Council of the European Union
General Secretariat

PUBLIC

Interinstitutional files:
2025/0097 (COD)

Brussels, 10 October 2025

WK 13196/2025 ADD 1

LIMITE

TRANS
CODEC
ENV
MI

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Land Transport
N° prev. doc.:	ST 12271/3/25 REV 3
N° Cion doc.:	ST 8255/25 + ADD 1
Subject:	Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and Directive 2014/47/EU on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union - Further revised presidency compromise = Comments from Romania

Delegations will find attached comments from **Romania** on the above-mentioned document.

Propunere RAR de mandat pentru reuniunea WPLT din 09.10.2025
doc. 12271/3/25 REV 3

PUBLIC

Propunem menținerea observațiilor și comentariilor anterioare, cu excepția celor preluate de către PRES.

Punctele de interes relevante pentru RO sunt următoarele:

Directiva 2014/45/UE

- în ceea ce privește scopul Directivei (art. 2):

a) RO consideră că autovehiculele din categoria L ar trebui să facă obiectul ITP. În RO, ITP este obligatoriu pentru toate autovehiculele din categoria L, principiul aplicat fiind acela că orice vehicul care circulă pe drumurile publice trebuie să fie supus ITP cu o anumită frecvență. Oricum directiva permite ca frecvența ITP și planul de operațiuni pentru categoria L să fie stabilite la nivel național, ceea ce reduce severitatea acestei cerințe. RO ar prefera ca de la o anumită data și aceste elemente să fie armonizate la nivel UE;

b) de asemenea, RO consideră că ar trebui să facă obiectul ITP și remorcile tractoarelor cu o viteză mai mare de 40 km/h; conform principiului enunțat, în RO, ITP este obligatoriu și pentru aceste vehicule. Dpdv tehnic nu este fezabilă circulația unei combinații de vehicule, din care numai vehiculul tractor face obiectul ITP (a se vedea de ex. cazul în care instalația electrică de iluminare semnalizare a remorcii sau cazul în care instalația de frânare a remorcii nu sunt funcționale);

- *în ceea ce privește certificatul de inspecție UE temporar (art. 4 para. 5)*: RO susține în continuare extinderea acestuia la toate categoriile de vehicule ce fac obiectul directivei, neexistând justificări pentru limitarea la categoriile M1 și N1;

- *în ceea ce privește înregistrarea citirilor odometrului (art. 4a)*: RO solicită ca SM să poată extinde obligația respectivă și la alte categorii de vehicule, ca punerea la dispoziție către inspector a istoricului citirilor odometrului să fie limitată la un anumit interval (de ex. ultimii 3 ani) și ca punerea la dispoziție a istoricului către deținătorii certificatului de înmatriculare să se facă contra unei taxe rezonabile și proporționale care să acopere cheltuielile aferente ale autorității;

- *în ceea ce privește frecvența inspecțiilor (art. 5)*: RO nu consideră adecvată eliminarea introducerii ITP suplimentare pentru autoturismele mai vechi de 10 ani, având în vedere și modificările propuse privind teledetecția; creșterea frecvenței de ITP a vehiculelor mai vechi este cea mai sigură metodă de menținere a acestora într-o stare tehnică corespunzătoare. În RO se aplică o ITP anuală pentru autoturismele mai vechi de 12 ani, tocmai pentru că există un risc mai mare de afectare a stării tehnice. În raport cu propunerea inițială a COM, ar putea fi avută în vedere ca și compromis o creștere de la 10 la 12 ani a vechimii propuse inițial;

- *în ceea ce privește certificatul de inspecție (art. 8)*: RO încă analizează introducerea ca certificat standard a certificatului digital, având în vedere efectele asupra cetățenilor și firmelor;

- *în ceea ce privește schimbul de date între autorități (art. 16)*: RO consideră că ar fi utile mai multe clarificări din partea COM privind funcționarea în paralel a EUCARIS și MOVE-HUB pentru schimbul de date prevăzut prin directivă;

- *în ceea ce privește extinderea valabilității certificatelor de inspecție în caz de criză (art. 22)*: RO consideră că această posibilitate ar trebui extinsă și pentru alte documente aferente ITP și anume autorizația centrului de inspecție și certificatul inspectorului (dacă este cazul, în funcție de legislația fiecărui SM).

Directiva 2014/47/UE

RO salută și sprijină modificările introduse de PRES cu privire la scopul directivei (posibilitatea exceptării controlului tehnic în trafic pentru autovehiculele N1, dacă sunt testate anual) și mai ales cu privire la eliminarea obligativității teledetecției.

Directive 2014/45/UE

- *as regards the scope of the Directive (Art. 2)*:

a) RO considers that L-category motor vehicles should be subject to PTI. In RO, PTI is mandatory for all L-category motor vehicles, the principle applied being that any vehicle circulating on public roads must be subject to PTI with a certain frequency. However, the directive allows for the PTI frequency and the operational plan for L category to be established at national level, which reduces the severity of this requirement. RO would prefer that from a certain date these elements should also be harmonised at EU level;

b) RO also considers that tractor trailers with a speed exceeding 40 km/h should also be subject to PTI; according to the stated principle, in RO, PTI is mandatory for these vehicles as well. It is technically not feasible to drive a vehicle combination of which only the towing vehicle is subject to the PTI (see e.g. the case where the trailer's electrical lighting and signalling system or the trailer's braking system are not functional);

- *as regards the temporary EU inspection certificate (art. 4 para. 5)*: RO continues to support its extension to all categories of vehicles covered by the directive, as there is no justification for limiting it to categories M1 and N1;

- *as regards the recording of odometer readings (art. 4a)*: RO requests that MS may extend the respective obligation to other categories of vehicles, that making available the odometer reading history to the inspector be limited to a certain period (e.g. the last 3 years) and that making available the history to the holders of the registration certificate be made against a reasonable and proportionate fee covering the related costs of the authority;

- *regarding the frequency of inspections (art. 5)*: RO does not consider it appropriate to eliminate the introduction of additional PTI for passenger cars older than 10 years, also taking into account the proposed amendments regarding remote sensing; increasing the frequency of PTI for older vehicles is the safest way to maintain them in a proper technical condition. In RO, an annual PTI is applied for passenger cars older than 12 years, precisely because there is a higher risk of deterioration of the technical condition. In relation to the initial COM proposal, an increase from 10 to 12 years of the initially proposed age could be considered as a compromise;

- *regarding the inspection certificate (art. 8)*: RO is still analysing the introduction of the digital certificate as a standard certificate, taking into account the effects on citizens and businesses;

- *regarding the exchange of data between authorities (art. 16)*: RO considers that more clarifications from the COM on the parallel functioning of EUCARIS and MOVE-HUB for the data exchange provided for by the directive would be useful;

- *regarding the extension of the validity of inspection certificates in case of crisis (art. 22)*: RO considers that this possibility should be extended to other documents related to PTI, namely the authorisation of the inspection centre and the certificate of the inspector (if applicable, depending on the legislation of each MS).

Directive 2014/47/EU

RO welcomes and supports the amendments introduced by the PRES regarding the scope of the directive (the possibility of exempting the RSI for N1 vehicles, if annually checked) and especially regarding the elimination of the obligation of remote sensing.