

Bruxelles, 25 aprilie 2025  
(OR. en)

8259/25  
ADD 6

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2025/0096(COD)**

---

---

**TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31**

## NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	24 aprilie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2025) 97 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentele 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 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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2025) 97 final.

---

Anexă: SWD(2025) 97 final

Bruxelles, 24.4.2025  
SWD(2025) 97 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**  
**REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI**

*care însoțește documentele*

**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**

**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} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Necesitatea unei acțiuni**

### ***Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?***

Această inițiativă urmărește să evalueze și să îmbunătățească în continuare impactul celor trei directive din pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor (RWP) asupra siguranței rutiere și a performanței de mediu a vehiculelor. În pofida legislației UE existente, precum și a îmbunătățirii tehnologiei vehiculelor, inclusiv a sistemului de siguranță activ și a sistemului inteligent de asistență a conducătorilor auto în cazul vehiculelor noi, pe drumurile din UE sunt încă prezente vehicule nesigure, care contribuie la accidente, fie drept cauză principală, fie ca factor contributiv. Unele vehicule nesigure, și anume vehiculele cu deficiențe majore sau periculoase, sunt identificate cu ocazia inspecției tehnice periodice (ITP) sau a controlului tehnic în trafic (CTT). Altele pot să nu fie detectate fie pentru că ITP sau CTT nu le poate detecta, fie pentru că nu sunt supuse inspecției. Printre acestea se numără vehiculele cu manipulări frauduloase ale elementelor de siguranță și vehiculele cu mărfuri fixate incorect.

A doua problemă este controlul insuficient al poluanților atmosferici și al emisiilor sonore provenite de la vehicule. Unele dintre încercările utilizate în cadrul ITP actuale nu mai sunt suficient de sensibile pentru a detecta defecțiunile legate de emisii, iar procedurile de încercare actuale nu sunt adecvate pentru a îndeplini obiectivele de politică ale UE în ceea ce privește poluarea atmosferică și fonică. Măsurarea emisiilor de oxizi de azot (NOx) sau a numărului de particule (PN) pentru autoturismele noi nu face încă obiectul actualului RWP și, în prezent, nu există dispoziții ale UE privind inspecția vehiculelor în ceea ce privește manipularea/defectarea sistemelor de reducere a NOx sau a filtrelor de particule diesel. Având în vedere aceste deficiențe, contribuția RWP la reducerea numărului de vehicule cu emisii ridicate a devenit mai puțin relevantă. În plus, directivele nu sunt eficace în ceea ce privește asigurarea respectării normelor în traficul și comerțul transfrontalier cu vehicule din UE.

Directivele din cadrul RWP au făcut obiectul unei evaluări ex post efectuate în paralel cu evaluarea impactului. Evaluarea a concluzionat că RWP a reușit doar parțial să își atingă obiectivele de a contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere și la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici generate de transportul rutier. Este posibil ca vehiculele defecte să nu fie întotdeauna detectate, deoarece unele categorii de vehicule nu fac obiectul ITP sau al CTT în unele state membre sau deoarece frecvența sau domeniul de aplicare al inspecției nu este adaptat la riscurile mai ridicate ale vehiculelor respective în materie de siguranță și de mediu. Deficiențele identificate ale actualului RWP impun adaptarea directivelor, pentru a răspunde nu numai nevoilor actuale, ci și provocărilor viitoare, cum ar fi inspecția sistemelor avansate de asistență pentru conducătorii auto și a sistemelor automatizate.

Transportul rutier, în special transportul de mărfuri, este un sector internațional, omologarea și inspecția vehiculelor fiind reglementate la nivelul UE și la nivel internațional (CEE-ONU). Prin urmare, acesta are, prin natura sa, o puternică dimensiune transfrontalieră. Problemele identificate există în întreaga Uniune și au aceleași cauze fundamentale.

### ***Care este rezultatul urmărit?***

În conformitate cu Pactul verde european și cu Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, inițiativa va contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere în UE, la mobilitatea durabilă și la facilitarea liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor în UE. În acest scop, obiectivele specifice ale inițiativei sunt: (1) să asigure coerența, obiectivitatea și calitatea inspecțiilor tehnice ale vehiculelor în prezent și în viitor; (2) să reducă semnificativ manipulările frauduloase și să îmbunătățească identificarea vehiculelor defecte, pentru a permite detectarea

sistemelor defecte/manipulate fraudulos de control al siguranței și al emisiilor (de exemplu, poluarea atmosferică și emisiile sonore), precum și a fraudelor legate de odometre; și (3) să îmbunătățească stocarea electronică și schimbul de date specifice privind vehiculele, abordând astfel problema disponibilității insuficiente a acestor date și a recunoașterii reciproce de către autoritățile de aplicare a legii.

### *Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?*

Întrucât transportul rutier și industria autovehiculelor sunt sectoare care își desfășoară activitatea la nivel transfrontalier în cadrul pieței interne și pe plan internațional, abordarea problemelor la nivelul UE este mult mai eficientă și mai eficace decât la nivelul statelor membre. Deși practicile naționale diferă din punct de vedere istoric, un anumit nivel minim de armonizare în ceea ce privește inspecția vehiculelor și soluțiile convenite de comun acord pentru schimbul de date privind vehiculele între statele membre este mai eficace decât o multitudine de soluții naționale necoordonate. Prin aplicarea unor norme comune pentru inspecția tehnologiilor vehiculelor moderne (vehicule electrice, sistemul avansat de asistență pentru conducătorii auto – ADAS – și cele mai recente echipamente de control al emisiilor), statele membre vor realiza economii de scară, iar producătorii de echipamente de inspecție vor putea opera pe o piață mai omogenă.

## **B. Soluții**

### *Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?*

Au fost concepute patru opțiuni de politică (OP1a, OP1b, OP2, OP3) pentru a aborda problemele. Toate opțiunile de politică adaptează ITP-urile la vehiculele electrice și includ noi elemente supuse inspecției prin intermediul eITP-urilor (inclusiv inspecția integrității software-ului sistemelor relevante pentru siguranță și emisii). Acestea includ, de asemenea, noi metode de încercare privind emisiile pentru particule și NO<sub>x</sub>, care sunt necesare pentru adaptarea la tehnologiile mai recente de control al emisiilor și pentru identificarea vehiculelor cu emisii ridicate, inclusiv a celor care au fost manipulate fraudulos. O inspecție tehnică în urma oricărei modificări semnificative care implică, de exemplu, modificarea sistemului de propulsie sau a clasei de emisii este, de asemenea, necesară în toate opțiunile de politică, precum și digitalizarea certificatului de inspecție tehnică, conectarea registrelor naționale ale vehiculelor și extinderea setului de date armonizate privind vehiculele din registrele respective. De asemenea, toate opțiunile de politică impun statelor membre să înregistreze kilometrajul indicat de odometre în bazele de date naționale și să pună aceste înregistrări la dispoziția altor state membre atunci când un vehicul este reînmatriculat.

Pe lângă măsurile comune, **OP1a** se axează pe o utilizare mai eficientă a datelor privind vehiculele (înmatriculare și statut), inclusiv pe eliberarea certificatelor de înmatriculare în format digital. **OP1b** se axează pe inspecții tehnice mai eficace cu ajutorul tehnologiei de televerificare, care permite identificarea vehiculelor susceptibile de a avea emisii ridicate, acestea putând fi (i) inspectate în cadrul unui control ulterior în trafic imediat după identificare sau (ii) invitate la un centru de inspecție tehnică pentru o încercare privind emisiile. Aceasta ar elimina, de asemenea, posibilitatea de a excepta motocicletele de la ITP, ar impune efectuarea de încercări anuale privind emisiile vehiculelor utilitare ușoare și ar face obligatorie inspecția

fixării încărcăturii. OP1b introduce, de asemenea, ITP anuale obligatorii pentru vehiculele cu o vechime de 10 ani sau mai mult. OP1b ar facilita libera circulație a persoanelor, impunând ca statul membru de înmatriculare să recunoască certificatul ITP eliberat de un alt stat membru pentru o perioadă de până la șase luni, cu condiția ca următoarea ITP să se desfășoare în statul membru de înmatriculare.

**OP2** combină majoritatea măsurilor propuse în OP1a și OP1b. Aceasta include o măsură suplimentară privind governanța datelor, cu scopul de a defini procedurile și mijloacele de acces la informațiile tehnice ale vehiculului (inclusiv la datele din sistemul de bord al vehiculului). Ea ar introduce, de asemenea, controale tehnice în trafic pentru vehiculele utilitare ușoare. **OP3** este cea mai ambițioasă opțiune de politică, deoarece merge și mai departe în ceea ce privește armonizarea domeniului de aplicare și a metodelor de inspecție tehnică a autovehiculelor și recunoașterea reciprocă a certificatelor ITP. La măsurile incluse în OP2, OP3 adaugă o extindere suplimentară a domeniului de aplicare al ITP pentru a include toate motocicletele, fără excepție, și remorcile ușoare, și extinde CTT la motociclete. Opțiunea include totodată cerința ca certificatele ITP eliberate în orice alt stat membru al UE să fie recunoscute fără restricții de către statul membru de înmatriculare.

OP2 este opțiunea preferată, având în vedere că este considerată eficace pentru atingerea obiectivelor de politică, prezintă un nivel ridicat de eficiență și beneficii nete și este coerentă cu politicile naționale bine stabilite în domeniu.

### ***Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni?***

Opțiunea de politică preferată se bucură de sprijinul industriei ITP (CITA, FSD și altele), precum și al consumatorilor (FIA), al producătorilor de echipamente de inspecție (EGEA) și al producătorilor de motociclete (ACEM). Aceasta este sprijinită, de asemenea, de unele state membre, în special de cele care se bazează pe mii de centre mai mici de inspecție tehnică a autovehiculelor. În ceea ce privește accesul și schimbul de informații, diverși respondenți (inclusiv CITA, EGEA și EReg) au subliniat importanța accesului liber și ușor la datele de la bordul vehiculului pentru a permite inspecția corespunzătoare a vehiculelor. Cerințele mai stricte privind fixarea încărcăturii incluse în această opțiune sunt puternic sprijinite de industria logistică.

### **C. Impactul opțiunii preferate**

#### ***Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?***

OP2 va contribui la creșterea siguranței rutiere în UE, impactul fiind estimat la 6 912 vieți salvate și la 64 885 de vătămări grave evitate în perioada 2026-2050, comparativ cu scenariul de referință. Aceasta va contribui, de asemenea, la mobilitatea durabilă prin reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și a emisiilor sonore, ceea ce va duce la economii de costuri externe, estimate la 83,4 miliarde EUR (exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință). De asemenea, ea va contribui astfel la facilitarea liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor în UE, prin eliminarea obstacolelor din calea reînmatriculării

vehiculelor într-un alt stat membru și prin recunoașterea (limitată) la nivelul UE a certificatelor ITP.

Se preconizează că OP2 va aduce beneficii semnificative prin introducerea unor metode de încercare pentru inspecția vehiculelor electrice, prin îmbunătățirea încercărilor privind emisiile (măsurarea NOx și a PN) și prin introducerea unor metode de inspecție pentru ADAS și alte sisteme de siguranță. Inspecțiile anuale ale vehiculelor mai vechi de 10 ani nu numai că vor aduce beneficii importante în materie de siguranță și de mediu, dar vor crea mii de noi locuri de muncă, în special în statele membre în care se pierd locuri de muncă în industria autovehiculelor. Se preconizează, de asemenea, că vor exista beneficii ca urmare a introducerii inspecțiilor obligatorii privind fixarea încărcăturii și a măsurilor privind governanța datelor. Noile modalități de inspecție, cum ar fi urmărirea penei de fum și televerificarea pentru monitorizarea emisiilor de poluanți și a emisiilor sonore ale unui număr mare de vehicule, vor spori semnificativ eficiența detectării vehiculelor cu emisii ridicate.

Se preconizează că OP2 va permite o mai bună detectare și, prin urmare, reducerea numărului de vehicule defecte și manipulate fraudulos, inclusiv prin extinderea controalelor tehnice în trafic la vehiculele utilitare ușoare. Se preconizează că aceasta va duce la o reducere semnificativă a manipulărilor frauduloase ale odometrelor ca urmare a obligației de a înregistra kilometrajul indicat de odometre și de a pune la dispoziție înregistrările în cazul reînmatriculării. Aceasta ar trebui, de asemenea, să aducă beneficii datorită obligativității certificatului electronic de inspecție tehnică a autovehiculelor, introducerii documentului de înmatriculare a vehiculului în format digital, accesului la rapoartele ITP din bazele de date naționale și extinderii datelor relevante privind vehiculele incluse în registrele naționale ale vehiculelor. Beneficiile totale în cadrul opțiunii de politică preferate sunt estimate la 391,6 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință.

### ***Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)?***

Costurile totale ale opțiunii de politică preferate (OP2) sunt estimate la 65,9 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință. Dintre acestea, cea mai mare parte a costurilor sunt costurile administrative pentru alte întreprinderi (și anume, proprietarii de vehicule) legate de inspecțiile tehnice periodice suplimentare și cooperarea cu autoritățile publice în ceea ce privește controalele tehnice în trafic (reprezentând aproximativ 39 % din costurile totale aferente OP2), urmate de costurile de ajustare pentru centrele ITP (pentru echipamente, formare și inspectorii suplimentari pentru efectuarea inspecțiilor), reprezentând aproximativ 35 % din costurile totale aferente OP2. Costurile administrative pentru administrațiile publice naționale se referă în principal la crearea bazei de date pentru kilometrajul indicat de odometre și la funcționarea sistemului (3,6 % din costurile totale în cadrul OP2). Pe de altă parte, costurile administrative pentru cetățeni sunt estimate la 21 % din costurile totale ale opțiunii de politică preferate și sunt determinate de efectuarea de inspecții anuale obligatorii pentru vehiculele mai vechi de 10 ani, de introducerea controalelor tehnice în trafic pentru motocicletele și de încercările suplimentare privind emisiile pentru vehiculele în cazul cărora se constată că au emisii ridicate. Alte costuri reprezintă o parte relativ mică din costurile totale.

### ***Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?***

Vor exista costuri suplimentare pentru centrele de inspecție care sunt IMM-uri ca urmare a adaptării la vehiculele electrice și hibride, a includerii eITP pentru verificarea conformității cu Regulamentul privind siguranța generală, a încercărilor obligatorii privind PN și NOx, a încercărilor suplimentare privind emisiile pentru vehiculele utilitare ușoare și a încercărilor privind zgomotul pentru motocicletele. Aceste costuri suplimentare sunt legate de formarea inspectorilor și de achiziționarea echipamentelor necesare. Cu toate acestea, costurile suplimentare cu echipamentele înseamnă venituri suplimentare pentru producătorii de echipamente de întreținere, dintre care mulți sunt, de asemenea, IMM-uri. În același timp, operatorii ITP vor fi în măsură să recupereze orice creștere a costurilor prin intermediul tarifelor pentru ITP, menținându-și astfel nivelurile de profit și obținând totodată noi surse de venit. IMM-urile vor beneficia în primul rând de cele 19 000-20 000 de noi locuri de muncă care urmează să fie create datorită inspecțiilor mai frecvente și mai sofisticate. În timp ce marii operatori ITP pot beneficia mai mult decât cei mai mici, toți ar trebui, în principiu, să aibă de câștigat. În fine, o aplicare mai eficace a cadrului privind inspecția tehnică va asigura o concurență mai loială, reducând posibilitățile de a obține avantaje de preț pe baza unor standarde mai scăzute pentru vehicule și de a evita întreținerea necesară a vehiculelor.

### ***Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?***

Se preconizează că opțiunea de politică preferată va conduce la costuri administrative unice și recurente pentru autoritățile statelor membre, estimate la 2,39 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050. Aceste costuri vor fi determinate de măsura de combatere a fraudelor legate de odometre, în cadrul căreia va trebui dezvoltat un sistem de înregistrare a kilometrajului indicat de odometrul vehiculelor la garaje și la alte centre de reparații. Exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2026-2050, costurile administrative unice și recurente totale generate de această măsură sunt estimate la 2,12 miliarde EUR. În plus, controlul în trafic al camionetelor va genera costuri administrative recurente (și anume, costuri cu forța de muncă pentru inspecțiile suplimentare), estimate la 107,5 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință.

Costurile totale de ajustare pentru opțiunea de politică preferată sunt estimate la 207,2 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050 în raport cu scenariul de referință, dintre care 29,7 milioane EUR reprezintă costuri unice. Cele mai importante costuri de ajustare suplimentare pentru autorități se datorează introducerii televerificării și a opțiunii de a utiliza urmărirea penei de fum pentru a măsura emisiile de NOx generate de camioane, precum și instalării de camere acustice. Acest lucru implică costuri unice pentru achiziționarea echipamentelor necesare, instalarea infrastructurii informatice corespunzătoare și formarea aferentă a inspectorilor, precum și costuri recurente pentru întreținerea echipamentelor și gestionarea datelor și costuri cu forța de muncă pentru inspectorii care efectuează urmărirea penei de fum. Costurile totale de ajustare generate de această măsură în perioada 2026-2050 sunt estimate la 192,9 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în raport cu scenariul de referință.

Se preconizează, de asemenea, că inițiativa va genera economii de costuri pentru administrațiile naționale, care decurg din introducerea certificatului de inspecție tehnică în format electronic, din interconectarea registrelor naționale ale vehiculelor și din eliberarea certificatelor de înmatriculare digitale. Economii ar urma să fie semnificative, ajungând la 5,23 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2026-2050.

### ***Proportionalitate***

Opțiunea de politică preferată este considerată proporțională cu ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor generale de politică. Domeniul de aplicare al opțiunii se limitează la ceea ce se poate realiza cel mai bine la nivelul UE (în ceea ce privește armonizarea domeniului de aplicare și a metodelor de inspecție tehnică și găsirea unor soluții comune pentru a asigura partajarea eficientă și accesul la datele necesare privind vehiculele). Deși unele dintre măsuri sunt asociate cu costuri semnificative, beneficiile depășesc cu mult costurile.

#### **D. Acțiuni ulterioare**

##### ***Când va fi reexaminată politica?***

La cinci ani de la începerea aplicării legislației revizuite, Comisia va efectua o evaluare a RWP pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei și va prezenta principalele sale constatări privind punerea în aplicare în raportul către Consiliu și Parlamentul European. Dacă va fi necesar, raportul va fi însoțit de recomandări adecvate.