EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 3.11.2020.
COM(2020) 676 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ

Sadržaj

1. Uvod 2
2. Direktiva 4
3. Nacionalne mjere za prenošenje koje su prijavile države članice i preliminarni zaključci procjene tih mjera 7
4. Sažetak – zaključci 8

1. UVOD

1.1.Kontekst

Pregledi vozila ključni su za sigurnost na cestama. Propisi EU-a kojima se određuju minimalni standardi za preglede vozila utvrđeni su još 1977. i od tada su donesene samo manje izmjene. Međutim, vozila, ponašanje vozača i tehnologija od tada su se znatno promijenili. Prva bitna promjena okvira za preglede tehničke ispravnosti uvedena je donošenjem Paketa o tehničkoj ispravnosti vozila[1] 2014. Paket je bio podijeljen u tri dijela: periodične tehničke preglede, tehničke preglede ispravnosti gospodarskih vozila koji se obavljaju na cesti i dokumente o registraciji vozila.

Prijedlog Paketa o tehničkoj ispravnosti iz 2012. godine potaknula je Komunikacija Komisije o smjeru politike u području cestovne sigurnosti iz 2010.[2] U okviru „cilja br. 4: Sigurnija vozila" iz navedene komunikacije Komisija je utvrdila da je potrebno poduzeti mjere u vidu „donošenja prijedloga radi postupnog usklađivanja i poboljšavanja tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti na cesti".

Direktiva 2014/47/EU[3] o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji (dalje u tekstu „Direktiva") primjenjuje se od 20. svibnja 2018. i njome su uvedene bitne novosti u odnosu na Direktivu 2000/30/EZ[4].

Novosti uključuju:

- poboljšavanje kvalitete pregleda vozila uspostavljanjem zajedničkih minimalnih standarda za opremu, osposobljavanje inspektora koji provode detaljnije preglede, procjene i naknadne postupke u slučaju da su otkriveni nedostaci,
- proširenje sustava stupnjevanja rizika poduzeća u cestovnom prijevozu, koji je uveden Direktivom 2006/22[5] s informacijama prikupljenima na temelju pregleda tehničke ispravnosti na cesti,
- upotrebu pristupa u dva koraka za preglede na cesti uvođenjem početnog i detaljnijeg pregleda,
- prve mjere za pregled osiguranja tereta,
- obvezan pregled brzih traktora koji se upotrebljavaju u gospodarske svrhe u cestovnom prijevozu na razini EU-a.

1.2. Svrha i područje primjene ovog izvješća

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_hr

[2] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija *Ususret sigurnom europskom cestovnom prostoru: smjer politike u području cestovne sigurnosti 2011.–2020.*, COM(2010) 389 final.

[3] Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ, *SL L 127, 29.4.2014., str. 134.*

[4] Direktiva 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici, *SL L 203, 10.8.2000., str. 1.*

[5] Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive 88/599/EEZ, *SL L 102, 11.4.2006., str. 35.–44.*

Komisija je u skladu s člankom 24. stavkom 1. Direktive do 20. svibnja 2020. trebala izraditi izvješće. Komisija u potpunosti preuzima odgovornost i jako žali zbog kašnjenja izvješća koje je trebalo biti pripremljeno do 20. svibnja 2020. Još jedno izvješće treba biti dostavljeno najkasnije 20. svibnja 2022., u skladu s člankom 24. stavkom 2.

U izvješću bi u skladu s člankom 24. stavkom 1. trebalo:

- navesti informacije o primjeni i učincima Direktive,
- posebno analizirati njezin učinak u smislu poboljšanja sigurnosti na cestama,
- procijeniti troškove i koristi mogućeg uključivanja lakih teretnih vozila (N1) i prikolica (O2) u područje primjene Direktive.

U izvješću bi u skladu s člankom 24. stavkom 2.:

- trebalo navesti informacije o primjeni i učincima Direktive, osobito:
    - u pogledu učinkovitosti i usklađivanja sustavâ stupnjevanja rizika, posebno pri utvrđivanju profila uzajamno usporedivih rizičnosti različitih dotičnih poduzeća,
- trebala biti priložena iscrpna procjena učinka u kojoj se analiziraju troškovi i koristi širom Unije, koja se dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću, prema potrebi, najmanje šest mjeseci prije podnošenja bilo kojeg zakonskog prijedloga kako bi se u područje primjene Direktive uključile nove kategorije vozila.

Kao što je prethodno navedeno, Direktiva se primjenjuje od 20. svibnja 2018. Kako bi se prikupili podaci na temelju kojih bi se mogli donijeti konstruktivni zaključci, osobito u pogledu njezina učinka u smislu poboljšavanja sigurnosti na cestama, u prosjeku je potrebno neprekinuto razdoblje primjene od tri godine. Stoga prikupljanje podataka na temelju kojih će biti moguće donijeti zaključke o učincima Direktive može započeti najranije u drugoj polovini 2021.

Kad je riječ o analizi troškova i koristi mogućeg uključivanja lakih teretnih vozila i lakih prikolica u područje primjene Direktive, Komisija će provesti potrebnu analizu u okviru procjene učinka prije donošenja mogućeg budućeg prijedloga.

U pogledu učinkovitosti i usklađenosti sustavâ stupnjevanja rizika valja istaknuti da se Direktivom samo nadopunjuje sustav stupnjevanja rizika dodavanjem određenih relevantnih podataka u vezi s pregledima tehničke ispravnosti na cesti. Međutim, obveza u pogledu uspostave sustava stupnjevanja rizika utvrđena je člankom 9. Direktive 2006/22/EZ[6]. Štoviše, Direktivom 2006/22/EZ nisu usklađeni sustavi stupnjevanja rizika, pa je državama članicama bilo dopušteno da same definiraju detalje svojih nacionalnih sustava stupnjevanja rizika. Iako su u Prilogu I. Direktivi utvrđeni kriteriji za dodjeljivanje profila rizika poduzeću, područje primjene tih mjera ograničeno je na preglede tehničke ispravnosti na cesti te ni ti kriteriji nisu obvezni. Stoga bi analizu učinkovitosti i usklađenosti sustavâ stupnjevanja rizika trebalo provesti u okviru Direktive 2006/22/EZ nakon što se uvedu odgovarajuće mjere.

U tom je kontekstu cilj ovoga izvješća pružiti pregled mjera država članica koje je potrebno provesti na temelju preliminarnih zaključaka iz nadzora prenošenja navedenih direktiva u nacionalno zakonodavstvo.

[6] „1. Države članice uvode sustav stupnjevanja rizika za poduzeća na temelju relativnog broja i težine povreda uredbi (EEZ) br. 3820/85 ili (EEZ) br. 3821/85 koje je pojedino poduzeće počinilo.”

2. DIREKTIVA

2.1 Područje primjene Direktive

U Direktivi su zadržani obvezni pregledi za sva vozila koja su već redovito pregledavana u skladu s Direktivom 2000/30/EZ, tj. za teška teretna vozila (N2, N3), autobuse (M2, M3) i teške prikolice (O3 i O4).

Međutim, Direktivom je kao novost uveden pregled traktora s najvećom konstrukcijskom brzinom većom od 40 km/h koji se uglavnom upotrebljavaju na javnim cestama za cestovni prijevoz u gospodarske svrhe.

U Direktivi se ističe da države članice imaju pravo obavljati preglede tehničke ispravnosti na cesti na vozilima koja nisu obuhvaćena Direktivom, kao što su laka vozila (N1), ili obavljati preglede na mjestima koja nisu javne ceste.

2.2 Sustav stupnjevanja rizika; odabir vozila za početni pregled tehničke ispravnosti na cesti

Kao novost Direktivom je proširen sustav stupnjevanja rizika uspostavljen Direktivom 2006/22/EZ. Države članice sada su dužne svojim sustavima za stupnjevanje rizika dodati podatke o broju i ozbiljnosti nedostataka otkrivenih tijekom pregleda tehničke ispravnosti na cesti na teškim teretnim vozilima, autobusima i teškim prikolicama, ali ne i na brzim traktorima.

U Prilogu I. Direktivi utvrđeni su kriteriji za dodjeljivanje profila rizika poduzeću, kao što su broj i ozbiljnost nedostataka, ali upotreba tih kriterija nije obvezna, pa države članice mogu upotrebljavati vlastiti sustav.

Uz podatke prikupljene tijekom pregleda na cesti na domaćim vozilima, države članice u svoj sustav stupnjevanja rizika moraju dodati i informacije koje dobivaju od drugih država članica.

Države članice mogu dopustiti poduzećima da svoja vozila podvrgnu dodatnim dobrovoljnim tehničkim pregledima, a informacije o tim pregledima mogu se uzeti u obzir kako bi se poboljšao profil rizika poduzeća.

Vozila za pregled mogu se odabrati na temelju profila visokog rizika operativnog poduzeća ili slučajnim odabirom ako postoji sumnja da vozilo predstavlja rizik za sigurnost na cestama ili za okoliš.

2.3 Sustav pregleda na cesti; sadržaj i metode pregleda tehničke ispravnosti na cesti

Jedna od najvažnijih novina Direktive jest uvođenje pristupa pregledu tehničke ispravnosti na cesti koji se sastoji od dva koraka.

Na svakom vozilu odabranom za pregled tehničke ispravnosti na cesti inspektor mora obaviti najmanje početni pregled. Početni pregled sadržava obvezne i neobvezne elemente. U svakom slučaju inspektor mora provjeriti najnoviji zapisnik o tehničkom pregledu vozila i izvješće o tehničkom pregledu na cesti, ako postoji, te vizualno procijeniti tehničko stanje vozila. Osim toga, inspektor mora provjeriti i jesu li otklonjeni nedostaci navedeni u posljednjem izvješću o tehničkom pregledu na cesti. Neobvezni su elementi vizualni pregled osiguranja tereta vozila i tehničke provjere bilo kojom metodom koja se smatra odgovarajućom. Svrha je takvih tehničkih provjera potkrijepiti odluku o upućivanju vozila na detaljniji pregled ili zatražiti otklanjanje otkrivenih većih ili opasnih nedostataka prije nego što se vozilu dozvoli daljnje prometovanje javnim cestama.

Inspektor na temelju rezultata početnog pregleda odlučuje je li potrebno podvrgnuti vozilo detaljnijem pregledu.

Za razliku od početnog pregleda za koji Direktiva služi više kao okvir i omogućuje veću fleksibilnost državama članicama, detaljniji pregledi moraju se provoditi prema strogim pravilima utvrđenima Direktivom.

Slično kao i u Direktivi 2014/45/EU o periodičnom tehničkom pregledu, u Prilogu II. Direktivi utvrđuju se stavke, metode, razlozi za proglašenje vozila neispravnim i klasifikacija nedostataka koji se primjenjuju kao usklađeni minimalni zahtjevi tijekom pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Međutim, tijekom periodičnog tehničkog pregleda inspektor mora provjeriti svaku stavku i obuhvatiti cijeli Prilog, a tijekom tehničkog pregleda na cesti moraju biti obuhvaćene samo one stavke navedene u Prilogu II. Direktivi koje se smatraju potrebnima i relevantnima. Ipak, posebnu pozornost treba obratiti na sigurnost kočnica, guma, kotača, podvozja i štetno djelovanje.

Ograničenje pregleda tehničke ispravnosti na cesti odnosi se na to da ako je prema zapisniku o tehničkom pregledu vozila ili izvješću o pregledu na cesti proveden pregled jedne od stavaka navedenih u Prilogu II. tijekom prethodna tri mjeseca, inspektor tu stavku može ponovno provjeriti samo ako je takva provjera opravdana zbog očiglednog nedostatka.

Nakon detaljnijeg pregleda inspektor mora sastaviti izvješće u skladu s Prilogom IV., a presliku tog izvješća mora dati vozaču.

2.4 Odgovornosti; inspektori; objekti za pregled; sankcije

Direktivom su definirani jasni zahtjevi čije poštovanje države članice moraju osigurati:

- u vozilu se treba čuvati original zadnjeg zapisnika o tehničkom pregledu vozila i izvješća o zadnjem pregledu tehničke ispravnosti na cesti ili ovjereni primjerak tih dokumenata. Mogu biti prihvatljivi i elektronički dokazi,
- poduzeća i vozači pregledavanog vozila trebaju surađivati s inspektorima i omogućiti pristup vozilu, njegovim dijelovima i svoj relevantnoj dokumentaciji,
- odgovornosti poduzeća za održavanje vlastitih vozila u sigurnom i tehnički ispravnom stanju trebaju se definirati ne dovodeći u pitanje odgovornosti vozača tih vozila,
- inspektori se moraju suzdržati od bilo kakve diskriminacije na temelju državljanstva vozača ili države registracije vozila,
- inspektori ne smiju biti ni u kakvom sukobu interesa koji bi mogao utjecati na nepristranost i objektivnost njihove odluke, i
- naknade inspektorâ ne smiju biti izravno povezane s rezultatima početnih ili detaljnijih pregleda tehničke ispravnosti na cesti.

Osim toga, Direktivom je utvrđen poseban zahtjev koji se odnosi na inspektore koji provode detaljnije preglede. Takvi inspektori moraju ispunjavati minimalne zahtjeve u pogledu stručnosti i osposobljenosti koji su utvrđeni za inspektore koji provode periodične preglede tehničke ispravnosti.

Objekti koji se upotrebljavaju za detaljnije preglede na cesti mogu biti jedinica za mobilni pregled ili objekt na cesti namijenjen za pregled ili stanica za periodični tehnički pregled, ovisno o tome što je najbliže. Oprema potrebna za obavljanje određenih pregleda, kao što su kočnice ili ovjes, mora biti dostupna u jedinici za mobilni pregled i u objektu na cesti namijenjenom za pregled. Ako je potrebno pregledati stavku za koju nije dostupna potrebna oprema, vozilo se mora uputiti u stanicu za tehnički pregled u kojoj se može izvršiti pregled.

2.5 Procjena nedostataka; naknadni postupak u slučaju većih ili opasnih nedostataka; naknade za inspekcijske preglede

Komisija je 2010. donijela preporuku[7] kako bi inspektorima pružila smjernice i osigurala usklađenu procjenu nedostataka navedenih u Prilogu II. Direktivi 2009/40/EZ. Preporukom su uvedene tri kategorije nedostataka (manji, veći i opasni) te je definirana kategorija za svaki nedostatak u obliku smjernice.

Na temelju preporuke Direktivom 2014/45/EU uvedena je procjena nedostataka kao usklađena mjera za periodične tehničke preglede. Isti je pristup upotrijebljen tijekom preispitivanja mjera tehničkih pregleda na cesti. Direktivom su uvedene tri različite kategorije nedostataka. Ovisno o ozbiljnosti, nedostaci mogu biti manji, veći ili opasni. Ako se tijekom pregleda na cesti pronađe nekoliko nedostataka različite kategorije ozbiljnosti, vozilo se mora razvrstati u skupinu koja odgovara ozbiljnijem nedostatku. Osim toga, vozilo koje ima više nedostataka unutar istog područja pregleda (kao što je kočenje ili upravljanje) može se razvrstati u sljedeću skupinu ozbiljnijih nedostataka ako se smatra da kombinirani učinak tih nedostataka dovodi do većeg rizika za sigurnost na cestama.

2.6 Postotak vozila za pregled; izvješće o pregledu i baze podataka pregleda tehničke ispravnosti na cesti; dostava informacija Komisiji

Direktivom je definiran novi opći cilj da svake godine ukupan broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti u EU-u mora iznositi najmanje 5 % od ukupnog broja registriranih teških teretnih vozila, autobusa i teških prikolica.

Na razini država članica to znači da se od svake od njih zahtijeva da poduzme mjere za provođenje proporcionalnog broja početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti, uzimajući u obzir broj takvih vozila registriranih na njezinu državnom području.

Države članice obvezne su prikupiti određene podatke nakon početnih i detaljnijih pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Prikupljene informacije služe kao osnova za izvješća koja moraju dostaviti Komisiji svake druge godine.

Prvim nacionalnim izvješćima obuhvatit će se 2019. i 2020. te će ih trebati dostaviti Komisiji do 31. ožujka 2021.

2.7 Određivanje kontaktne točke; suradnja među državama članicama; usklađeni pregledi tehničke ispravnosti na cesti

Direktivom se od država članica zahtijevalo da odrede nacionalnu kontaktnu točku i o njoj obavijeste Komisiju. Zadaci su kontaktnih točaka sljedeći:

- osigurati usklađivanje s nacionalnim kontaktnim točkama u drugim državama članicama u pogledu pitanja obuhvaćenih Direktivom, osobito kada su tijekom pregleda na cesti utvrđeni veći ili opasni nedostaci u vozilu registriranom u drugoj državi članici,
- svake druge godine dostaviti Komisiji podatke o provedenim pregledima tehničke ispravnosti na cesti.

[7] Preporuka Komisije o procjeni nedostataka prilikom tehničkih pregleda u skladu s Direktivom 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (2010/378/EU).

3. NACIONALNE MJERE ZA PRENOŠENJE KOJE SU PRIJAVILE DRŽAVE ČLANICE I PRELIMINARNI ZAKLJUČCI PROCJENE TIH MJERA

3.1 Nacionalne mjere za prenošenje koje su prijavile države članice

Države članice morale su do 20. svibnja 2017. donijeti i objaviti nacionalne mjere potrebne za usklađivanje s Direktivom i o njima naknadno obavijestiti Komisiju. Mjere se primjenjuju od 20. svibnja 2018.

Do 20. svibnja 2017. samo je osam od 28 država članica obavijestilo Komisiju da je prijenos Direktive dovršen. Komisija je u skladu s postupovnim pravilima pokrenula postupke zbog povrede pozivajući ostalih 20 država članica da donesu propisane nacionalne mjere za prenošenje. Pokretanje postupaka zbog povrede bilo je temelj za uspostavu intenzivne komunikacije s državama članicama i u većini je slučajeva dovelo do obavješćivanja Komisije o nacionalnim mjerama za prenošenje koje prethodno nisu prijavljene.

3.2 Preliminarni zaključci

Za potrebe provođenja preliminarne procjene nacionalnih mjera za prenošenje u pogledu njihove usklađenosti s odredbama Direktive Komisija je potpisala ugovor s vanjskim izvođačem. Komisija dalje analizira zaključke izvođača, a očekuje se da će taj posao biti završen tijekom sljedećih mjeseci.

3.2.1 Područje primjene Direktive

Prema preliminarnoj analizi nacionalnih mjera za prenošenje, uključivanje brzih traktora u područje primjene predstavljalo je određene poteškoće za neke države članice. Postoji mogućnost da bi se mogli otkriti neki manji problemi u vezi s kategorijama vozila koje su već bile obuhvaćene sustavom pregleda na cesti, što će zahtijevati daljnja pojašnjenja.

3.2.2 Sustav stupnjevanja rizika; odabir vozila za početni pregled tehničke ispravnosti na cesti

Preliminarna procjena ukazala je na moguće probleme u nekoliko država članica u vezi s proširenjem sustava stupnjevanja rizika informacijama prikupljenima tijekom pregleda tehničke ispravnosti na cesti. To će zahtijevati daljnju analizu i razmjenu informacija s dotičnim državama članicama.

Čini se da je većina država članica uvela neobvezne mjere iz Direktive koje se odnose na odabir vozila i tijekom preliminarne procjene nisu utvrđeni bitni razlozi za zabrinutost.

3.2.3 Sustav pregleda na cesti; sadržaj i metode pregleda tehničke ispravnosti na cesti

Prema preliminarnim zaključcima, neke države članice imale su određene poteškoće pri razdvajanju početne i detaljnije faze pregleda tehničke ispravnosti na cesti. Čini se da u nekim državama članicama nije uvedena jasna razdvojenost tih dviju faza, što može dovesti do dodatnih pitanja u područjima izravno povezanima s različitim fazama, kao što su prikupljanje podataka, detaljnije izvješće o pregledu tehničke ispravnosti na cesti ili osposobljavanje inspektora.

3.2.4 Odgovornosti; inspektori; objekti za pregled; sankcije

Tijekom preliminarne analize nisu utvrđeni veći problemi, ali neke će točke u vezi sa zahtjevima utvrđenima za inspektore zahtijevati dodatnu procjenu i komunikaciju s predmetnim državama članicama.

3.2.5 Procjena nedostataka; naknadni postupak u slučaju većih ili opasnih nedostataka; naknade za inspekcijske preglede

Opći zaključci preliminarne procjene bili su pozitivni, ali bit će potrebna daljnja pojašnjenja u pogledu nekih točaka.

Čini se da je samo nekoliko država članica uvelo neobvezne mjere kojima se zahtijeva plaćanje naknade povezane s provođenjem pregleda u slučajevima u kojima su tijekom detaljnijeg pregleda otkriveni nedostaci.

3.2.6 Postotak vozila za pregled; izvješće o pregledu i baze podataka pregleda tehničke ispravnosti na cesti; dostava informacija Komisiji

U pogledu praga od 5 % i razmjernog broja pregleda na razini država članica te dostave informacija Komisiji svake druge godine, nacionalne mjere za prenošenje u nekim je slučajevima bilo teško utvrditi, ali preliminarnom procjenom nisu otkriveni nikakvi veći problemi.

S druge strane, čini se da nova obveza prikupljanja različitih skupova informacija nakon početnih i detaljnijih pregleda predstavlja određene poteškoće za neke države članice te će biti potrebna daljnja pojašnjenja i razmjena informacija s tim državama članicama.

U pogledu informacija koje će se prikupljati na nacionalnoj razini valja istaknuti da je zbog nepostojanja prijelaznih mjera Direktiva dovela neke države članice u tešku situaciju. Direktiva se primjenjuje od 20. svibnja 2018., ali će se prvim nacionalnim izvješćima u skladu s Direktivom obuhvatiti samo 2019. i 2020. To znači da bi i dalje trebalo prikupiti informacije za cijelu 2018. i pripremiti nacionalna izvješća u skladu s Direktivom 2000/30/EZ, ali je to stavljeno izvan snage 20. svibnja 2018. s početkom primjene Direktive. Ta pravna praznina donijela je znatne praktične probleme državama članicama tijekom sastavljanja izvješća o pregledima na cesti za razdoblje od 2017. do 2018.

3.2.7 Određivanje kontaktne točke; suradnja među državama članicama; usklađeni pregledi tehničke ispravnosti na cesti

Države članice prijavile su svoje nacionalne kontaktne točke do 20. svibnja 2015. i od tada su redovito dostavljale ažurirane podatke o njima. Na temelju obavijesti i njihovih naknadnih ažuriranja Komisija je sastavila popis prijavljenih nacionalnih kontaktnih točaka i redovito ga distribuira državama članicama.

2. SAŽETAK – ZAKLJUČCI

Paketom o tehničkoj ispravnosti vozila donesenim 2014. uvedene su brojne novine u pogledu periodičnih tehničkih pregleda, pregleda tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila i dokumenata o registraciji vozila, dok je istodobno zadržana većina postojećih odnosno važećih zahtjeva.

Osam država članica pravodobno je dovršilo prenošenje mjera iz Direktive u svoje nacionalno zakonodavstvo. Ostalih 20 ispunilo je svoju obvezu prenošenja nakon što je Komisija pokrenula službene postupke pozivajući ih da to učine.

U pogledu usklađenosti nacionalnih mjera s mjerama iz Direktive preliminarna procjena ukazuje na to da se postupak prenošenja u cjelini čini zadovoljavajućim u većini država članica, no u nekim slučajevima Komisija razmišlja o pokretanju razmjena informacija s dotičnim državama članicama kako bi se razjasnili mogući slučajevi neusklađenosti.

U pogledu učinaka Direktive na različite aspekte pregleda tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila konstruktivni zaključci mogli bi se donijeti samo na temelju podataka dobivenih nakon neprekinutog razdoblja primjene od tri godine. Unatoč tome Komisija će pomno pratiti situaciju i provesti *ex post* evaluaciju kad za to dođe vrijeme.