



Parlamentul României Senat

PROIECT

HOTĂRÂRE referitoare la

Pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune

COM (2025) 180 final 2025/0097 (COD)

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului - COM (2025) 179 final 2025/0096 (COD)

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (3) din Constituția României, republicată, precum și ale *Protocolului (nr. 2) privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității*, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea nr. 13/2008,

În baza raportului Comisiei pentru Afaceri Europene nr. LXII/221/26.06.2025,

Senatul adoptă prezenta h o t â r â r e.

Art. 1.- Senatul României constată că Pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor respectă principiul subsidiarității și parțial principiul proporționalității.

Art. 2.- Senatul României

(1) Consideră că Pachetul legislativ:

- a) oferă instrumentele de politică prin care statele membre pot adapta sistemele naționale de inspecție tehnică la noile realități tehnologice din sectorul auto, asigurând un cadru unitar de verificare a siguranței vehiculelor, combaterea manipulărilor frauduloase și îmbunătățirea schimbului de date, în vederea consolidării siguranței rutiere și protejării mediului în Uniune;
- b) oferă instrumentele de politică prin care statele membre pot moderniza sistemele de înmatriculare a vehiculelor, prin digitalizarea documentelor, îmbunătățirea schimbului de date și combaterea fraudelor legate de manipularea kilometrajului și a sistemelor de emisii, sprijinind astfel obiectivele privind siguranța rutieră, transparența pieței auto și mobilitatea durabilă la nivel European;
- c) răspunde, în general, așteptărilor părților interesate; cu toate acestea, este necesară ajustarea anumitor prevederi pentru a asigura o implementare eficientă și echilibrată;
- d) urmărește armonizarea acestora cu legislația recent adoptată la nivelul Uniunii Europene, digitalizarea informațiilor și introducerea unor cerințe suplimentare menite să sporească

- siguranța rutieră. Cu toate acestea, anumite prevederi necesită o analiză detaliată și identificarea unor soluții eficiente, pentru a asigura o implementare adecvată la nivelul statelor membre, fără a genera costuri administrative excesive;
- e) constituie un pas semnificativ înainte, din punct de vedere al noilor norme referitoare la inspecția tehnică periodică, prin extinderea ariei de aplicare și actualizarea procedurilor tehnice, în concordanță cu progresele tehnologice din domeniul vehiculelor rutiere;
 - f) aduce beneficii semnificative pentru statele membre cu un parc auto mai vechi decât media UE, contribuind la creșterea siguranței rutiere și la îmbunătățirea calității aerului, în special în zonele urbane;
- (2) Salută includerea vehiculelor electrice și hibride în reglementările privind ITP, având în vedere creșterea ponderii acestora în parcul auto. Totodată, intrarea în vigoare a cerințelor noului Regulament UE privind sistemele avansate de asistență a conducătorului auto (ADAS) impune o actualizare rapidă a normelor existente;
- (3) Subliniază că:
- a) în România sunt deja în vigoare unele prevederi similare, astfel că nu se anticipează o creștere semnificativă a numărului de centre ITP. Totuși, există riscul ca anumite centre, în special IMM-uri, să întâmpine dificultăți în continuarea activității, din cauza costurilor de dotare și instruire. Prin urmare, calendarul de aplicare trebuie stabilit astfel încât să fie suportabil pentru operatorii economici;
 - b) se anticipează atât o reacție pozitivă, legată de îmbunătățirea siguranței rutiere și a protecției mediului, cât și o reacție negativă, generată de posibila creștere a costurilor aferente inspecțiilor tehnice și a frecvenței controalelor. Stabilirea unor cerințe clare și a unui calendar realist poate contribui semnificativ la creșterea gradului de acceptare socială;
 - c) noile norme pot genera beneficii economice, de mediu și în ceea ce privește siguranța rutieră, însă este important ca implementarea acestora să nu implice costuri suplimentare semnificative;
- (4) Atrage atenția asupra următoarelor observații:
- a) în ceea ce privește modificarea și completarea Directivei 2014/47/UE, se recomandă analizarea atentă a prevederilor referitoare la utilizarea tehnologiei de teledetecție pentru verificarea emisiilor de poluanți atmosferici și fonici (art. 4a);
 - b) având în vedere lipsa posibilității de verificare metrologică a echipamentelor de teledetecție, măsura prevăzută la art. 4a referitoare la notificarea proprietarului pentru prezentarea la o stație ITP poate fi contestabilă, în special în cazurile în care nu se constată deficiențe în urma verificării, dar costurile sunt suportate de proprietari;
 - c) în ceea ce privește includerea autoturismelor (M1) și motocicletelor (L) în controlul la distanță, cu un prag de 30% din parcul rutier, se atrage atenția asupra faptului că acest procent este foarte ridicat, iar termenul de implementare este scurt. Implementarea va presupune costuri semnificative, întrucât sistemul va trebui să acopere toate categoriile de vehicule. Se impune clarificarea caracteristicilor tehnice ale aparatelor, a procedurilor de verificare și a limitelor aplicabile, ținând cont inclusiv de nivelul de omologare inițial (ex. normele EURO);
 - d) pot exista dificultăți legate de asigurarea unui număr suficient de echipamente, de integrarea acestora în infrastructura rutieră, de riscurile asociate vandalismului, precum și de costurile ridicate de achiziție și întreținere. Probleme similare pot apărea și în cazul echipamentelor necesare pentru măsurarea emisiilor de NOx și a numărului de particule în cadrul inspecțiilor efectuate în trafic;
 - e) în ceea ce privește evaluarea emisiilor, echipamentele moderne ale autovehiculelor pot crea dificultăți în aprecierea stării tehnice. Astfel, noile prevederi privind verificarea

emisiilor de NOx și particule sunt binevenite, dar trebuie însoțite de prevederi tehnice clare privind metodele de măsurare și cerințele aplicabile aparaturii utilizate;

(5) Recomandă:

- a) stabilirea unui termen de implementare mai realist, de aproximativ 5 ani, atât pentru Directiva 2014/47/UE, cât și pentru Directiva 2014/45/UE, în ceea ce privește echipamentele de verificare a emisiilor de NOx și a particulelor;
- b) implicarea activă a producătorilor în elaborarea procedurilor și în procesul de formare a inspectorilor, având în vedere provocările legate de accesul la datele tehnice și necesitatea unei instruirii adecvate;
- c) stabilirea unor termene de implementare mai flexibile, având în vedere numărul mare de centre ITP din UE (aproximativ 50.000), necesitatea evaluării disponibilității echipamentelor pe piață, accesibilitatea acestora și costurile asociate pentru centrele de inspecție și autorități. Măsura ar putea preveni riscul reducerii numărului de centre autorizate și al prelungirii timpilor de așteptare pentru clienți;
- d) ca introducerea certificatului de inspecție digital să fie precedată de o analiză suplimentară, având în vedere că termenul propus pentru tranziția la acest sistem poate fi dificil de respectat. O abordare etapizată, similară celei aplicate pentru certificatul de conformitate electronic, implementat pe parcursul a peste 5 ani, ar putea fi mai eficientă.

Art. 3.- Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, iar Opinia cuprinsă în prezenta hotărâre se transmite instituțiilor europene.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din ... iunie 2025, cu respectarea prevederilor art. 76 alin(2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului
Mircea ABRUDEAN



Parlamentul României
Senat

Comisia pentru Afaceri Europene

SENATUL ROMÂNIEI
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr. LXIII / 221
Data 26.06.2025.

SENATUL ROMÂNIEI
Nr. XXXVII / 629
Data 26.06.2025.

RAPORT

la

Pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune - **COM (2025) 180 final 2025/0097 (COD)**

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului - **COM (2025) 179 final 2025/0096 (COD)**

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr.2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării **Pachetului privind inspecția tehnică a autovehiculelor, respectiv** Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și a Directivei 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic

COM (2025) 180 final și COM (2025) 179 final

al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune - **COM (2025) 180 final 2025/0097 (COD)** și Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului - **COM (2025) 179 final 2025/0096 (COD)**

Ședința comisiei a avut loc în data de 25 iunie care s-a desfășurat în format hibrid, în conformitate cu articolul 137 din Regulamentul Senatului, cu modificările și completările ulterioare.

La dezbateri au participat reprezentanți din partea Ministerului Afacerilor Externe, a Registrul Auto Român R.A. și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

A fost analizat punctul de vedere al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, al Ministerului Afacerilor Externe și al Serviciului pentru Afaceri Europene.

Comisiile permanente sesizate, respectiv Comisia pentru transporturi , Comisia pentru mediu și Comisia pentru comunicații, tehnologia informației și inteligență artificială nu au transmis observații.

Descrierea pachetului european:

COM (2025) 180 final - Propunerea de Directivă privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune are ca scop îmbunătățirea siguranței rutiere, facilitarea liberei circulații a persoanelor și reducerea emisiilor de poluanți prin modificarea Directivei 2014/45/UE privind inspecțiile tehnice periodice pentru autovehicule și remorcile acestora și a Directivei 2014/47/UE privind inspecția tehnică în trafic a vehiculelor comerciale care circulă în Uniune.

COM (2025) 179 final - Propunerea de Directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului are ca scop realizarea unui cadru armonizat la nivelul Uniunii pentru înmatricularea vehiculelor.

În urma examinării, membrii comisiei:

- **constată că:**

- temeiul juridic al propunerilor este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea UE (TFUE). Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE prevede faptul că UE are competență în domeniul transporturilor, și anume aceea de a stabili măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor, inclusiv a siguranței rutiere;
- **propunerea respectă subsidiaritatea și parțial proporționalitatea**, conform Protocolul nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, art. 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană.

- **consideră că Pachetul legislativ:**

- oferă instrumentele de politică prin care statele membre pot adapta sistemele naționale de inspecție tehnică la noile realități tehnologice din sectorul auto, asigurând un cadru unitar de verificare a siguranței vehiculelor, combaterea manipulărilor frauduloase și îmbunătățirea schimbului de date, în vederea consolidării siguranței rutiere și protejării mediului în Uniune;
- oferă instrumentele de politică prin care statele membre pot moderniza sistemele de înmatriculare a vehiculelor, prin digitalizarea documentelor, îmbunătățirea schimbului de date și combaterea fraudelor legate de manipularea kilometrajului și a sistemelor de emisii, sprijinind astfel obiectivele privind siguranța rutieră, transparența pieței auto și mobilitatea durabilă la nivel European;

- răspunde, în general, așteptărilor părților interesate; cu toate acestea, este necesară ajustarea anumitor prevederi pentru a asigura o implementare eficientă și echilibrată.
- urmărește armonizarea acestora cu legislația recent adoptată la nivelul Uniunii Europene, digitalizarea informațiilor și introducerea unor cerințe suplimentare menite să sporească siguranța rutieră. Cu toate acestea, anumite prevederi necesită o analiză detaliată și identificarea unor soluții eficiente, pentru a asigura o implementare adecvată la nivelul statelor membre, fără a genera costuri administrative excesive;
- constituie un pas semnificativ înainte, din punct de vedere al noilor norme referitoare la inspecția tehnică periodică, prin extinderea ariei de aplicare și actualizarea procedurilor tehnice, în concordanță cu progresele tehnologice din domeniul vehiculelor rutiere.
- aduce beneficii semnificative pentru statele membre cu un parc auto mai vechi decât media UE, contribuind la creșterea siguranței rutiere și la îmbunătățirea calității aerului, în special în zonele urbane;
- **salută** includerea vehiculelor electrice și hibride în reglementările privind ITP, având în vedere creșterea ponderii acestora în parcul auto. Totodată, intrarea în vigoare a cerințelor noului Regulament UE privind sistemele avansate de asistență a conducătorului auto (ADAS) impune o actualizare rapidă a normelor existente
- **subliniază** că:
 - în România sunt deja în vigoare unele prevederi similare, astfel că nu se anticipează o creștere semnificativă a numărului de centre ITP. Totuși, există riscul ca anumite centre, în special IMM-uri, să întâmpine dificultăți în continuarea activității, din cauza costurilor de dotare și instruire. Prin urmare, calendarul de aplicare trebuie stabilit astfel încât să fie suportabil pentru operatorii economici;

- se anticipează atât o reacție pozitivă, legată de îmbunătățirea siguranței rutiere și a protecției mediului, cât și o reacție negativă, generată de posibila creștere a costurilor aferente inspecțiilor tehnice și a frecvenței controalelor. Stabilirea unor cerințe clare și a unui calendar realist poate contribui semnificativ la creșterea gradului de acceptare socială.
- noile norme pot genera beneficii economice, de mediu și în ceea ce privește siguranța rutieră, însă este important ca implementarea acestora să nu implice costuri suplimentare semnificative.
- **atrag atenția asupra următoarelor observații:**
 - în ceea ce privește modificarea și completarea Directivei 2014/47/UE, se recomandă analiza atentă a prevederilor referitoare la utilizarea tehnologiei de teledetecție pentru verificarea emisiilor de poluanți atmosferici și fonici (art. 4a);
 - având în vedere lipsa posibilității de verificare metrologică a echipamentelor de teledetecție, **măsura prevăzută la art. 4a** referitoare la notificarea proprietarului pentru prezentarea la o stație ITP **poate fi contestabilă**, în special în cazurile în care nu se constată deficiențe în urma verificării, dar costurile sunt suportate de proprietari;
 - în ceea ce privește includerea autoturismelor (M1) și motocicletelor (L) în controlul la distanță, cu un prag de 30% din parcul rutier, se atrage atenția asupra faptului că acest procent este foarte ridicat, iar termenul de implementare este scurt. Implementarea va presupune costuri semnificative, întrucât sistemul va trebui să acopere toate categoriile de vehicule. Se impune clarificarea caracteristicilor tehnice ale aparatelor, a procedurilor de verificare și a limitelor aplicabile, ținând cont inclusiv de nivelul de omologare inițial (ex. normele EURO);
 - pot exista dificultăți legate de asigurarea unui număr suficient de echipamente, de integrarea acestora în infrastructura rutieră, de riscurile asociate

vandalismului, precum și de costurile ridicate de achiziție și întreținere. Probleme similare pot apărea și în cazul echipamentelor necesare pentru măsurarea emisiilor de NOx și a numărului de particule în cadrul inspecțiilor efectuate în trafic;

- în ceea ce privește evaluarea emisiilor, echipamentele moderne ale autovehiculelor pot crea dificultăți în aprecierea stării tehnice. Astfel, noile prevederi privind verificarea emisiilor de NOx și particule sunt binevenite, dar trebuie însoțite de prevederi tehnice clare privind metodele de măsurare și cerințele aplicabile aparaturii utilizate.

- **recomandă:**

- stabilirea unui termen de implementare mai realist, de aproximativ 5 ani, atât pentru Directiva 2014/47/UE, cât și pentru Directiva 2014/45/UE, în ceea ce privește echipamentele de verificare a emisiilor de NOx și a particulelor;

- implicarea activă a producătorilor în elaborarea procedurilor și în procesul de formare a inspectorilor, având în vedere provocările legate de accesul la datele tehnice și necesitatea unei instruiți adecvate;

- stabilirea unor termene de implementare mai flexibile, având în vedere numărul mare de centre ITP din UE (aproximativ 50.000), necesitatea evaluării disponibilității echipamentelor pe piață, accesibilitatea acestora și costurile asociate pentru centrele de inspecție și autorități. Măsura ar putea preveni riscul reducerii numărului de centre autorizate și al prelungirii timpilor de așteptare pentru clienți;

- introducerea certificatului de inspecție digital să fie precedată de o analiză suplimentară, având în vedere că termenul propus pentru tranziția la acest sistem poate fi dificil de respectat. O abordare etapizată, similară celei aplicate pentru certificatul de conformitate electronic, implementat pe parcursul a peste 5 ani, ar putea fi mai eficientă.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu majoritatea membrilor prezenți, formularea unei **Opinii la Pachetul legislativ format din: COM (2025) 180 final și COM (2025) 179 final**

Comisia pentru afaceri europene supune Plenului Senatului, spre dezbateră și adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE,
Senator Mihail COTET

SECRETAR,
Senator DÎRLĂU Andrei-Emil

Întocmit: Ana Ungureanu, consilier parlamentar, CAE

COM (2025) 180 și COM (2025) 179 final