

Bruxelles, den 14. januar 2026  
(OR. en)

16668/25  
PV CONS 69  
TRANS 637  
TELECOM 471  
ENER 669  
*PARLNAT*

**UDKAST TIL PROTOKOL**  
RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
(transport, telekommunikation og energi)  
4. og 5. december 2025

## SAMLING TORSDAG DEN 4. DECEMBER 2025

### 1. Vedtagelse af dagsordenen


Rådet vedtog dagsordenen i dokument 16020/25.

## TRANSPORT

### Lovgivningsmæssige forhandlinger


(offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)

#### Landtransport

2. **Direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt for visse vej køretøjer**  15611/25  
*Generel indstilling* + ADD 1 REV 2

Rådet nåede frem til en generel indstilling til direktivet om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt for visse vej køretøjer, jf. ovennævnte dokumenter.

Belgien, Tyskland samt Portugal og Spanien fremsatte erklæringer, jf. bilaget.

3. **Køretøjssikkerhedspakken** 
- a) **direktiv om periodisk teknisk kontrol (om ændring af direktiv 2014/45/EU) og om syn ved vejsiden (om ændring af direktiv 2014/47/EU)** 15613/25 + ADD 1
- b) **direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre (om ophævelse af direktiv 1999/37/EF)** 15615/25  
+ ADD 1-2  
+ ADD 3 REV 1
- Generel indstilling*

Rådet nåede frem til en generel indstilling til de to forslag i køretøjssikkerhedspakken, jf. ovennævnte dokumenter.

Belgien, Tyskland og Letland fremsatte erklæringer, jf. bilaget.

#### 4. Godkendelse af A-punkter

##### Ikke-lovgivningsmæssig liste

16129/25

Rådet vedtog alle A-punkterne i ovennævnte dokument, herunder alle sproglige udgaver af de COR- og REV-dokumenter, der var forelagt til vedtagelse.

#### Eventuelt

5. a) Status for IMO's nettonulramme  
*Orientering ved formandskabet* 15937/1/25 REV 1

- b) **Aktuelle lovgivningsforslag** (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)



**Forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten**

11711/25 + ADD 1

*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- c) **Formandskabets erklæring om at gøre jernbanesektoren konkurrencedygtig ved at mindske tekniske og administrative omkostninger gennem europæisk harmonisering og udbredelse**  
*Orientering ved formandskabet*



16111/25

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- d) **Aktuelle lovgivningsforslag** (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)



**Pakken om militær mobilitet**

15793/25

*Fremlæggelse ved Kommissionen*

15794/25 + ADD 1

Rådet noterede sig fremlæggelsen ved Kommissionen.

- e) **Investeringsplan for bæredygtig transport** 15021/25  
*Orientering ved Kommissionen*

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- f) **Aktuelle lovgivningsforslag** (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union) 11821/23
- i) **forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester** 7615/13
- ii) **forordning om flypassagerers rettigheder** 16284/23 + ADD 1
- iii) **forordning om håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen** 16307/23 + ADD 1
- iv) **forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser** 11718/23 + ADD 1
- v) **forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010** 10936/25
- vi) **målrettet ændring af direktiv 1999/62/EF om eurovignet**  
*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- g) **Den kommende dialog på højt plan i Det Internationale Transportforums fælles interessegruppe for Ukraine (CIG4U) samt oprettelsen af en transportstøttefond for Ukraine (UTSF) inden for rammerne af dette initiativ (den 17. februar 2026 i Stockholm)** 15704/25  
*Orientering ved Sverige*

Rådet noterede sig orienteringen ved Sverige.

- h) Opfordring til handling vedrørende de negative virkninger af den ensartede udvidelse af EU ETS til også at omfatte søtransport** 16016/1/25 REV 1  
*Orientering ved Grækenland, Italien og Malta*

Rådet noterede sig orienteringen ved Grækenland, Italien og Malta.

- i) Fælles erklæring om udfordringerne ved opladningsinfrastruktur til tunge køretøjer** 15859/25  
*Orientering ved Bulgarien, Estland, Finland, Italien, Letland, Polen, Rumænien, Slovakiet, Tjekkiet og Ungarn*

Rådet noterede sig orienteringen ved Bulgarien, Estland, Finland, Italien, Letland, Polen, Rumænien, Slovakiet, Tjekkiet og Ungarn.

- j) Støtte til efterspørgslen efter elbiler med ambitiøse regler for grønnere virksomhedsvognparker** 16138/25  
*Orientering ved Frankrig*

Rådet noterede sig orienteringen ved Frankrig.

- k) Europæisk politik for personlige mobilitetsanordninger** 16092/1/25 REV 1  
*Orientering ved Nederlandene med støtte fra Belgien, Finland, Grækenland, Irland, Letland, Litauen, Luxembourg, Polen, Portugal, Rumænien, Tjekkiet, Tyskland, Slovakiet, Slovenien og Ungarn*

Rådet noterede sig orienteringen ved Nederlandene med støtte fra Belgien, Finland, Grækenland, Irland, Letland, Litauen, Luxembourg, Polen, Portugal, Rumænien, Tjekkiet, Tyskland, Slovakiet, Slovenien og Ungarn.

- l) Handlingsplan for højhastighedstog** 14984/25  
*Orientering ved Kommissionen*

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- m) **Transport Research Arena 2026** 15850/25  
(den 18.-21. maj 2026 i Budapest)  
*Orientering ved Ungarn*

Rådet noterede sig orienteringen ved Ungarn.

- n) **Fremme af den administrative forenkling og styrkelse af sikkerheden i den civile dronesektor** 16054/2/25 REV 2  
*Orientering ved Belgien, Bulgarien, Estland, Grækenland, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien og Tjekkiet*

Rådet noterede sig orienteringen ved Belgien, Bulgarien, Estland, Grækenland, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien og Tjekkiet.

- o) Gentagne forstyrrelser af den civile luftfart forårsaget af ubemandede luftfartøjer (droner) og smuglerballoner med oprindelse i tredjelande 15777/1/25 REV 1  
*Orientering ved Belgien, Estland, Finland, Letland, Litauen og Polen*
- p) Sikring af retfærdige og robuste vilkår for den europæiske jernbanesektor 16103/1/25 REV 1  
*Orientering ved Frankrig og Østrig med støtte fra Kroatien og Portugal*
- q) Det kommende formandskabs arbejdsprogram  
*Orientering ved Cypern*

**TELEKOMMUNIKATION**

**Ikke-lovgivningsmæssige aktiviteter**

6. **Konklusioner om den europæiske konkurrenceevne i det digitale årti** ☐ 15143/1/25 REV 1  
*Godkendelse*

Rådet godkendte konklusionerne om den europæiske konkurrenceevne i det digitale årti. Ministre tog ordet for at yde fuld støtte, idet Frankrig mindede om Det Europæiske Råds konklusioner af 23. oktober 2025 og påpegede, at EU, samtidig med at det undgår en indstilling med isolation eller protektionisme, bør præcisere sit ønske om at mindske afhængigheder og øge sin strategiske autonomi af hensyn til både konkurrenceevnen og sikkerheden og således afspejle denne holdning på mere passende vis i sine formuleringer.

7. **Forenkling og digitalisering: mindskelse af byrderne for virksomheder på det digitale område** ☐ 15145/1/25 REV 1  
*Udveksling af synspunkter*

Rådet havde en udveksling af synspunkter om forenkling og digitalisering: mindskelse af byrderne for virksomheder på det digitale område.

8. **Håndhævelse af forordningen om digitale tjenester i forbindelse med onlineplatforme og e-handel** ☐ 15594/25  
*Udveksling af synspunkter*

Rådet havde en udveksling af synspunkter om håndhævelse af forordningen om digitale tjenester i forbindelse med onlineplatforme og e-handel.

**Eventuelt**

9. a) **Aktuelle lovgivningsforslag** (offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union) ☐☐

**Europæiske virksomhedstegnebøger** 15701/25 + ADD 1  
*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- b) **Finansieringsmodel for den nationale tilsynsmyndighed, der overvejer udvidede digitale ansvarsområder** ☐ 16095/25  
*Orientering ved Portugal*

Rådet noterede sig orienteringen ved Portugal.

- c) **Erklæring om europæisk digital suverænitet** 15781/25  
*Orientering ved Østrig*

Rådet noterede sig orienteringen ved Østrig.

- d) **Topmøde om europæisk digital suverænitet** 16186/25  
**(den 18. november 2025 i Berlin)**  
*Orientering ved Frankrig og Tyskland*

Rådet noterede sig orienteringen ved Frankrig og Tyskland.

- e) **Resultater af drøftelserne på det uformelle møde mellem ministrene for telekommunikation** 15875/25  
**(den 9.-10. oktober 2025 i Horsens)**  
*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- f) **Roaming med Ukraine, Moldova og Vestbalkan – status** 16021/25  
*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- g) **Internationale initiativer på det digitale område** 16048/25  
*Orientering ved Kommissionen*

Rådet noterede sig orienteringen ved Kommissionen.

- h) **Cyberplanøvelse** 16022/25  
*Orientering ved formandskabet*

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- i) **Jamming og spoofing af globale satellitnavigationssystemer (GNSS): hen imod øget sikkerhed og beskyttelse** 15986/25  
*Orientering ved Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Tjekkiet og Tyskland*

Rådet noterede sig orienteringen ved Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Tjekkiet og Tyskland. Bulgarien gav mundtligt udtryk for støtte til dette punkt.

- j) Dronebekæmpelse: digitale teknologiers bidrag til beskyttelse af kritisk infrastruktur  
*Orientering ved Kommissionen* 16128/25
- k) Rådets gennemførelsesafgørelse om bemyndigelse med henblik på støtte fra EU's cybersikkerhedsreserve til Moldova  
*Orientering ved formandskabet* 16032/1/25 REV 1
- l) Det kommende formandskabs arbejdsprogram  
*Orientering ved Cypem*

- 
- 1** Førstebehandling
- C** Punkt på grundlag af et forslag fra Kommissionen
- 2** Offentlig debat foreslået af formandskabet (artikel 8, stk. 2, i Rådets forretningsorden)
-

**Erklæringer til de lovgivningsmæssige B-punkter i dok. 16020/25****Ad B-punkt 2:**

**Direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt for visse vej køretøjer**  
*Generel indstilling*

**ERKLÆRING FRA BELGIEN**

"Belgien støtter den generelle indstilling, som det danske formandskab har fremlagt, selv om vi stadig har alvorlige forbehold med hensyn til indvirkningen på infrastrukturen. Belgiens støtte til det endelige kompromis, som medlovgiverne er nået frem til, vil afhænge af, om der tages hensyn til disse betænkeligheder. Belgiens prioritet er, at forhandlinger med Europa-Parlamentet indledes så hurtigt som muligt. Revisionen af direktivet om vægt og dimensioner er en vigtig milepæl i dekarboniseringen af vejtransport og harmoniseringen heraf i Den Europæiske Union.

Revisionen har navnlig til formål at harmonisere og styrke den nuværende europæiske ramme for vores tunge godskøretøjer og konkurrenceevnen for intermodal transport og nulemissionskøretøjer. Dette betyder navnlig en forhøjelse af de maksimale vægtgrænser for visse vogntog, samtidig med at tungere køretøjers indvirkning på infrastrukturen begrænses. Under drøftelserne argumenterede Belgien ligesom andre medlemsstater for, at bestemmelserne i det nye direktiv bør være forenelige med bevarelse af vores veje og broer. I denne henseende ser Belgien med tilfredshed på bibeholdelsen af broformlen i udkastet til generel indstilling. Der er dog stadig forbehold med hensyn til vægtgrænsen for køretøjer med tre aksler, som ikke giver de nødvendige garantier for at begrænse indvirkningen på infrastrukturen i det nuværende kompromis. Belgien har delt et alternativt forslag i denne henseende og håber, at det vil blive taget i betragtning i de kommende forhandlinger.

Belgien ønsker at forblive en konstruktiv partner og vil give sin fulde støtte i næste fase af forhandlingerne."

**ERKLÆRING FRA TYSKLAND**

"om den generelle indstilling til forslaget om ændring af direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.

Forbundsregeringen hilser det opnåede kompromis velkommen og tilslutter sig den generelle indstilling. Drøftelserne fokuserede på de vigtigste mål om at forenkle direktivet og samtidig støtte udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Den generelle indstilling fremhæver klart fremme af nulemissionskøretøjer, samtidig med at der tages hensyn til indvirkningen på infrastrukturen, da disse køretøjer har særlige tekniske karakteristika. Efter vores opfattelse skaber teksten en god balance på dette område.

Forbundsregeringen fremsætter endvidere følgende erklæring.

Med hensyn til længere sættevognstog med en længde på 17,88 m er forbundsregeringen interesseret i at nå frem til en europæisk aftale i stedet for isolerede nationale løsninger. Med hensyn til muligheden for at tillade pendultrafik med længere sættevognstog på nationalt plan finder forbundsregeringen det afgørende, at der skabes yderligere incitament til investeringer i nulemissionskøretøjer."

### **FÆLLES ERKLÆRING FRA SPANIEN OG PORTUGAL**

"Spanien og Portugal ønsker at udtrykke deres påskønnelse af formandskabets bestræbelser på at fremme forhandlingerne om revisionen af direktivet om vægt og dimensioner. Vi anerkender de positive elementer i den foreslåede tekst, navnlig de bestemmelser, der støtter udbredelse af nulemissionskøretøjer, hvilket vi glæder os meget over.

Samtidig er vi stadig bekymrede over, at kompromiset ikke i tilstrækkelig grad omhandler et grundlæggende mål med revisionen: sikring af et velfungerende indre marked gennem harmonisering af grænseoverskridende transport. Kommissionens oprindelige forslag indeholder en afbalanceret ramme, som respekterer medlemsstaternes kompetence til at tillade en stigning fra 40 til 44 ton på nationalt plan, samtidig med at det sikres, at hvis en sådan beslutning træffes, vil samme grænse gælde for international transport. Denne sikkerhedsforanstaltning er væsentlig for at undgå fragmentering og sikre lige transportvilkår i hele Unionen.

Ved at begrænse grænseoverskridende anvendelse af højere vægtgrænser til udelukkende tunge nulemissionskøretøjer – hvis forekomst i køretøjsparken stadig er meget begrænset – risikerer det nuværende kompromis at svække direktivets harmoniseringsmål. Hvis 44 ton-transport tillades på nationalt plan, men ikke konsekvent tillades i international transport, vil erhvervsdrivende stå over for ulige og ineffektive vilkår, hvilket undergraver det indre markeds funktion.

Desuden vil de økonomiske og miljømæssige fordele ved 44 ton-transport være unødigt begrænsede. Transport med 44 ton nedbringer antallet af ture, der er nødvendige for samme fragtmængde, øger den logistiske effektivitet og sænker emissionerne i forhold til grænsen på 40 ton. Det kan også bidrage til at afhjælpe den mangel på chauffører, der berører sektoren. Disse fordele er særlig relevante for Den Iberiske Halvø, hvor begrænsede jernbanegodsforbindelser med resten af Europa øger afhængigheden af vejtransport og gør effektivitetsgevinsterne ved køretøjer med højere kapacitet særlig betydelige.

I lyset af disse betragtninger **er Spanien og Portugal ikke i stand til at støtte den foreslåede generelle indstilling. Begge delegationer håber, at forhandlingerne med Europa-Parlamentet vil gøre det muligt at opnå et resultat, som er mere i overensstemmelse med de principper, der ligger til grund for det indre markeds funktion."**

### **Køretøjssikkerhedspakken**

- a) **direktiv om periodisk teknisk kontrol (om ændring af direktiv 2014/45/EU) og om syn ved vejsiden (om ændring af direktiv 2014/47/EU)**
- b) **direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre (om ophævelse af direktiv 1999/37/EF)**

#### **Ad B-punkt 3:**

*Generel indstilling*

### **ERKLÆRING FRA BELGIEN**

"Belgien støtter i vid udstrækning pakken og tilslutter sig dens mål vedrørende trafiksikkerhed, luftkvalitet og støjreduktion. Samtidig mener vi, at teksten bør udvise et højere ambitionsniveau.

Vi ser specifikt gerne yderligere ikkebindende og positive incitamenter til at anvende fjerndetektion, da det er en effektiv teknik, og det er derfor vigtigt at tilskynde medlemsstaterne til at gøre brug af den.

Vi opfordrer også til større ambitioner med hensyn til problemet med svig med kilometertallet. Vi mener, at en stærkere tilgang vil have direkte positiv indvirkning på millioner af EU-borgere.

Endelig vil vi anbefale at bevare det oprindelige formål med den midlertidige synsrapport ved at begrænse dens anvendelse til europæiske borgere, der bor i udlandet og fører køretøjer i klasse M1, i stedet for at udvide den til erhvervsmæssig brug med køretøjer i klasse N1.

Belgien forbliver en konstruktiv partner og vil yde fuld støtte i næste fase af forhandlingerne."

### **ERKLÆRING FRA TYSKLAND**

"om den generelle indstilling til forslag til direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af direktiv 1999/37/EF.

Forbundsregeringen hilser det opnåede kompromis velkommen og tilslutter sig den generelle indstilling. Digitaliseringen af køretøjsdokumenter er et vigtigt spørgsmål, der vil gøre en reel forskel for borgerne og økonomien på mellemlang sigt. Forbundsregeringen støtter også indførelsen af ensartede krav til nationale køretøjsregistre og regulering af udvekslingen af oplysninger.

I klart definerede tilfælde vejer statens interesse imidlertid væsentligt tungere end interessen i at harmonisere udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne. Dette er tilfældet, når det påvirker den offentlige orden eller sikkerhed.

Det giver derfor mening, at direktivet om registreringsdokumenter for motorkøretøjer fastsætter undtagelser for udveksling af oplysninger i artikel 15, stk. 1, netop i disse tilfælde – forpligtelsen til at indsamle og opbevare oplysninger må ikke udgøre en sikkerhedsrisiko for EU's medlemsstater.

Forbundsregeringen glæder sig derfor over, at alle køretøjer, der tilhører offentlige myndigheder med ansvar for opretholdelse af den offentlige orden og sikkerhed, er fritaget for forpligtelsen til at udveksle oplysninger, herunder dem, der tilhører de væbnede styrker og toldmyndighederne.

Forbundsregeringen forstår endvidere artikel 15, stk. 1, således, at det i princippet tilkommer EU-medlemsstaterne at definere de relevante sager eller grupper af sager og vurdere, om betingelserne for fritagelse er opfyldt for hver gruppe af sager som helhed. Det er derfor ikke nødvendigt at foretage en køretøjsspecifik vurdering af hver enkelt sag."

## **ERKLÆRING FRA LETLAND**

"Trafiksikkerhed er en af Letlands hovedprioriteter inden for transportpolitik. Letland støtter derfor kraftigt forslaget, nemlig at bidrage til at forbedre niveauet for trafiksikkerhed og økologi, bæredygtig mobilitet samt fri bevægelighed for personer og varer i hele Den Europæiske Union. Dette fremgår af Letlands holdning om at støtte elementer, der indgår i Europa-Kommissionens oprindelige forslag, såsom hyppigere teknisk kontrol af ældre køretøjer, obligatorisk teknisk kontrol af motorcykler, lægge lette erhvervskøretøjer (klasse N1) ind under teknisk kontrol ved vejsiden samt nye emissionskontrolmetoder (PN og NOx).

For at forslaget kan nå de fastsatte mål, **skal rammen imidlertid være klar, og kravene skal fungere i praksis.**

På grund af det pragmatiske samarbejde med det danske formandskab, andre medlemsstater og Europa-Kommissionen om en lang række af forslaget elementer er der foreslået en acceptabel løsning. Med hensyn til visse spørgsmål, der er **vigtige for Letland**, er den nødvendige balance dog endnu ikke opnået. I lyset af ovenstående henleder Letland opmærksomheden på en række praktiske hindringer for anvendelse af normer, der gør det vanskeligt fuldt ud at støtte den seneste kompromisudgave af forslaget.

**Ved afstemningen om den generelle indstilling på samlingen i TTE-Rådet den 4. december 2025 UNDLADER Letland derfor AT STEMME.**

Bilaget til denne erklæring indeholder en nærmere redegørelse for Letlands holdning til de punkter, hvor vi ikke kan yde støtte.

**Frister for indførelse af nye emissionskontrolmetoder:** Letland er en af de få medlemsstater, som har indført en procedure for måling af partikelantal (PN). Udvikling af en kontrolmetode, tilrådighedsstillelse af det nødvendige udstyr på markedet samt den nødvendige uddannelse tog ti år. På samme vis er metoden for kontrol af nye dieselmotorer og NOx (nitrogenoxider), der i praksis anvendes under forskellige klimaforhold i Europa, herunder – og det er vigtigt for Letlands vedkommende – ved temperaturer på under  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ , endnu ikke blevet efterprøvet. Letland er derfor bekymret over muligheden for at udvikle en effektiv og alment gældende kontrolmetode inden for to år og slår til lyd for en overgangsperiode på mindst fem år efter godkendelsen af metoden for at sikre praktisk parathed.

**Periodisk NOx-kontrol og NOx-kontrol ved vejsiden:** For at sikre berettigede forventninger bør fristerne for gennemførelse af regler, metoder og udstyr være identiske for både teknisk kontrol og syn ved vejsiden. Letland finder det derfor nødvendigt også at fastsætte en overgangsperiode for NOx-kontrol af dieselmotorer i forbindelse med syn ved vejsiden.

**Fabrikanters oplysninger og indgående kontrol af elektroniske systemer med**

**analyseredskabet OBD (egendiagnose):** Letland støtter, at forslaget tilskynder til ajourføring af rammen i lyset af den teknologiske udvikling. For at sikre en effektiv verifikation af kravene i gruppe 10 i bilag I (elektroniske sikkerhedssystemer) mener Letland samtidig, at der er behov for at indføre denne teknologi gradvis og gennemføre et pilotprojekt som første skridt, hvorefter verifikationsteknologiens gennemførlighed og effektivitet kan vurderes. Letland finder, at særligt kontroludstyr er nødvendigt, og at det medtages som et krav i anvendelsesområdet for bilag II med fastsættelse af en særskilt gennemførelsesfrist på fem år.

**Grænseværdi for partikelantal (PN):** Letland påpeger de risici, der er forbundet med den foreslåede nedsættelse af tærsklen for PN-værdier uden en overgangsperiode fra den aktuelt anbefalede 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>) til 250 000 (1/cm<sup>3</sup>). Vi anser en toårig overgangsperiode med en tærskel på 1 000 000 (1/cm<sup>3</sup>) for at være en mere hensigtsmæssig løsning, hvorefter tærsklen kan sænkes, hvis teknologianvendelsen viser sit værd i praksis, forudsat at medlemsstaterne er enige i en sådan tilgang.

**Midlertidige synsrapporter og sanktioner:** Letland støtter fremskridt hen imod harmonisering af rammen for midlertidige rapporter. Da der på nuværende tidspunkt stadig findes et system med forskellige krav til teknisk kontrol i forskellige medlemsstater, bemærker vi imidlertid praktiske problemer på grund af manglen på fælles kriterier og validering. Derudover begrænser den foreslåede ordlyd ikke udtrykkeligt anvendelsen af den midlertidige rapport, dvs. at den kun bør anvendes til, at et køretøj kan vende tilbage til registreringsmedlemsstaten med henblik på regelmæssig teknisk kontrol uden ophold efter at være vendt tilbage til registreringsmedlemsstaten.

**Anvendelse af sanktioner:** Letland er bekymret over det obligatoriske krav om at pålægge sanktioner for manipulation af køretøjssystemer i forbindelse med både teknisk kontrol og kontrol ved vejsiden. I betragtning af at ingen af typerne af syn vurderer årsagerne til, at en installation eller et system ikke fungerer, og desuden om årsagerne er eller kan være en følge af manipulation, mener vi, at kravet om at fastsætte effektive sanktioner i den foreslåede ordlyd er deklatorisk og ikke har praktisk merværdi."