COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 3.11.2020
COM(2020) 676 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

referitor la punerea în aplicare a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE

Cuprins

1. Introducere 2
2. Directiva 4
3. Măsurile naționale de transpunere notificate de statele membre și constatările preliminare ale evaluării acestora 7
4. Rezumat – concluzii 8

1. INTRODUCERE

1.1. Context

Inspecția vehiculelor este fundamentală pentru siguranța rutieră. Normele UE care stabilesc standardele minime pentru controlul vehiculelor datează din 1977, făcând doar obiectul unor actualizări minore. De atunci, însă, vehiculele, conduita șoferilor și tehnologia au evoluat foarte mult. Prima modificare substanțială a cadrului de inspecție tehnică a vehiculelor a fost introdusă odată cu adoptarea Pachetului privind inspecția tehnică auto[1] în 2014. Acesta avea trei părți: inspecțiile tehnice periodice, controalele tehnice în trafic ale vehiculelor comerciale și documentele de înmatriculare a vehiculelor.

Propunerea de Pachet privind inspecția tehnică auto din 2012 a fost determinată de orientările Comisiei pentru politica de siguranță rutieră[2] din 2010. La *„obiectivul nr. 4: Vehicule mai sigure”* al orientărilor de politică, Comisia a definit acțiunea de a *„formula propuneri în vederea întăririi și armonizării progresive a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere”*.

Directiva 2014/47/UE[3] privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale (denumită în continuare „directiva”) se aplică din 20 mai 2018 și a introdus noutăți substanțiale față de Directiva 2000/30/CE[4].

Noutățile includ:

- îmbunătățirea calității inspecției vehiculelor prin stabilirea unor standarde comune minime privind echipamentele, formarea inspectorilor care efectuează inspecții mai detaliate, clasificarea deficiențelor și măsurile subsecvente în cazul identificării unor deficiențe;
- extinderea sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi de transport rutier, introdus prin Directiva 2006/22[5], prin includerea informațiilor obținute în urma controalelor tehnice în trafic;
- folosirea unei abordări în două etape pentru controalele tehnice în trafic prin introducerea inspecției inițiale mai detaliate;
- primele măsuri pentru controlul arimării încărcăturii;
- inspectarea obligatorie la nivelul întregii UE a tractoarelor de mare viteză utilizate în activități comerciale de transport rutier de marfă.

---

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

2 Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră* 2011-2020, COM (2010) 389 final.

3 Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE, *JO L 127, 29.4.2014, p. 134*.

4 Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate, *JO L 203, 10.8.2000, p. 1*.

5 Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, *JO L 102, 11.4.2006, p. 35-44*.

1.2. Scopul și sfera de cuprindere ale prezentului raport

În conformitate cu articolul 24 alineatul (1) din directivă, Comisia trebuie să întocmească un raport până la 20 mai 2020. Comisia recunoaște pe deplin și regretă profund transmiterea cu întârziere a raportului care ar fi trebuit întocmit până la 20 mai 2020. În conformitate cu articolul 24 alineatul (2), un alt raport trebuie să fie prezentat până cel târziu la 20 mai 2022.

Conform articolului 24 alineatul (1), raportul ar trebui

- să furnizeze informații cu privire la punerea în aplicare și efectele directivei;
- să analizeze îndeosebi efectul său în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței rutiere;
- să evalueze costurile și beneficiile eventualei includeri a vehiculelor utilitare ușoare (N1) și a remorcilor (O2) în domeniul de aplicare al directivei.

Conform articolului 24 alineatul (2), raportul ar trebui

- să furnizeze informații cu privire la punerea în aplicare și efectele directivei, în special
    - în ceea ce privește eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, îndeosebi în definirea profilurilor de risc reciproc comparabile ale diferitelor întreprinderi în cauză;
- să fie însoțit de o evaluare detaliată a impactului care să analizeze costurile și beneficiile în întreaga Uniune, pusă la dispoziția Parlamentului European și a Consiliului cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative, după caz, de includere a noi categorii de vehicule în domeniul de aplicare al directivei.

După cum s-a menționat mai sus, directiva se aplică din 20 mai 2018. Cu scopul de a genera date din care să se extragă concluzii semnificative, în special cu privire la efectul acestora asupra îmbunătățirii siguranței rutiere, este necesară, în medie, o perioadă de aplicare neîntreruptă de trei ani. Prin urmare, procesul de colectare a datelor pe baza cărora se vor putea formula concluzii cu privire la efectele directivei poate începe cel mai devreme în a doua jumătate a anului 2021.

În ceea ce privește analiza costurilor și a beneficiilor eventualei includeri a vehiculelor utilitare ușoare și a remorcilor ușoare, Comisia ar efectua analiza necesară în cadrul unei evaluări de impact anterior unei eventuale propuneri viitoare a Comisiei.

În ceea ce privește eficacitatea și armonizarea sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc, ar trebui remarcat faptul că directiva completează sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc doar prin adăugarea unor informații relevante în legătură cu controlul tehnic în trafic. Cu toate acestea, obligația de a crea un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc este stabilită la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE[6]. Mai mult, Directiva 2006/22/CE nu a armonizat sistemele de clasificare în funcție de gradul de risc, prin urmare, statele membre au avut libertatea de a defini detaliile propriilor sisteme naționale de clasificare în funcție de gradul de risc. Deși anexa I la directivă stabilește criteriile de atribuire a unui profil de risc unei întreprinderi, domeniul de aplicare al acestor măsuri se limitează la controalele tehnice în trafic și acestea au, de asemenea, doar caracter opțional. Prin urmare, analiza eficacității și armonizării sistemelor de clasificare în funcție de gradul de risc ar trebui să fie efectuată în cadrul Directivei 2006/22/CE, odată ce măsurile respective vor fi fost introduse.

[6] „(1) *Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 sau ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 comise de fiecare întreprindere.”*

În acest sens, prezentul raport își propune să ofere o imagine de ansamblu asupra acțiunilor statelor membre de punere în aplicare pe baza constatărilor preliminare ale controlului transpunerii.

2. DIRECTIVA

2.1 Domeniul de aplicare al directivei

Directiva a menținut inspecția obligatorie pentru toate vehiculele care fuseseră deja inspectate în mod regulat în conformitate cu Directiva 2000/30/CE, și anume, pentru vehiculele grele de marfă (N2, N3), autobuze (M2, M3) și pentru remorcile grele (O3 și O4).

Cu toate acestea, ca noutate, directiva a introdus inspectarea tractoarelor cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h, utilizate în principal pe drumurile publice în activități comerciale de transport rutier de marfă.

Directiva subliniază că statele membre au dreptul de a efectua controale tehnice în trafic asupra vehiculelor care nu intră sub incidența directivei, cum ar fi cele efectuate asupra vehiculelor ușoare (N1), sau de a efectua controale în alte locuri decât pe drumurile publice.

2.2 Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc; selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic în trafic inițial

Ca noutate, directiva extinde sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc instituit prin Directiva 2006/22/CE. Statele membre sunt acum obligate să adauge la sistemele lor de clasificare în funcție de gradul de risc informațiile referitoare la numărul și gravitatea deficiențelor detectate în timpul controlului tehnic în trafic asupra vehiculelor grele de marfă, autobuzelor și remorcilor grele, dar nu și asupra tractoarelor de mare viteză.

În anexa I, directiva stabilește criterii, cum ar fi numărul și gravitatea defecțiunilor, pentru atribuirea unui profil de risc unei întreprinderi, însă utilizarea criteriilor este doar opțională, iar statele membre pot utiliza propriul sistem.

Pe lângă informațiile colectate în timpul controalelor tehnice în trafic efectuate asupra vehiculelor naționale, statele membre trebuie să adauge și informațiile pe care le primesc de la alte state membre în sistemul lor de clasificare în funcție de gradul de risc.

Statele membre pot permite întreprinderilor să-și supună vehiculele unor inspecții tehnice suplimentare voluntare, iar informațiile privind aceste inspecții pot fi luate în considerare pentru a îmbunătăți profilul de risc al unei întreprinderi.

Vehiculele care trebuie inspectate pot fi selectate fie pe baza profilului de risc ridicat al întreprinderii operatoare, fie aleatoriu, dacă există suspiciunea că vehiculul prezintă un risc pentru siguranța rutieră sau pentru mediu.

2.3 Sistemul de control tehnic în trafic; conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic

Una dintre cele mai importante noutăți ale directivei este introducerea unei abordări în două etape pentru controlul tehnic în trafic.

În cazul fiecărui vehicul selectat pentru un control tehnic în trafic, inspectorul trebuie să efectueze cel puțin controlul inițial. Controlul inițial include atât elemente obligatorii, cât și elemente opționale. În fiecare caz, inspectorul trebuie să verifice cel mai recent certificat de inspecție tehnică, raportul controlului tehnic în trafic, dacă este disponibil, și să efectueze o

evaluare vizuală a stării tehnice a vehiculului. În plus, inspectorul trebuie, de asemenea, să verifice dacă au fost remediate defecțiunile din raportul de control tehnic în trafic anterior. Elementele opționale sunt inspecția vizuală a arimării încărcăturii vehiculului și verificările tehnice prin orice metodă considerată adecvată. Scopul acestor verificări tehnice este fundamentarea unei decizii de a supune vehiculul unui control mai detaliat sau de a solicita remedierea defecțiunilor majore sau periculoase detectate înainte de a permite vehiculului să mai circule pe drumurile publice.

Pe baza rezultatului controlului inițial, inspectorul decide dacă este necesară supunerea vehiculului unui control mai detaliat.

În timp ce, pentru controlul inițial, directiva servește mai mult drept cadru și permite multă flexibilitate statelor membre, controalele mai detaliate trebuie efectuate urmând regulile stricte stabilite de directivă.

În mod similar cu Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică, în anexa II, directiva definește elementele, metodele, motivele respingerii și clasificarea defecțiunilor aplicabile ca minime armonizate în timpul controlului tehnic în trafic. Cu toate acestea, în timp ce, pe durata inspecției tehnice periodice, inspectorul trebuie să verifice fiecare element și să acopere întreaga anexă, în timpul unui control tehnic în trafic trebuie acoperite doar acele elemente enumerate în anexa II la directivă, care sunt considerate necesare și relevante. Totuși, o atenție deosebită trebuie acordată siguranței frânelor, anvelopelor, roților, șasiului și elementelor poluante.

O limită pentru controlul tehnic în trafic este aceea că, dacă, în conformitate cu certificatul de inspecție tehnică sau cu un raport de control tehnic în trafic, în ultimele trei luni a fost efectuată o inspecție a unuia dintre elementele enumerate în anexa II, inspectorul poate verifica doar acel element, dacă există o deficiență evidentă care justifică respectivul control.

După un control mai detaliat, inspectorul trebuie să întocmească un raport în conformitate cu anexa IV și trebuie să îi elibereze conducătorului auto o copie a raportului respectiv.

2.4 Responsabilitățile; inspectorii; instalațiile de control; sancțiuni

Directiva definește cerințe clare, cu privire la care statele membre trebuie să se asigure că:

- cel mai recent certificat de inspecție tehnică și cel mai recent raport de control tehnic în trafic sunt păstrate la bordul vehiculului în original sau în copie legalizată. Dovezile electronice pot fi, de asemenea, admisibile;
- întreprinderile și conducătorii vehiculului controlat cooperează cu inspectorii și oferă acces la vehicul, la părțile acestuia și la toată documentația relevantă;
- sunt definite responsabilitățile întreprinderilor de a-și menține vehiculele într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, fără a aduce atingere responsabilităților conducătorilor auto;
- inspectorii se abțin de la orice fel de discriminare pe considerente care țin de naționalitatea conducătorului auto sau de țara de înmatriculare a vehiculului;
- inspectorii sunt liberi de orice conflict de interese care ar putea influența imparțialitatea și obiectivitatea deciziilor lor și
- recompensa pentru inspectori nu este direct legată de rezultatele controalelor tehnice în trafic inițiale sau mai detaliate.

În plus, directiva a stabilit o cerință specifică privind inspectorii care efectuează controale mai detaliate. Acești inspectori trebuie să respecte cerințele minime de competență și formare stabilite pentru inspectorii care efectuează inspecții tehnice periodice.

În ceea ce privește instalațiile utilizate pentru controalele tehnice mai detaliate în trafic, acestea pot fi o unitate mobilă de control, o facilitate de control în trafic desemnată sau un centru de inspecție tehnică periodică, oricare dintre acestea este situată cel mai aproape. Echipamentul necesar pentru efectuarea anumitor controale, cum ar fi cele la frâne sau la suspensie, trebuie să fie disponibil atât în unitatea mobilă de control, cât și în facilitatea de control în trafic desemnată. Dacă ar trebui controlat un element pentru care nu este disponibil echipamentul necesar, vehiculul trebuie să fie direcționat către un centru de control unde poate fi efectuată inspecția.

2.5 Clasificarea deficiențelor; măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase; taxele de control

În 2010, Comisia a adoptat o recomandare[7] pentru a oferi îndrumări inspectorilor și pentru a asigura o evaluare armonizată a defecțiunilor enumerate în anexa II la Directiva 2009/40/CE. Recomandarea a introdus trei categorii de defecțiuni (minore, majore și periculoase) și a definit categoria pentru fiecare defecțiune ca îndrumare.

Pe baza recomandării, Directiva 2014/45/UE a introdus evaluarea deficiențelor ca măsură armonizată pentru inspecția tehnică periodică. Aceeași abordare a fost utilizată în timpul revizuirii măsurilor pentru controlul tehnic în trafic. Directiva a introdus trei categorii diferite de defecțiuni. În funcție de gravitatea lor, defecțiunile pot fi minore, majore sau periculoase. Atunci când, în timpul controlului tehnic în trafic, se constată mai multe defecțiuni care se încadrează în diferite categorii de gravitate, vehiculul trebuie clasificat în funcție de deficiența mai gravă. În plus, dacă prezintă mai multe defecțiuni în aceeași zonă controlată (cum ar fi frânarea sau direcția), vehiculul poate fi clasificat în categoria următoare de gravitate a deficiențelor, dacă efectele combinate ale defecțiunilor duc la un risc mai mare pentru siguranța rutieră.

2.6 Procentul de vehicule care trebuie controlate; raportul de control și bazele de date privind controalele tehnice în trafic; comunicarea de informații către Comisie

Ca noutate, directiva a definit obiectivul general conform căruia, în fiecare an, numărul total de controale tehnice în trafic inițiale din UE trebuie să acopere cel puțin 5 % din numărul total de vehicule grele de marfă, autobuze și remorci grele înmatriculate.

La nivel de stat membru, înseamnă că fiecare dintre acestea trebuie să depună eforturi pentru a efectua un număr adecvat de controale tehnice în trafic inițiale, proporțional cu numărul de astfel de vehicule înmatriculate pe teritoriul său.

Statele membre sunt obligate să colecteze anumite informații atât după controalele tehnice în trafic inițiale, cât și după controalele mai detaliate. Informațiile colectate servesc drept bază pentru rapoartele pe care trebuie să le trimită Comisiei din doi în doi ani.

---

[7] Recomandare a Comisiei privind evaluarea defecțiunilor în cadrul inspecțiilor tehnice auto, în conformitate cu Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora (2010/378/UE).

Primele rapoarte naționale vor acoperi anii 2019 și 2020 și vor fi trimise Comisiei până la 31 martie 2021.

2.7 Desemnarea unui punct de contact; cooperarea între statele membre; controale tehnice în trafic concertate

Directiva a impus statelor membre să desemneze și să notifice Comisiei punctul lor de contact național. Sarcinile unui astfel de punct de contact sunt:

- să asigure coordonarea cu punctele naționale de contact ale altor state membre în problemele legate de directivă, în special atunci când în timpul unui control tehnic în trafic au fost identificate deficiențe majore sau periculoase în cazul unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru;
- să trimită Comisiei, din doi în doi ani, datele controalelor tehnice în trafic efectuate.

3. MĂSURILE NAȚIONALE DE TRANSPUNERE NOTIFICATE DE STATELE MEMBRE ȘI CONSTATĂRILE PRELIMINARE ALE EVALUĂRII ACESTORA

3.1 Măsurile naționale de transpunere notificate de statele membre

Statele membre au avut obligația să adopte și să publice măsurile naționale necesare pentru a se conforma directivei până la 20 mai 2017 și, ulterior, să le notifice Comisiei. Măsurile se aplică începând cu data de 20 mai 2018.

Până la 20 mai 2017, doar 8 dintre cele 28 de state membre au informat Comisia că transpunerea directivei fusese finalizată. În conformitate cu normele procedurale, Comisia a lansat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, îndemnând celelalte 20 de state membre să adopte măsurile naționale de transpunere necesare. Lansarea procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor a stat la baza unor schimburi intense cu statele membre și, în majoritatea cazurilor, a condus la notificarea măsurilor naționale de transpunere lipsă.

3.2 Constatări preliminare

Pentru a obține o evaluare preliminară a măsurilor naționale de transpunere cu privire la conformarea acestora cu cerințele directivei, Comisia a angajat serviciile unui contractant extern. Constatările contractantului sunt analizate în continuare de către Comisie, preconizându-se că lucrările vor fi finalizate în următoarele luni.

3.2.1 Domeniul de aplicare al directivei

Conform analizei preliminare a măsurilor naționale de transpunere, includerea tractoarelor de mare viteză a fost o provocare pentru unele state membre. De asemenea, au putut fi detectate unele probleme minore în legătură cu categoriile de vehicule care au făcut deja obiectul regimului controalelor tehnice în trafic, ceea ce va necesita clarificări suplimentare.

3.2.2 Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc; selectarea vehiculelor pentru controlul tehnic în trafic inițial

Evaluarea preliminară a indicat posibile probleme în mai multe state membre în ceea ce privește extinderea sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc prin includerea informațiilor care rezultă din controalele tehnice în trafic. Această constatare va necesita analize și schimburi suplimentare cu statele membre în cauză.

Se pare că majoritatea statelor membre au introdus măsurile opționale ale directivei privind selecția vehiculelor și nu au fost semnalate motive de îngrijorare substanțiale în timpul evaluării preliminare.

3.2.3 Sistemul de control tehnic în trafic; conținutul și metodele controalelor tehnice în trafic

Conform constatărilor preliminare, introducerea etapei inițiale separate de etapa mai detaliată a controlului tehnic în trafic s-a dovedit a fi o provocare. Se pare că separarea clară a celor două etape nu a fost introdusă în unele state membre, ceea ce ar putea ridica întrebări suplimentare cu privire la aspecte legate direct de diferitele etape, cum ar fi colectarea datelor, un raport de control tehnic în trafic mai detaliat sau formarea inspectorilor.

3.2.4 Responsabilitățile; inspectorii; instalațiile de control; sancțiuni

Analiza preliminară nu a ridicat motive de îngrijorare majore, dar unele puncte legate de cerințele stabilite pentru inspectori vor necesita evaluări suplimentare și schimburi cu statele membre în cauză.

3.2.5 Clasificarea deficiențelor; măsuri subsecvente în cazul identificării unor deficiențe majore sau periculoase; taxele de control

Concluziile generale ale evaluării preliminare au fost pozitive, dar unele puncte vor necesita clarificări suplimentare.

Se pare că doar câteva state membre au introdus măsurile opționale de solicitare a plății unei taxe legate de efectuarea controlului în cazul în care au fost constatate defecțiuni în timpul controlului mai detaliat.

3.2.6 Procentul de vehicule care trebuie controlate; raportul de control și bazele de date privind controalele tehnice în trafic; comunicarea de informații către Comisie

În ceea ce privește pragul de 5 %, numărul proporțional de controale la nivelul statelor membre și comunicarea informațiilor către Comisie la interval de doi ani, măsurile naționale de transpunere au fost, în unele cazuri, dificil de identificat, dar evaluarea preliminară nu a identificat probleme majore.

Pe de altă parte, noua obligație privind colectarea diferitor seturi de informații după controalele inițiale și cele mai detaliate pare să fi reprezentat o provocare pentru unele state membre și vor fi necesare clarificări și schimburi suplimentare cu statele membre respective.

În ceea ce privește informațiile care trebuie colectate la nivel național, ar trebui remarcat faptul că, în absența măsurilor tranzitorii, directiva a creat o situație dificilă pentru statele membre. Directiva se aplică de la 20 mai 2018, dar primele rapoarte naționale în conformitate cu directiva vor viza doar anii 2019 și 2020. Aceasta înseamnă că datele pentru întregul an 2018 ar trebui totuși colectate, iar rapoartele naționale ar trebui totuși întocmite în conformitate cu Directiva 2000/30/CE, cu toate că aceasta a fost abrogată la 20 mai 2018, dată de la care se aplică noua directivă. Acest vid juridic a ridicat probleme practice substanțiale statelor membre în timpul compilării rapoartelor lor de control tehnic în trafic aferente perioadei 2017-2018.

3.2.7 Desemnarea unui punct de contact; cooperarea între statele membre; controale tehnice în trafic concertate

Statele membre și-au notificat punctele de contact naționale până la 20 mai 2015 și au trimis actualizări periodice de atunci. Pe baza notificărilor și a actualizărilor ulterioare ale acestora, Comisia a întocmit o listă a punctelor naționale de contact notificate și o distribuie în mod regulat statelor membre.

4. REZUMAT – CONCLUZII

Pachetul privind inspecția tehnică auto adoptat în 2014 a introdus o serie de noutăți în domeniul inspecției tehnice periodice, al controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și al documentelor de înmatriculare a vehiculelor, menținând totodată în vigoare majoritatea cerințelor existente și funcționale.

Opt state membre au finalizat la timp transpunerea măsurilor directivei în legislația lor națională. Celelalte 20 și-au îndeplinit obligația de transpunere după ce Comisia a lansat procedurile oficiale care le-au îndemnat să facă acest lucru.

În ceea ce privește conformarea măsurilor naționale cu cele prevăzute în directivă, evaluarea preliminară indică faptul că transpunerea pare a fi în general satisfăcătoare în majoritatea statelor membre, însă, în unele cazuri, Comisia poate avea în vedere lansarea unor schimburi cu statele membre în cauză pentru a clarifica potențialele probleme de neconformare.

În ceea ce privește efectele directivei asupra diferitelor aspecte ale controlului tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, ar putea fi trase concluzii semnificative numai pe baza datelor generate după o perioadă de aplicare neîntreruptă de trei ani. Cu toate acestea, Comisia va monitoriza îndeaproape situația și va transmite ulterior o evaluare *ex post* la momentul oportun.