

Bruselas, 14 de enero de 2026
(OR. en)

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

PROYECTO DE ACTA
CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA
(Transporte, Telecomunicaciones y Energía)
4 y 5 de diciembre de 2025

SESIÓN DEL JUEVES 4 DE DICIEMBRE DE 2025

1. Aprobación del orden del día


El Consejo aprueba el orden del día que figura en el documento 16020/25.

TRANSPORTE

Deliberaciones legislativas


(Deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea)

Transporte terrestre

2. **Directiva que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera, dimensiones y pesos máximos autorizados**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Orientación general

El Consejo alcanza una orientación general sobre la Directiva que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera, dimensiones y pesos máximos autorizados, que figura en los documentos de referencia.

Alemania, Bélgica y España conjuntamente con Portugal presentan las declaraciones que figuran en el anexo.

3. **Paquete sobre la inspección técnica de vehículos** 
- a) **Directiva sobre las inspecciones técnicas periódicas (por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE) y sobre las inspecciones técnicas en carretera (por la que se modifica la Directiva 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Directiva sobre los documentos de matriculación de los vehículos y los datos de matriculación de los vehículos (por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
Orientación general

El Consejo alcanza una orientación general sobre las dos propuestas del paquete sobre la inspección técnica de vehículos, que figura en los documentos de referencia.

Alemania, Bélgica y Letonia presentan las declaraciones que figuran en el anexo.

4. Adopción de los puntos «A»


Lista de puntos no legislativos

16129/25

El Consejo adopta todos los puntos «A» enumerados en el documento de referencia, incluidos todos los documentos COR y REV de las correspondientes lenguas presentados para su adopción.

Varios


5. a) Situación actual del marco de cero emisiones netas de la OMI
Información de la Presidencia 15937/1/25 REV 1

- b) **Propuestas legislativas en curso** (deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea) 


Reglamento por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa»
Información de la Presidencia

11711/25 + ADD 1

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- c) **Declaración de la Presidencia titulada «Hacer que el ferrocarril sea competitivo reduciendo los costes técnicos y administrativos mediante la armonización y la implantación europeos»**  16111/25
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- d) **Propuestas legislativas en curso** (deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea) 



Paquete de movilidad militar
Presentación de la Comisión

15793/25
15794/25 + ADD 1


El Consejo toma nota de la presentación de la Comisión.

- e) **Plan de Inversiones en Transporte Sostenible**  15021/25
Información de la Comisión

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Comisión.

- f) **Propuestas legislativas en curso** (deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea)  
- i) **Reglamento sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte** 11821/23
 - ii) **Reglamento sobre los Derechos de los Pasajeros Aéreos** 7615/13
 - iii) **Reglamento sobre la garantía del cumplimiento de los derechos de los viajeros en la Unión** 16284/23 +ADD 1
 - iv) **Reglamento relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales** 16307/23 + ADD 1
 - v) **Reglamento relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único, por el que se modifica la Directiva 2012/34/UE y se deroga el Reglamento (UE) n.º 913/2010** 11718/23 + ADD 1
 - vi) **Modificación específica de la Directiva 1999/62/CE sobre el eurodistintivo** 10936/25
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- g) **Próximo diálogo de alto nivel en el Grupo de Interés Común para Ucrania del Foro Internacional del Transporte (CIG4U), así como la creación de un Fondo de Apoyo al Transporte para Ucrania en el marco de esta iniciativa (Estocolmo, 17 de febrero de 2026)**  15704/25
Información de Suecia

El Consejo toma nota de la información facilitada por Suecia.

- h) Llamamiento a la acción en relación con los efectos negativos de la ampliación uniforme del RCDE UE a los servicios de transporte marítimo** 16016/1/25 REV 1
Información de Grecia, Italia y Malta

El Consejo toma nota de la información facilitada por Grecia, Italia y Malta.

- i) Declaración conjunta sobre los retos de la infraestructura de recarga para vehículos pesados** 15859/25
Información de Bulgaria, Chequia, Eslovaquia, Estonia, Finlandia, Hungría, Italia, Letonia, Polonia y Rumanía

El Consejo toma nota de la información facilitada por Bulgaria, Chequia, Eslovaquia, Estonia, Finlandia, Hungría, Italia, Letonia, Polonia y Rumanía.

- j) Apoyo a la demanda de vehículos eléctricos mediante normas ambiciosas sobre la ecologización de las flotas de vehículos de empresa** 16138/25
Información de Francia

El Consejo toma nota de la información facilitada por Francia.

- k) Política europea sobre dispositivos de movilidad personal** 16092/1/25 REV 1
Información de los Países Bajos, con el apoyo de Alemania, Bélgica, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal y Rumanía

El Consejo toma nota de la información facilitada por los Países Bajos, con el apoyo de Alemania, Bélgica, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal y Rumanía.

- l) Plan de acción sobre el ferrocarril de alta velocidad** 14984/25
Información de la Comisión

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Comisión.

- m) **Foro sobre Investigación en Transportes 2026
(Budapest, 18 a 21 de mayo de 2026)** 15850/25
Información de Hungría

El Consejo toma nota de la información facilitada por Hungría.

- n) **Avanzar en la simplificación administrativa y reforzar
la seguridad en el sector de los drones civiles** 16054/2/25 REV 2
*Información de Bélgica, Bulgaria, Chequia, Croacia,
Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Grecia, Letonia,
Lituania, Luxemburgo, Malta, Polonia y Rumanía*

El Consejo toma nota de la información facilitada por Bélgica, Bulgaria, Chequia, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Grecia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Polonia y Rumanía.

- o) **Perturbaciones reiteradas de la aviación civil provocadas
por aeronaves no tripuladas (drones) y globos utilizados
para el contrabando procedentes de terceros países** 15777/1/25 REV 1
*Información de Bélgica, Estonia, Finlandia, Letonia,
Lituania y Polonia*
- p) **Garantizar condiciones justas y resilientes para el sector
ferroviario europeo** 16103/1/25 REV 1
*Información de Austria y Francia, con el apoyo de
Croacia y Portugal*
- q) **Programa de trabajo de la Presidencia entrante**
Información de Chipre

SESIÓN DEL VIERNES 5 DE DICIEMBRE DE 2025

TELECOMUNICACIONES

Actividades no legislativas

6. **Conclusiones sobre la competitividad europea en la Década Digital** [2] 15143/1/25 REV 1
Adopción

El Consejo adopta las Conclusiones sobre la competitividad europea en la Década Digital. Se producen intervenciones de ministros para manifestar su pleno apoyo. Francia recuerda las Conclusiones del Consejo Europeo de 23 de octubre de 2025 y señala que, evitando caer en el aislamiento o el proteccionismo, la UE debe aclarar su voluntad de reducir su dependencia y aumentar su autonomía estratégica, con fines tanto de competitividad como de seguridad, y así reflejar de forma más adecuada su posición en sus comunicaciones.

7. **Simplificación y digitalización: reducir las cargas para las empresas en el ámbito digital** [2] 15145/1/25 REV 1
Cambio de impresiones

El Consejo mantiene un cambio de impresiones sobre la simplificación y la digitalización, con miras a reducir las cargas para las empresas en el ámbito digital.

8. **Cumplimiento del Reglamento de Servicios Digitales en el ámbito de las plataformas en línea y el comercio electrónico** [2] 15594/25
Cambio de impresiones

El Consejo mantiene un cambio de impresiones sobre el cumplimiento del Reglamento de Servicios Digitales en el ámbito de las plataformas en línea y el comercio electrónico.

Varios

9. a) **Propuestas legislativas en curso** (deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea) [1][C]

Carteras europeas para empresas 15701/25 + ADD 1
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- b) **Modelo de financiación de la autoridad reguladora nacional teniendo en cuenta la ampliación de las responsabilidades digitales** [2] 16095/25
Información de Portugal

El Consejo toma nota de la información facilitada por Portugal.

- c) **Declaración sobre la soberanía digital europea** [2] 15781/25
Información de Austria

El Consejo toma nota de la información facilitada por Austria.

- d) **Cumbre sobre la soberanía digital europea** [2] 16186/25
(Berlín, 18 de noviembre de 2025)
Información de Alemania y Francia

El Consejo toma nota de la información facilitada por Alemania y Francia.

- e) **Resultados de los debates mantenidos durante la** [2] 15875/25
reunión informal de ministros de Telecomunicaciones
(Horsens, 9 y 10 de octubre de 2025)
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- f) **Itinerancia con Ucrania, Moldavia y los Balcanes** [2] 16021/25
Occidentales — Situación actual
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- g) **Iniciativas internacionales en el ámbito digital** [2] 16048/25
Información de la Comisión

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Comisión.

- h) **Ejercicio del Plan Director de Ciberseguridad** [2] 16022/25
Información de la Presidencia

El Consejo toma nota de la información facilitada por la Presidencia.

- i) **Interferencia intencionada (*jamming*) y suplantación** [2] 15986/25
(*spoofing*) de los Sistemas Mundiales de Navegación
por Satélite (GNSS): hacia una mayor seguridad y
protección
Información de Alemania, Chequia, Eslovaquia,
Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania y
Polonia

El Consejo toma nota de la información facilitada por Alemania, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania y Polonia. Bulgaria expresa verbalmente su apoyo a este punto.

- j) Sistemas antidrones: contribución de las tecnologías digitales a la protección de las infraestructuras críticas
Información de la Comisión 16128/25
- k) Decisión de Ejecución del Consejo por la que se autoriza el apoyo de la Reserva de Ciberseguridad de la UE a Moldavia
Información de la Presidencia 16032/1/25 REV 1
- l) Programa de trabajo de la Presidencia entrante
Información de Chipre

-
- 1** Primera lectura
- C** Punto basado en una propuesta de la Comisión
- 2** Debate público a propuesta de la Presidencia (artículo 8, apartado 2, del Reglamento Interno del Consejo)
-

Declaraciones sobre los puntos «B» legislativos que figuran en el documento 16020/25

Ad punto «B» n.º 2: **Directiva que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera, dimensiones y pesos máximos autorizados**
Orientación general

DECLARACIÓN DE BÉLGICA

«Bélgica apoya la orientación general presentada por la Presidencia danesa, aunque sigue teniendo serias reservas sobre los efectos en las infraestructuras. El respaldo de Bélgica al texto transaccional definitivo que alcancen los colegisladores dependerá de si se tienen o no en cuenta estas preocupaciones. La prioridad de Bélgica es que las negociaciones con el Parlamento Europeo empiecen lo antes posible. La revisión de la Directiva sobre Pesos y Dimensiones es un hito esencial en el proceso de descarbonización del transporte por carretera y su armonización en el seno de la Unión Europea.

En particular, el objetivo de la revisión es armonizar y reforzar el actual marco europeo para nuestros vehículos pesados de transporte de mercancías y la competitividad de las operaciones de transporte intermodal y los vehículos de emisión cero. Esto significa, en particular, elevar los pesos máximos para determinados conjuntos de vehículos, limitando al mismo tiempo los efectos de los vehículos más pesados en las infraestructuras. Durante los debates, Bélgica, como otros Estados miembros, sostuvo que las disposiciones de la nueva Directiva deben ser compatibles con la preservación de nuestras carreteras y nuestros puentes. A este respecto, Bélgica se congratula de que en el proyecto de orientación general se haya mantenido la fórmula puente. Sin embargo, todavía sigue habiendo reservas sobre el peso máximo para los tándems triaxiales de los vehículos, que en el texto transaccional actual no ofrece las garantías necesarias para limitar los efectos en las infraestructuras. Bélgica ha presentado una propuesta alternativa a este respecto y espera que se tenga en cuenta en las próximas negociaciones.

Bélgica desea seguir siendo un socio constructivo y dará todo su apoyo durante la próxima fase de las negociaciones.»

DECLARACIÓN DE ALEMANIA

relativa a la orientación general sobre la propuesta que modifica la Directiva 96/53/CE por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

«El Gobierno federal acoge favorablemente el acuerdo transaccional alcanzado y está de acuerdo con la orientación general. Las deliberaciones se han centrado en los principales objetivos: simplificar la Directiva y al mismo tiempo apoyar la adopción de vehículos de emisión cero. En la orientación general se hace hincapié claramente en la promoción de los vehículos de emisión cero, al tiempo que se tienen en cuenta sus efectos en las infraestructuras, dado que estos vehículos tienen características técnicas especiales. Desde nuestro punto de vista, en el texto se logra el equilibrio adecuado entre estos dos aspectos.

Además, el Gobierno federal formula la siguiente declaración:

En el caso de los vehículos articulados más largos, de una longitud igual o superior a 17,88 m, el Gobierno federal desearía que se llegara a un acuerdo a escala europea en lugar de aplicar soluciones nacionales aisladas. En cuanto a la opción de autorizar servicios de lanzadera que utilicen vehículos articulados más largos en el ámbito nacional, el Gobierno federal considera esencial que se ofrezcan incentivos adicionales para las inversiones en vehículos de emisión cero.»

DECLARACIÓN CONJUNTA DE ESPAÑA Y PORTUGAL

«España y Portugal desean agradecer a la Presidencia su trabajo para avanzar en las negociaciones sobre la revisión de la Directiva sobre Pesos y Dimensiones. Reconocemos los elementos positivos del texto propuesto, en particular las disposiciones que fomentan la adopción de vehículos de emisión cero, que acogemos con gran satisfacción.

Al mismo tiempo, nos sigue preocupando que el texto transaccional no aborde suficientemente un objetivo fundamental de la revisión: garantizar el buen funcionamiento del mercado único mediante la armonización de las operaciones transfronterizas. La propuesta inicial de la Comisión ofrecía un marco equilibrado, ya que respetaba la facultad de los Estados miembros de permitir un aumento del peso máximo de 40 toneladas a 44 toneladas en el ámbito nacional y, al mismo tiempo, garantizaba que, si se adoptaba una decisión en ese sentido, se aplicara el mismo límite al transporte internacional. Esta salvaguardia era esencial para evitar la fragmentación y garantizar las mismas condiciones operativas en toda la Unión.

Al circunscribir la aplicación transfronteriza de los pesos máximos ampliados exclusivamente a los vehículos pesados de emisión cero —que todavía representan un porcentaje muy pequeño del parque de vehículos—, el texto transaccional actual podría debilitar el objetivo de armonización de la Directiva. Si se autorizan operaciones de 44 toneladas en el ámbito nacional, pero no se permiten sistemáticamente para el transporte internacional, los operadores se enfrentarán a condiciones desiguales e ineficientes, lo que socavarán el funcionamiento del mercado único.

Además, se limitarían de manera innecesaria los beneficios económicos y medioambientales de las operaciones de 44 toneladas. En comparación con las operaciones de 40 toneladas, realizar operaciones de 44 toneladas permite transportar en menos viajes el mismo volumen de carga, aumenta la eficiencia logística y reduce las emisiones. También puede contribuir a aliviar la escasez de conductores que afecta al sector. Estas ventajas son especialmente importantes para la península ibérica, cuya escasa conectividad con el resto de Europa a efectos del transporte de mercancías por ferrocarril intensifica su dependencia del transporte por carretera y hace que resulten especialmente importantes las mejoras de la eficiencia de los vehículos de mayor capacidad.

A la luz de estas consideraciones, **España y Portugal no están en condiciones de apoyar la orientación general propuesta. Ambas delegaciones esperan que las negociaciones con el Parlamento Europeo posibiliten que se alcance un resultado más acorde con los principios en los que se basa el funcionamiento del mercado interior.»**

Paquete sobre la inspección técnica de vehículos

- a) **Directiva sobre las inspecciones técnicas periódicas (por la que se modifica la Directiva 2014/45/UE) y sobre las inspecciones técnicas en carretera (por la que se modifica la Directiva 2014/47/UE)**
- b) **Directiva sobre los documentos de matriculación de los vehículos y los datos de matriculación de los vehículos (por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE)**

Ad punto «B» n.º 3:

Orientación general

DECLARACIÓN DE BÉLGICA

«Bélgica apoya en gran medida el paquete y respalda sus objetivos en materia de seguridad vial, calidad del aire y reducción del ruido. Al mismo tiempo, consideramos que el texto debería ser más ambicioso.

Concretamente, nos gustaría ver más incentivos no vinculantes y positivos para utilizar la teledetección, dado que es una técnica eficiente y, por tanto, es importante fomentar que los Estados miembros la utilicen.

Asimismo, pedimos mayor ambición en lo que respecta al problema del fraude en los cuentakilómetros. Creemos que un enfoque más firme tendría un impacto positivo directo en millones de ciudadanos de la UE.

Por último, recomendaríamos que se mantenga el objetivo inicial del certificado de inspección técnica temporal circunscribiendo su uso a ciudadanos europeos que residan en el extranjero y conduzcan vehículos de la categoría M₁, en lugar de ampliarlo al uso profesional con vehículos de la categoría N₁.

Bélgica sigue siendo un socio constructivo y dará su pleno apoyo durante la próxima fase de las negociaciones.»

DECLARACIÓN DE ALEMANIA

relativa a la orientación general sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos y por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo («Directiva sobre los Datos de Matriculación de Vehículos»)

«El Gobierno federal acoge favorablemente el acuerdo transaccional alcanzado y está de acuerdo con la orientación general. La digitalización de los documentos de los vehículos suscita una preocupación importante y supondrá un notable alivio para los ciudadanos y para la economía a medio plazo. El Gobierno federal también apoya la introducción de requisitos uniformes para los registros nacionales de vehículos y la regulación del intercambio de datos.

Sin embargo, en casos claramente definidos, el interés del Estado lógicamente pesa más que el interés de armonizar el intercambio de datos entre los Estados miembros. Así sucede cuando se ven afectados el orden o la seguridad públicos.

Por consiguiente, es razonable que la Directiva sobre los Datos de Matriculación de Vehículos prevea, en el artículo 15, apartado 1, excepciones al intercambio de datos precisamente para estos casos: la obligación de recopilar y almacenar datos no debe suponer un riesgo para la seguridad de los Estados miembros de la UE.

Por lo tanto, el Gobierno federal acoge favorablemente que todos los vehículos de las autoridades a cargo del mantenimiento del orden y la seguridad públicos, incluidos los de las fuerzas armadas y las autoridades aduaneras, estén exentos de la obligación de intercambiar datos.

Además, el Gobierno federal interpreta el artículo 15, apartado 1, en el sentido de que, en principio, corresponde a los Estados miembros de la UE definir los casos o grupos de casos pertinentes y evaluar si se cumplen, en su conjunto, las condiciones para la exención en lo que respecta a cada grupo de casos. Así pues, no se requiere un estudio caso por caso específico por vehículo.»

DECLARACIÓN DE LETONIA

«La seguridad vial es una de las principales prioridades de Letonia en el ámbito de la política de transportes. Por consiguiente, Letonia apoya firmemente los objetivos de la propuesta, a saber, contribuir a mejorar la seguridad vial y la ecología, la movilidad sostenible, así como la libre circulación de personas y mercancías por toda la Unión Europea. Así lo indica la posición de Letonia de apoyar elementos incluidos en la propuesta inicial de la Comisión Europea como la mayor frecuencia de las inspecciones técnicas de los vehículos más antiguos, la obligatoriedad de las inspecciones técnicas de las motocicletas, la sujeción de los vehículos comerciales ligeros (categoría N₁) a inspecciones técnicas en carretera, así como los nuevos métodos de inspección de las emisiones (PN, NO_x).

No obstante, para que la propuesta alcance los objetivos establecidos, **el marco debe ser claro y los requisitos deben funcionar en la práctica.**

Gracias a la cooperación pragmática con la Presidencia danesa, otros Estados miembros y la Comisión Europea, se ha propuesto una solución aceptable para muchos de los elementos de la propuesta. Sin embargo, en algunas cuestiones que son **importantes para Letonia** todavía no se ha logrado el equilibrio necesario. En vista de lo anterior, Letonia llama la atención sobre una serie de obstáculos prácticos en la aplicación de las normas que hacen que le resulte difícil apoyar plenamente la última versión transaccional de la propuesta.

Por consiguiente, **Letonia SE ABSTIENE en la votación sobre la orientación general en el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 4 de diciembre de 2025.**

En el anexo de la presente declaración se incluye una explicación detallada de la posición de Letonia respecto de los puntos que no puede apoyar.

Plazos para la introducción de los nuevos métodos de inspección de las emisiones: Letonia es uno de los pocos Estados miembros que ha adoptado el procedimiento de medición del número de partículas (PN). El desarrollo del método de inspección, la adquisición del equipo necesario en el mercado y la preceptiva formación duraron diez años. Por otra parte, todavía no se ha probado el método para inspeccionar los nuevos motores diésel y las emisiones de NO_x (óxidos de nitrógeno) aplicable en la práctica en las distintas condiciones climáticas que existen en Europa, incluidas las temperaturas inferiores a -10 °C, una cuestión que es importante en el caso de Letonia. Por lo tanto, a Letonia le preocupa la viabilidad de desarrollar un método de inspección eficaz y de aplicación universal en un plazo de dos años y aboga por que se establezca un período transitorio de al menos cinco años a partir de la aprobación del método para garantizar la preparación en la práctica.

Inspecciones técnicas de NO_x periódicas y en carretera: para garantizar la confianza legítima, los plazos para la aplicación de las normas, los métodos y el equipo deben ser idénticos para las inspecciones técnicas y para las inspecciones en carretera. Por lo tanto, Letonia considera necesario establecer un período transitorio también para las inspecciones de NO_x de los motores diésel en inspecciones técnicas en carretera.

Información de los fabricantes e inspección en profundidad de los sistemas electrónicos con herramienta de análisis de diagnóstico a bordo (DAB): Letonia apoya que la propuesta fomente la actualización del marco a la luz de los avances tecnológicos. Al mismo tiempo, para garantizar la verificación efectiva de los requisitos establecidos en el grupo 10 del anexo I (sistemas electrónicos de seguridad), Letonia cree que es necesario aplicar esta tecnología de manera gradual y, como primer paso, poner en marcha un proyecto piloto, después del cual se podrá analizar la viabilidad y eficacia de la tecnología de verificación. Letonia considera que hace falta un dispositivo de inspección específico, incluirlo como requisito en el ámbito de aplicación del anexo II y establecer un plazo de aplicación específico de cinco años.

Límite para los valores del número de partículas (PN): Letonia hace hincapié en los riesgos asociados con la reducción propuesta del límite para los valores del PN, sin un período transitorio, desde los 1 000 000 1/cm³ recomendados actualmente hasta los 250 000 1/cm³. Una solución más apropiada sería un período transitorio de dos años en el que el límite sería de 1 000 000 1/cm³, después del cual el límite podría reducirse si la utilidad de las tecnologías queda demostrada en la práctica y siempre que los Estados miembros estén de acuerdo con ese método.

Certificados de inspección técnica temporales y sanciones: Letonia apoya los avances hacia la armonización del marco de los certificados temporales. Sin embargo, dado que actualmente sigue habiendo un sistema con requisitos de inspección técnica diferentes en los distintos Estados miembros, observa problemas prácticos debido a la falta de criterios y de validación comunes. Además, la redacción propuesta no limita expresamente el uso del certificado temporal, es decir, no establece que debe usarse exclusivamente para volver al Estado miembro de matriculación del vehículo para efectuar la inspección técnica ordinaria, lo que debe hacerse sin demora tras el retorno al Estado miembro de matriculación.

Imposición de sanciones: a Letonia le preocupa la obligatoriedad de imponer sanciones por la manipulación de sistemas de los vehículos tanto en las inspecciones técnicas como en las inspecciones en carretera. Dado que ninguna de estas inspecciones evalúa los motivos por los que una instalación o sistema no funciona, ni tampoco si esos motivos son o pueden ser consecuencia de la manipulación, considera que el requisito de establecer sanciones eficaces recogido en el texto propuesto es declaratorio y no tiene valor añadido práctico.»