dei veicoli leggeri e dei rimorchi leggeri, la Commissione effettuerebbe la necessaria analisi nel quadro di una valutazione d'impatto prima di un'eventuale futura proposta della Commissione.

Per quanto riguarda l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio, è opportuno osservare che la direttiva si limita a integrare il sistema di classificazione del rischio aggiungendo alcune informazioni pertinenti relativamente al controllo tecnico su strada. L'obbligo di istituire un sistema di classificazione del rischio è tuttavia sancito all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE[6]. Inoltre, dato che la direttiva 2006/22/CE non ha armonizzato i sistemi di classificazione del rischio, gli Stati membri avevano la facoltà di definire liberamente i dettagli dei rispettivi sistemi nazionali. Sebbene l'allegato I della direttiva stabilisca i criteri per l'attribuzione a un'impresa di un profilo di rischio, l'ambito di applicazione di tali misure è limitato ai controlli tecnici su strada e inoltre le misure stesse sono unicamente facoltative. Pertanto l'analisi dell'efficacia e dell'armonizzazione dei sistemi

[6] "1. *Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di trasporti, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 o (CEE) n. 3821/85.*"

di classificazione del rischio dovrebbe essere effettuata nel quadro della direttiva 2006/22/CE, una volta introdotte le rispettive misure.

A tale riguardo, la presente relazione mira a fornire una panoramica delle misure di attuazione degli Stati membri sulla base dei risultati preliminari della verifica relativa al recepimento.

2. LA DIRETTIVA

2.1 Ambito di applicazione della direttiva

La direttiva ha mantenuto obbligatorio il controllo di tutti i veicoli che erano già sottoposti a controlli periodici a norma della direttiva 2000/30/CE, vale a dire i veicoli commerciali pesanti (N2, N3), gli autobus (M2, M3) e i rimorchi pesanti (O3 e O4).

Tuttavia la direttiva ha introdotto, quale nuova disposizione, i controlli dei trattori aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada.

Nella direttiva è sottolineato che gli Stati membri hanno la facoltà di svolgere controlli tecnici su strada su veicoli che esulano dall'ambito di applicazione della direttiva, quali i veicoli leggeri (N1), o di effettuare controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche.

2.2 Sistema di classificazione del rischio – Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale

Tra le nuove misure introdotte, la direttiva estende il sistema di classificazione del rischio istituito dalla direttiva 2006/22/CE. Gli Stati membri sono ora tenuti a integrare i loro sistemi di classificazione del rischio con le informazioni relative al numero e alla gravità delle carenze riscontrate durante i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali pesanti, degli autobus e dei rimorchi pesanti, ma non dei trattori ad alta velocità.

Nell'allegato I la direttiva stabilisce criteri, come il numero e la gravità delle anomalie, ai fini dell'attribuzione a un'impresa di un profilo di rischio; l'uso dei criteri è tuttavia solo facoltativo e gli Stati membri possono avvalersi di un sistema proprio.

Oltre alle informazioni raccolte durante i controlli su strada eseguiti sui veicoli nazionali, gli Stati membri devono anche integrare nel loro sistema di classificazione del rischio le informazioni che ricevono da altri Stati membri.

Gli Stati membri possono consentire alle imprese di sottoporre i loro veicoli a controlli tecnici volontari supplementari e le informazioni risultanti possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

I veicoli da sottoporre a controllo possono essere selezionati sia sulla base del profilo di rischio elevato dell'impresa operante sia in maniera casuale, qualora si sospetti che il veicolo presenti un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

2.3 Sistema di controlli su strada – Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

Una delle novità più importanti contenute nella direttiva è l'introduzione di un approccio articolato in due fasi per i controlli tecnici su strada.

Su ogni veicolo selezionato per un controllo tecnico su strada, l'ispettore deve effettuare almeno il controllo iniziale. Il controllo iniziale contempla elementi sia obbligatori sia facoltativi. In ogni caso l'ispettore deve controllare l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, e deve effettuare una

valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo. L'ispettore deve inoltre verificare se le eventuali anomalie indicate nell'ultima relazione di controllo su strada sono state rettificate. Costituiscono elementi facoltativi l'esame visivo della fissazione del carico del veicolo ed eventuali controlli tecnici con qualsiasi metodo ritenuto appropriato. Lo scopo di questi controlli tecnici è motivare la decisione di sottoporre il veicolo a un controllo più approfondito o di chiedere la rettifica di anomalie gravi o pericolose rilevate prima che il veicolo sia autorizzato a circolare ulteriormente sulla rete stradale pubblica.

In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se sia necessario sottoporre il veicolo a un controllo più approfondito.

Mentre rispetto al controllo iniziale la direttiva costituisce per lo più un quadro di riferimento, lasciando agli Stati membri molta flessibilità, i controlli più approfonditi devono essere effettuati seguendo norme rigorose stabilite dalla direttiva stessa.

Analogamente alla direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici, la direttiva definisce nell'allegato II gli elementi, i metodi e i motivi dell'esito negativo del controllo nonché la classificazione minima armonizzata delle anomalie da applicare durante i controlli tecnici su strada. Tuttavia, mentre durante il controllo tecnico periodico l'ispettore è tenuto a controllare ogni elemento alla luce dell'intero allegato, un controllo tecnico su strada deve riguardare solo gli elementi elencati nell'allegato II della direttiva che sono considerati necessari e pertinenti. Deve nondimeno essere prestata particolare attenzione alla sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio e agli effetti nocivi del veicolo.

Una limitazione del controllo tecnico su strada consiste nel fatto che, qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostrino che uno degli elementi di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore può verificare tale elemento solo se il controllo è motivato da una carenza evidente.

Dopo un controllo più approfondito, l'ispettore deve redigere una relazione conformemente all'allegato IV e consegnarne una copia al conducente.

2.4 Responsabilità – Ispettori – Apparecchiature per i controlli – Sanzioni

La direttiva definisce requisiti chiari, di cui gli Stati membri devono farsi garanti, ovvero:

- che il certificato di revisione più recente e la relazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada siano tenuti a bordo del veicolo in originale o in forma di copia cartacea autenticata e che anche le prove elettroniche possano essere ammissibili;
- che le imprese e i conducenti del veicolo controllato collaborino con gli ispettori e diano accesso al veicolo, alle sue parti e a tutta la documentazione pertinente;
- che siano definite le responsabilità delle imprese per il mantenimento dei loro veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, fatte salve le responsabilità dei conducenti;
- che gli ispettori non pratichino alcuna discriminazione basata sulla nazionalità del conducente o sul paese di immatricolazione del veicolo;
- che gli ispettori siano liberi da qualsiasi conflitto di interesse che possa in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della loro decisione; e
- che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada iniziale o più approfondito da essi effettuati.

La direttiva ha stabilito altresì un requisito specifico riguardante gli ispettori che eseguono controlli più approfonditi. Essi devono soddisfare i requisiti minimi di competenza e formazione stabiliti per gli ispettori che eseguono controlli tecnici periodici.

Per quanto riguarda gli impianti utilizzati per i controlli su strada più approfonditi, questi possono essere costituiti da un'unità mobile di controllo o da un apposito impianto per i controlli su strada oppure da un centro di controllo tecnico periodico, in base alla loro maggiore vicinanza. Le apparecchiature necessarie per effettuare determinati controlli, ad esempio dei freni o delle sospensioni, devono essere disponibili sia nell'unità mobile di controllo che nell'apposito impianto per i controlli su strada. Qualora occorra controllare un elemento per il quale non sono disponibili le necessarie apparecchiature, il veicolo deve essere indirizzato verso un centro di controllo ove sia possibile eseguire tale controllo.

2.5 Valutazione delle carenze – Seguito in caso di carenze gravi o pericolose – Diritti di controllo

Nel 2010 la Commissione ha adottato una raccomandazione[7] intesa a fornire orientamenti agli ispettori e a garantire una valutazione armonizzata delle anomalie elencate nell'allegato II della direttiva 2009/40/CE. La raccomandazione ha introdotto tre categorie di anomalie (di lieve entità, gravi e pericolose) e ha definito a titolo orientativo la categoria di ciascuna anomalia.

In base alla raccomandazione, la direttiva 2014/45/UE ha introdotto la valutazione delle carenze quale misura armonizzata ai fini dei controlli tecnici periodici. Lo stesso approccio è stato applicato durante la revisione delle misure di controllo tecnico su strada. La direttiva ha introdotto tre differenti categorie di anomalie che, a seconda della gravità, possono essere lievi, gravi o pericolose. Se nel corso del controllo su strada sono riscontrate varie anomalie che rientrano in categorie di gravità differenti, il veicolo deve essere classificato secondo la carenza più grave. Inoltre, se un veicolo presenta più anomalie riguardanti lo stesso ambito sottoposto a controllo (ad esempio l'impianto di frenatura o lo sterzo), il veicolo può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se gli effetti combinati di tali carenze comportano un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

2.6 Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo – Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada – Trasmissione di informazioni alla Commissione

Tra le innovazioni, la direttiva ha definito l'obiettivo generale in base al quale ogni anno il numero totale di controlli tecnici su strada iniziali eseguiti nell'UE deve essere pari ad almeno il 5 % del numero totale di veicoli commerciali pesanti, autobus e rimorchi pesanti immatricolati.

A livello degli Stati membri ciò significa che a ciascun Stato è richiesto di adoperarsi per eseguire un numero adeguato di controlli tecnici su strada inziali che tenga conto del numero dei suddetti veicoli immatricolati nel proprio territorio.

Gli Stati membri sono tenuti a raccogliere determinate informazioni rilevate a seguito dei controlli tecnici su strada sia iniziali sia più approfonditi. Le informazioni raccolte fungono da base per le relazioni che gli Stati membri devono trasmettere alla Commissione ogni due anni.

Le prime relazioni nazionali riguarderanno il 2019 e il 2020 e dovranno essere trasmesse alla Commissione entro il 31 marzo 2021.

---

[7] Raccomandazione della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli conformemente alla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (2010/378/UE).

2.7 Designazione di un punto di contatto – Cooperazione tra gli Stati membri – Controlli su strada in concertazione

La direttiva impone agli Stati membri di designare e notificare alla Commissione il rispettivo punto di contatto nazionale, le cui funzioni sono:

- garantire il coordinamento con i punti di contatto nazionali di altri Stati membri riguardo a questioni inerenti alla direttiva, in particolare qualora durante un controllo su strada siano state riscontrate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato in un altro Stato membro;
- inoltrare alla Commissione ogni due anni i dati relativi ai controlli tecnici su strada effettuati dallo Stato membro.

3. MISURE NAZIONALI DI RECEPIMENTO NOTIFICATE DAGLI STATI MEMBRI E RISULTATI PRELIMINARI DELLA LORO VALUTAZIONE

3.1 Misure nazionali di recepimento notificate dagli Stati membri

Gli Stati membri erano tenuti ad adottare e a pubblicare le misure nazionali necessarie per conformarsi alla direttiva entro il 20 maggio 2017 e a darne successivamente notifica alla Commissione. Le misure si applicano dal 20 maggio 2018.

Alla data del 20 maggio 2017 solo otto dei 28 Stati membri avevano informato la Commissione che il recepimento della direttiva era stato completato. In linea con le norme procedurali, la Commissione ha avviato procedure di infrazione esortando gli altri 20 Stati membri ad adottare le necessarie misure nazionali di recepimento. L'avvio delle procedure di infrazione è stato alla base di intensi scambi con gli Stati membri e nella maggior parte dei casi ha portato alla notifica delle misure nazionali di recepimento mancanti.

3.2 Risultati preliminari

Allo scopo di ottenere una valutazione preliminare sulla conformità delle misure nazionali di recepimento ai requisiti stabiliti dalla direttiva, la Commissione ha affidato l'incarico di tale valutazione a un contraente esterno. I risultati presentati dal contraente sono oggetto di ulteriori analisi da parte della Commissione, i cui lavori in merito dovrebbero concludersi nei prossimi mesi.

3.2.1 Ambito di applicazione della direttiva

Secondo l'analisi preliminare sulle misure nazionali di recepimento, l'inclusione dei trattori ad alta velocità è stata per alcuni Stati membri piuttosto difficoltosa. È stato inoltre possibile individuare alcune problematiche minori anche in relazione alle categorie di veicoli già facenti parte del regime di controlli su strada, il che richiederà ulteriori chiarimenti.

3.2.2 Sistema di classificazione del rischio – Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale

La valutazione preliminare ha rilevato possibili problematiche in diversi Stati membri riguardo all'estensione del sistema di classificazione del rischio con l'integrazione delle informazioni risultanti dai controlli tecnici su strada. Tale aspetto richiederà un'ulteriore analisi oltre a scambi con gli Stati membri interessati.

Sembra che la maggior parte degli Stati membri abbia introdotto le misure facoltative riguardanti la selezione dei veicoli di cui alla direttiva e che durante la valutazione preliminare non siano emerse preoccupazioni sostanziali.

3.2.3 Sistema di controlli su strada – Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

In base agli accertamenti preliminari, l'introduzione di una fase iniziale del controllo tecnico su strada distinta da una fase più approfondita dello stesso si è rivelata difficoltosa. Sembra che in alcuni Stati membri non sia stata introdotta una chiara distinzione tra le due fasi, il che potrebbe sollevare altre problematiche su questioni direttamente connesse alle diverse fasi, ad esempio la raccolta dei dati, la relazione relativa al controllo tecnico su strada più approfondito o la formazione degli ispettori.

3.2.4 Responsabilità – Ispettori – Apparecchiature per i controlli – Sanzioni

L'analisi preliminare non ha sollevato preoccupazioni serie, ma alcuni aspetti che riguardano i requisiti stabiliti per gli ispettori richiederanno valutazioni aggiuntive e scambi con gli Stati membri interessati.

3.2.5 Valutazione delle carenze – Seguito in caso di carenze gravi o pericolose – Diritti di controllo

Le conclusioni generali della valutazione preliminare sono state positive ma richiederanno in alcuni punti ulteriori chiarimenti.

Pare che solamente alcuni Stati membri abbiano introdotto le misure facoltative che prevedono il pagamento di un diritto legato all'esecuzione del controllo se sono state riscontrate anomalie durante il controllo più approfondito.

3.2.6 Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo – Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada – Trasmissione di informazioni alla Commissione

Per quanto riguarda la soglia del 5 % e il numero proporzionato di controlli a livello degli Stati membri nonché la trasmissione di informazioni alla Commissione ogni due anni, l'individuazione delle misure nazionali di recepimento è stata in alcuni casi complessa, ma la valutazione preliminare non ha individuato questioni di rilievo.

D'altra parte, il nuovo obbligo che prevede la raccolta di diversi insiemi di informazioni a seguito dei controlli iniziali e dei controlli più approfonditi sembra aver comportato per alcuni Stati membri una certa difficoltà; saranno pertanto necessari ulteriori chiarimenti e scambi con gli Stati membri interessati.

Per quanto riguarda le informazioni che devono essere raccolte a livello nazionale, è opportuno osservare che in assenza di misure transitorie la direttiva ha determinato per gli Stati membri una situazione difficile. La direttiva si applica a decorrere dal 20 maggio 2018, ma le prime relazioni nazionali in conformità della direttiva riguarderanno soltanto il 2019 e il 2020. Ciò significa che sarebbe ancora necessario rilevare i dati per l'intero 2018 ed elaborare le relazioni nazionali in conformità della direttiva 2000/30/CE, che è stata però abrogata il 20 maggio 2018 con l'entrata in applicazione della direttiva. Tale vuoto legislativo ha comportato per gli Stati membri problemi pratici sostanziali durante la compilazione delle loro relazioni di controllo su strada per il periodo 2017-2018.

3.2.7 Designazione di un punto di contatto – Cooperazione tra gli Stati membri – Controlli su strada concertati

Gli Stati membri hanno notificato i rispettivi punti di contatto nazionali entro il 20 maggio 2015 e inviano da allora aggiornamenti periodici. Sulla base delle notifiche e dei relativi aggiornamenti successivi, la Commissione ha redatto un elenco dei punti di contatto nazionali notificati, che distribuisce periodicamente agli Stati membri.

4. SINTESI – CONCLUSIONI

Il pacchetto sui controlli tecnici adottato nel 2014 ha introdotto una serie di novità nel campo dei controlli tecnici periodici, dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e dei documenti di immatricolazione dei veicoli, mantenendo nel contempo la maggior parte dei requisiti esistenti e operativi.

Otto Stati membri hanno completato il recepimento delle misure della direttiva nella legislazione nazionale entro il termine stabilito. Gli altri 20 Stati membri hanno assolto l'obbligo di recepimento dopo che la Commissione aveva avviato procedure ufficiali che li esortavano a procedere in tal senso.

Per quanto riguarda la conformità delle misure nazionali a quelle della direttiva, dalla valutazione preliminare emerge che il recepimento sembra nel complesso soddisfacente nella maggior parte degli Stati membri. In alcuni casi la Commissione potrebbe tuttavia valutare la possibilità di avviare scambi con singoli Stati membri al fine di chiarire potenziali problemi di non conformità.

Riguardo agli effetti della direttiva sui vari aspetti dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali, sarà possibile trarre conclusioni significative solo sulla base dei dati generati dopo un periodo ininterrotto di applicazione di tre anni. Tuttavia la Commissione monitorerà attentamente la situazione e, al momento opportuno, procederà a una valutazione ex post.