EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Direktive 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in razveljavitvi Direktive 2000/30/ES

Kazalo

1. Uvod 2
2. Direktiva 3
3. Nacionalni ukrepi za prenos, ki so jih priglasile države članice, in predhodne ugotovitve njihove ocene 6
4. Povzetek – sklepne ugotovitve 8

1. UVOD

1.1.Ozadje

Tehnični pregledi vozil so bistvenega pomena za varnost v cestnem prometu. Pravila EU o določitvi minimalnih standardov za preverjanje vozil so bila iz leta 1977 in so bila le nekoliko posodobljena. Vendar so se vozila, vedenje voznikov in tehnologija od takrat močno spremenili. Prva bistvena sprememba okvira za tehnične preglede je bila uvedena leta 2014 s sprejetjem svežnja o tehničnih pregledih[1]. Ta je bil razdeljen na tri dele, in sicer na redne tehnične preglede, cestne preglede tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in dokumente o registraciji vozil.

Iztočnica za predlog svežnja o tehničnih pregledih iz leta 2012 so bile usmeritve politike na področju varnosti na področju varnosti v cestnem prometu, ki jih je Komisija sprejela leta 2010[2]. Komisija je v okviru *„cilja št. 4: varnejša vozila“* usmeritev politike opredelila ukrep, da bo *„predlagala, kako postopno uskladiti in okrepiti tehnične preglede in cestne preglede tehnične brezhibnosti“*.

Direktiva 2014/47/EU[3] o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) se je začela uporabljati 20. maja 2018, z njo pa so bile uvedene pomembne novosti v primerjavi z Direktivo 2000/30/ES[4].

Med temi novostmi so:

- izboljšanje kakovosti pregledov vozil z določitvijo skupnih minimalnih standardov za opremo, usposabljanje inšpektorjev, ki izvajajo podrobnejše preglede, ter oceno in nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti;
- razširitev sistema ocenjevanja tveganja cestnih prevoznikov, uvedenega z Direktivo 2006/22/ES[5], z informacijami, ki temeljijo na cestnem pregledu tehnične brezhibnosti;
- uporaba dvostopenjskega pristopa za cestne preglede z uvedbo začetnih in podrobnejših pregledov;
- prvi ukrepi za pregled pritrjenosti tovora;
- obvezni pregledi na ravni EU za hitre traktorje, ki se uporabljajo za komercialni cestni prevoz.

1.2. Namen in področje uporabe tega poročila

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_sl.

[2] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020* (COM(2010) 389 final).

[3] Direktiva 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in razveljavitvi Direktive 2000/30/ES *(UL L 127, 29.4.2014, str. 134)*.

[4] Direktiva 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti *(UL L 203, 10.8.2000, str. 1)*.

[5] Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS *(UL L 102, 11.4.2006, str. 35)*.

Komisija bi morala poročilo v skladu s členom 24(1) Direktive pripraviti do 20. maja 2020. Komisija popolnoma priznava in globoko obžaluje zamudo pri predložitvi poročila, ki bi moralo biti pripravljeno do 20. maja 2020. V skladu s členom 24(2) mora biti najpozneje do 20. maja 2022 predloženo še eno poročilo.

V skladu s členom 24(1) bi moralo poročilo:

- zagotoviti informacije o izvajanju in učinkih Direktive;
- analizirati zlasti njen učinek na varnost v cestnem prometu;
- oceniti stroške in koristi morebitne vključitve lahkih vozil (N1) in priklopnih vozil (O2) v področje uporabe Direktive.

V skladu s členom 24(2) bi moralo poročilo:

- zagotoviti informacije o uporabi in učinkih Direktive, zlasti
    - v zvezi z učinkovitostjo in harmonizacijo sistema ocenjevanja tveganja, predvsem v opredelitvi o vzajemno primerljivem profilu tveganja različnih zadevnih podjetij;
- imeti priloženo natančno ocena učinka, v kateri so analizirani stroški in koristi v vsej Uniji ter ki je Evropskemu parlamentu in Svetu na voljo vsaj šest mesecev pred predložitvijo kakršnega koli zakonodajnega predloga, da se po potrebi na področje uporabe Direktive vključijo nove kategorije vozil.

Kot je navedeno zgoraj, se je Direktiva začela uporabljati 20. maja 2018. Za pridobitev podatkov, iz katerih se izpeljejo koristni sklepi, zlasti njen učinek na izboljšanje varnosti v cestnem prometu, so v povprečju potrebna tri leta neprekinjene uporabe. Zbiranje podatkov, iz katerih bo mogoče izpeljati sklepe v zvezi z učinki Direktive, bi se zato lahko začelo najprej v drugi polovici leta 2021.

Glede analize stroškov in koristi morebitne vključitve lahkih vozil in lahkih priklopnih vozil bi Komisija potrebno analizo izvedla v okviru ocene učinka pred morebitnim svojim prihodnjim predlogom.

V zvezi z učinkovitostjo in harmonizacijo sistema ocenjevanja tveganja bi bilo treba opozoriti, da Direktiva samo dopolnjuje ta sistem ocenjevanja tveganja z dodajanjem nekaterih pomembnih informacij glede cestnega pregleda tehnične brezhibnosti. Obveznost vzpostavitve sistema ocenjevanja tveganja pa je določena v členu 9 Direktive 2006/22/ES[6]. Poleg tega se z Direktivo 2006/22/ES niso uskladili sistemi ocenjevanja tveganja, zato so imele države članice proste roke, da opredelijo podrobnosti svojih nacionalnih sistemov ocenjevanja tveganja. Čeprav Priloga I k Direktivi določa merila za določitev profila tveganja podjetja, je področje uporabe teh ukrepov omejeno na cestne preglede tehnične brezhibnosti, poleg tega pa ukrepi niso obvezni. Zato bi morala biti analiza učinkovitosti in harmonizacije sistemov ocenjevanja tveganja izvedena v okviru Direktive 2006/22/ES, ko bodo uvedeni ustrezni ukrepi.

Glede na to naj bi to poročilo zagotovilo pregled izvedbenih ukrepov držav članic na podlagi predhodnih ugotovitev nadzora nad prenosom.

[6] „(1) *Države članice vzpostavijo sistem ocenjevanja tveganja za podjetja na podlagi relativnega števila in teže vseh kršitev Uredbe (EGS) št. 3820/85 ali št. 3821/85, ki jih stori posamezno podjetje.“*

2. DIREKTIVA

2.1 Področje uporabe Direktive

V Direktivi so se ohranili obvezni pregledi za vsa vozila, ki so se redno pregledovala že v skladu z Direktivo 2000/30/ES, tj. za težka tovorna vozila (N2, N3), avtobuse (M2, M3) in težka priklopna vozila (O3 in O4).

Kot novost pa so bili z Direktivo uvedeni pregledi traktorjev, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h in ki se večinoma uporabljajo za komercialni cestni prevoz na javnih cestah.

V Direktivi je poudarjeno, da imajo države članice pravico izvajati cestne preglede tehnične brezhibnosti vozil, ki z Direktivo niso zajeta, na primer lahkih vozil (N1), ali izvajati preglede drugod kot na javnih cestah.

2.2 Sistem ocenjevanja tveganja; izbira vozil za začetni cestni pregled tehnične brezhibnosti

Kot novost se z Direktivo razširja sistem ocenjevanja tveganja, vzpostavljen z Direktivo 2006/22/ES. Države članice morajo zdaj svojim sistemom ocenjevanja tveganja dodati podatke o številu in resnosti pomanjkljivosti, ugotovljenih med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti težkih tovornih vozil, avtobusov in težkih priklopnih vozil, ne pa tudi hitrih traktorjev.

Direktiva v Prilogi I določa merila, kot sta število in resnost napak, za določitev profila tveganja podjetja, vendar je uporaba meril zgolj neobvezna, države članice pa lahko uporabljajo svoj sistem.

Poleg podatkov, zbranih med cestnimi pregledi domačih vozil, morajo države članice svojim sistemom ocenjevanja tveganja dodati tudi podatke, ki jih prejmejo od drugih držav članic.

Države članice lahko dovolijo podjetjem, da se na vozilih opravijo dodatni prostovoljni tehnični pregledi, podatki o teh pregledih pa se lahko upoštevajo, da se izboljša profil tveganja podjetja.

Vozila, ki bodo pregledana, se lahko izberejo glede na visok profil tveganja prevoznikov ali naključno, če obstaja sum, da vozilo predstavlja tveganje za varnost v cestnem prometu ali okolje.

2.3 Sistem cestnih pregledov; vsebina in metode cestnih pregledov tehnične brezhibnosti

Ena od najpomembnejših novosti Direktive je uvedba dvostopenjskega pristopa za cestne preglede tehnične brezhibnosti.

Na vsakem vozilu, izbranem za cestni pregled tehnične brezhibnosti, mora inšpektor izvesti vsaj začetni pregled. Začetni pregled sestavljajo obvezni in neobvezni elementi. V vsakem primeru mora inšpektor preveriti zadnje potrdilo o tehničnem pregledu in poročilo o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti, če je na voljo, ter opraviti vizualno oceno tehničnega stanja vozila. Poleg tega mora tudi preveriti, ali so bile morebitne okvare, navedene v zadnjem poročilu o tehničnem cestnem pregledu, odpravljene. Neobvezni elementi so vizualni pregled pritrjenosti tovora vozila in tehnično preverjanje s katero koli metodo, ki se zdi primerna. Namen takih tehničnih preverjanj je utemeljitev odločitve, da je treba na vozilu opraviti podrobnejši pregled ali da se zahteva odprava ugotovljenih večjih ali nevarnih okvar, preden se vozilu dovoli nadaljnja vožnja po javnih cestah.

Na podlagi rezultata začetnega pregleda se inšpektor odloči, ali je treba na vozilu opraviti podrobnejši pregled.

Čeprav se za začetni pregled Direktiva uporablja bolj kot okvir in državam članicam dovoljuje veliko prožnosti, morajo biti podrobnejši pregledi izvedeni v skladu s strogimi pravili, določenimi v Direktivi.

Podobno kot Direktiva 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih Direktiva v Prilogi II opredeljuje postavke, metode, razloge za neustreznost in razvrstitev napak, ki se med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti uporabljajo kot usklajen minimum. Vendar mora inšpektor med rednim tehničnim pregledom preveriti vsako postavko in zajeti celotno Prilogo, med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti pa morajo biti zajete samo tiste postavke, navedene v Prilogi II k Direktivi, ki se štejejo za potrebne in pomembne. Kljub temu je treba posebno pozornost nameniti varnosti zavor, pnevmatik, koles, šasije in emisij.

V zvezi s tehničnim cestnim pregledom velja omejitev, da če je bil glede na potrdilo o tehničnem pregledu ali poročilo o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti v zadnjih treh mesecih izveden pregled ene od postavk, navedenih v Prilogi II, lahko inšpektor pregleda samo navedeno postavko, če to upravičuje očitna pomanjkljivost.

Po podrobnejšem pregledu mora inšpektor izdati poročilo v skladu s Prilogo IV, izvod poročila pa dati vozniku.

2.4 Odgovornosti; inšpektorji; prostori za preglede; kazni

V Direktivi so opredeljene jasne zahteve, katerih izpolnjevanje morajo zagotoviti države članice:

- da je treba original ali overjeni izvod zadnjega potrdila o tehničnem pregledu in poročila o zadnjem cestnem pregledu tehnične brezhibnosti hraniti v vozilu. Sprejemljivo je lahko tudi elektronsko dokazilo;
- da podjetja in vozniki vozila, ki se pregleduje, sodelujejo z inšpektorji in zagotovijo dostop do vozila, njegovih delov in vse ustrezne dokumentacije;
- da je brez poseganja v odgovornosti voznikov opredeljena odgovornost podjetij za vzdrževanje vozil v varnem in tehnično brezhibnem stanju;
- da se inšpektorji vzdržijo vsakršne diskriminacije na podlagi narodnosti voznika ali države registracije vozila;
- da se inšpektorji izognejo vsakršnemu nasprotju interesov, ki bi lahko vplivalo na nepristranskost in objektivnost njihovih odločitev, ter
- da nagrajevanje inšpektorjev ni neposredno povezano z rezultati začetnih ali podrobnejših cestnih pregledov tehnične brezhibnosti.

Poleg tega je Direktiva določila posebno zahtevo glede inšpektorjev, ki izvajajo podrobnejše preglede. Ti inšpektorji morajo izpolnjevati minimalne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja, določene za inšpektorje, ki izvajajo redne tehnične preglede.

Kar zadeva prostore, ki se uporabljajo za podrobnejše cestne preglede, se lahko uporabijo mobilna enota za pregled ali prostori, namenjeni cestnim pregledom, ali pa center za izvajanje tehničnih pregledov, kar od tega je najbližje. Oprema, potrebna za izvajanje nekaterih pregledov, kot so pregledi zavor ali obesitev koles, mora biti na voljo v mobilni enoti za pregled in prostorih, namenjenih cestnim pregledom. Če bi bilo treba pregledati postavko, za katero potrebna oprema ni na voljo, je treba vozilo napotiti v center, kjer se pregled lahko izvede.

2.5 Ocena pomanjkljivosti; naknadni postopki v primeru velikih ali nevarnih pomanjkljivosti; pristojbine za preglede

Komisija je leta 2010 sprejela priporočilo[7], da bi zagotovila smernice za inšpektorje in usklajeno oceno napak, navedenih v Prilogi II k Direktivi 2009/40/ES. Na podlagi priporočila so bile uvedene tri kategorije napak (manjše, večje in nevarne), prav tako je bila v obliki smernic opredeljena kategorija za vsako napako.

Poleg tega je bilo na podlagi priporočila z Direktivo 2014/45/EU uvedeno ocenjevanje pomanjkljivosti kot usklajen ukrep za redne tehnične preglede. Enak pristop je bil uporabljen med revizijo ukrepov za cestne preglede tehnične brezhibnosti. Z Direktivo se uvajajo tri različne kategorije napak. Glede na resnost so lahko manjše, večje ali nevarne. Če je med cestnim pregledom ugotovljenih več napak iz različnih kategorij resnosti, je treba vozilo razvrstiti glede na najresnejšo pomanjkljivost. Prav tako je lahko vozilo, če ima več napak na istem področju pregleda (kot so zavore ali krmilo), uvrščeno v višjo skupino najresnejših pomanjkljivosti, če je zaradi skupnih učinkov napak tveganje za varnost v cestnem prometu večje.

2.6 Odstotek vozil, ki jih je treba pregledati; poročilo o pregledu in podatkovne baze o cestnih pregledih tehnične brezhibnosti; sporočanje informacij Komisiji

Kot novost je bil z Direktivo opredeljen splošni cilj, da mora vsako leto skupno število začetnih cestnih pregledov tehnične brezhibnosti v EU ustrezati vsaj 5 % skupnega števila registriranih težkih tovornih vozil, avtobusov in težkih priklopnih vozil.

Na ravni držav članic to pomeni, da si mora vsaka prizadevati za izvedbo sorazmernega števila začetnih cestnih pregledov tehnične brezhibnosti ob upoštevanju števila takšnih vozil, ki so registrirana na njenem ozemlju.

Države članice morajo zbirati nekatere podatke po začetnih in podrobnejših cestnih pregledih tehnične brezhibnosti. Zbrani podatki so podlaga za poročila, ki jih morajo vsako drugo leto poslati Komisiji.

Prva nacionalna poročila bodo zajemala leti 2019 in 2020 ter jih bo treba poslati Komisiji do 31. marca 2021.

2.7 Določitev kontaktnih točk; sodelovanje med državami članicami; usklajeni cestni pregledi tehnične brezhibnosti

V skladu z Direktivo morajo države članice določiti nacionalne kontaktne točke in o njih uradno obvestiti Komisijo. Naloge teh kontaktnih točk so:

- skrbeti za usklajevanje z nacionalnimi kontaktnimi točkami drugih držav članic pri vprašanjih, povezanih z Direktivo, zlasti kjer so bile med cestnim pregledom ugotovljene velike ali nevarne pomanjkljivosti vozila, registriranega v drugi državi članici;
- Komisiji vsako drugo leto poslati podatke o cestnih pregledih tehnične brezhibnosti, ki so jih izvedle.

[7] Priporočilo Komisije o oceni napak, ugotovljenih med izvajanjem tehničnih pregledov v skladu z Direktivo 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (2010/378/EU).

3. NACIONALNI UKREPI ZA PRENOS, KI SO JIH PRIGLASILE DRŽAVE ČLANICE, IN PREDHODNE UGOTOVITVE NJIHOVE OCENE

3.1 Nacionalni ukrepi za prenos, ki so jih priglasile države članice

Države članice so morale sprejeti in objaviti nacionalne ukrepe, potrebne za uskladitev z Direktivo, do 20. maja 2017 ter o njih nato uradno obvestiti Komisijo. Ukrepi se uporabljajo od 20. maja 2018.

Do 20. maja 2017 je samo osem od 28 držav članic Komisijo obvestilo, da je prenos Direktive dokončan. Komisija je v skladu s postopkovnimi pravili začela postopke za ugotavljanje kršitev, pri čemer je preostalih 20 držav članic pozvala, naj sprejmejo potrebne nacionalne ukrepe za prenos. Začetek postopkov za ugotavljanje kršitev je bil podlaga za intenzivne izmenjave z državami članicami in je v večini primerov privedel do priglasitve manjkajočih nacionalnih ukrepov za prenos.

3.2 Predhodne ugotovitve

Komisija je za pridobitev predhodne ocene nacionalnih ukrepov za prenos, kar zadeva njihovo skladnost z zahtevami iz Direktive, najela zunanjega izvajalca. Komisija njegove ugotovitve še dodatno analizira, delo pa naj bi bilo po pričakovanjih končano v prihodnjih mesecih.

3.2.1 Področje uporabe Direktive

Glede na predhodno analizo nacionalnih ukrepov za prenos je bila vključitev hitrih traktorjev za nekatere države članice zahtevna naloga. Nekaj manjših težav je bilo ugotovljenih tudi v zvezi s kategorijami vozil, ki so že bile del ureditve cestnih pregledov, kar bo zahtevalo dodatno pojasnilo.

3.2.2 Sistem ocenjevanja tveganja; izbira vozil za začetni cestni pregled tehnične brezhibnosti

Predhodna ocena je v več državah članicah nakazala morebitne težave glede razširitve sistema ocenjevanja tveganja s podatki, ki izhajajo iz cestnih pregledov tehnične brezhibnosti. To bo zahtevalo dodatno analizo in izmenjave z zadevnimi državami članicami.

Zdi se, da je večina držav članic uvedla neobvezne ukrepe iz Direktive v zvezi z izbiro vozil, med predhodno oceno pa ni bil podan noben bistven pomislek.

3.2.3 Sistem cestnih pregledov; vsebina in metode cestnih pregledov tehnične brezhibnosti

Glede na predhodne ugotovitve se je uvajanje ločene začetne in podrobnejše faze cestnega pregleda tehnične brezhibnosti izkazalo za težavno. Zdi se, da v nekaterih državah članicah jasno ločevanje med tema dvema fazama ni bilo uvedeno, kar lahko sproži nadaljnja vprašanja o težavah, neposredno povezanih z različnima fazama, kot so zbiranje podatkov, poročilo o podrobnejšem cestnem pregledu tehnične brezhibnosti ali usposabljanje inšpektorjev.

3.2.4 Odgovornosti; inšpektorji; prostori za preglede; kazni

Predhodna analiza ni vzbudila pomembnih pomislekov, vendar bodo pri nekaterih točkah v zvezi z zahtevami, določenimi za inšpektorje, potrebne nadaljnje ocene in izmenjave z zadevnimi državami članicami.

3.2.5 Ocena pomanjkljivosti; naknadni postopki v primeru velikih ali nevarnih pomanjkljivosti; pristojbine za preglede

Splošne ugotovitve predhodne ocene so bile pozitivne, vendar bodo pri nekaterih točkah potrebna nadaljnja pojasnila.

Zdi se, da je samo nekaj držav članic uvedlo neobvezne ukrepe, s katerimi zahtevajo plačilo pristojbine, povezane z izvedbo pregleda, kjer so bile med podrobnejšim pregledom ugotovljene napake.

3.2.6 Odstotek vozil, ki jih je treba pregledati; poročilo o pregledu in podatkovne baze o cestnih pregledih tehnične brezhibnosti; sporočanje informacij Komisiji

Kar zadeva 5-odstotni prag in sorazmerno število pregledov na ravni držav članic ter sporočanje informacij Komisiji vsako drugo leto, je bilo nacionalne ukrepe za prenos v nekaterih primerih težko prepoznati, vendar v predhodni oceni večje težave niso bile ugotovljene.

Po drugi strani pa nova obveznost zbiranja različnih sklopov informacij po začetnem in podrobnejšem pregledu nekaterim državam članicam očitno povzroča težave ter bodo potrebni dodatna pojasnila in izmenjave z državami članicami.

Glede informacij, ki jih je treba zbirati na nacionalni ravni, bi bilo treba opozoriti, da je Direktiva države članice brez prehodnih ukrepov postavila v težek položaj. Direktiva se uporablja od 20. maja 2018, vendar bodo prva nacionalna poročila v skladu z Direktivo zajemala samo leti 2019 in 2020. To pomeni, da bi bilo treba podatke za celotno leto 2018 še vedno zbrati in nacionalna poročila pripraviti v skladu z Direktivo 2000/30/ES, vendar je bilo to razveljavljeno 20. maja 2018 z datumom začetka uporabe Direktive. Ta pravna praznina je državam članicam povzročila znatne praktične težave med pripravo poročil o tehničnih cestnih pregledih za obdobje 2017–2018.

3.2.7 Določitev kontaktnih točk; sodelovanje med državami članicami; usklajeni cestni pregledi

Države članice so svoje nacionalne kontaktne točke priglasile do 20. maja 2015, odtlej pa pošiljajo redne posodobitve. Na podlagi uradnih obvestil in njihovih naknadnih posodobitev je Komisija sestavila seznam priglašenih nacionalnih kontaktnih točk ter ga redno pošilja državam članicam.

4. POVZETEK – SKLEPNE UGOTOVITVE

S svežnjem o tehničnih pregledih, sprejetim leta 2014, je bilo uvedenih več novosti na področju rednih tehničnih pregledov, cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in dokumentov o registraciji vozil, hkrati pa se je ohranila večina obstoječih in delujočih zahtev.

Osem držav članic je pravočasno dokončale prenos ukrepov iz Direktive v nacionalno zakonodajo. Ostalih 20 jih je obveznost prenosa izpolnilo, ko je Komisija sprožila uradne postopke, s katerimi jih je pozvala, naj to storijo.

Kar zadeva skladnost nacionalnih ukrepov s tistimi iz Direktive, predhodna ocena kaže, da je prenos na splošno zadovoljiv v večini držav članic, vendar bi lahko Komisija v nekaterih

primerih razmislila o izmenjavah z zadevnimi državami članicami, da bi se razjasnile morebitne težave zaradi neskladnosti.

Kar zadeva učinke Direktive na različne vidike cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, bi bilo mogoče koristne sklepe izpeljati šele na podlagi podatkov, pridobljenih po treh letih neprekinjene uporabe. Komisija bo kljub temu pozorno spremljala razmere in zagotovila naknadno oceno, ko bo čas za to.