

Bruxelles, le 14 janvier 2026  
(OR. en)

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

**PROJET DE PROCÈS-VERBAL**  
CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE  
(Transports, télécommunications et énergie)  
4 et 5 décembre 2025

## SESSION DU JEUDI 4 DÉCEMBRE 2025

### 1. Adoption de l'ordre du jour


Le Conseil a adopté l'ordre du jour qui figure dans le document 16020/25.

## TRANSPORTS

### Délibérations législatives


**(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)**

#### Transports terrestres

2. **Directive modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers, les dimensions maximales autorisées et les poids maximaux autorisés**  15611/25  
+ ADD 1 REV 2  
*Orientation générale*

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur la directive modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers, les dimensions maximales autorisées et les poids maximaux autorisés, dont le texte figure dans les documents susmentionnés.

La Belgique, l'Allemagne ainsi que l'Espagne et le Portugal ont présenté des déclarations, qui figurent en annexe.

3. **Paquet "contrôle technique"** 
- a) **Directive relative au contrôle technique périodique (modifiant la directive 2014/45/UE) et au contrôle technique routier (modifiant la directive 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules et aux données relatives à l'immatriculation des véhicules (abrogeant la directive 1999/37/CE)** 15615/25  
+ ADD 1 et 2  
+ ADD 3 REV 1  
*Orientation générale*

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur les deux propositions du paquet "contrôle technique", dont le texte figure dans les documents susmentionnés.

La Belgique, l'Allemagne et la Lettonie ont présenté des déclarations, qui figurent en annexe.

#### 4. Approbation des points "A"

##### Liste des activités non législatives

16129/25

Le Conseil a adopté tous les points "A" dont la liste figure dans le document susmentionné, y compris tous les documents linguistiques COR et REV présentés pour adoption.

#### Divers

5. a) État d'avancement concernant le cadre "zéro net" de l'OMI 15937/1/25 REV 1  
*Informations communiquées par la présidence*

- b) **Propositions législatives en cours d'examen**  
(délibération publique conformément à l'article 16,  
paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)



- Règlement établissant le mécanisme pour  
l'interconnexion en Europe**  
*Informations communiquées par la présidence*

11711/25 + ADD 1

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- c) **Déclaration de la présidence intitulée "Rendre le rail  
compétitif en réduisant les coûts techniques et  
administratifs grâce à une harmonisation et à un  
déploiement au niveau européen"**  
*Informations communiquées par la présidence*



16111/25

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- d) **Propositions législatives en cours d'examen**  
(délibération publique conformément à l'article 16,  
paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)




- Train de mesures sur la mobilité militaire**  
*Présentation par la Commission*



15793/25

15794/25 + ADD 1


Le Conseil a pris note de la présentation de la Commission.

- e) **Plan d'investissement dans le domaine des transports durables**  15021/25  
*Informations communiquées par la Commission*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

- f) **Propositions législatives en cours d'examen**    
(délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)
- i) **Règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport** 11821/23
- ii) **Règlement relatif aux droits des passagers aériens** 7615/13
- iii) **Règlement relatif au contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union** 16284/23 +ADD 1
- iv) **Règlement relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux** 16307/23 + ADD 1
- v) **Règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Modification ciblée de la directive Eurovignette (1999/62/CE)** 10936/25  
*Informations communiquées par la présidence*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- g) **Prochain dialogue de haut niveau au sein du groupe d'intérêt commun pour l'Ukraine (CIG4U) du FIT et création d'un Fonds de soutien au secteur des transports en Ukraine (UTSF) dans le cadre de cette initiative (Stockholm, 17 février 2026)**  15704/25  
*Informations communiquées par la Suède*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Suède.

- h) Appel à l'action en ce qui concerne les effets négatifs de l'extension uniforme du SEQE de l'UE aux services de transport maritime** 16016/1/25 REV 1  
*Informations communiquées par la Grèce, l'Italie et Malte*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Grèce, l'Italie et Malte.

- i) Déclaration commune sur les défis posés par les infrastructures de recharge des véhicules utilitaires lourds** 15859/25  
*Informations communiquées par la Bulgarie, l'Estonie, la Finlande, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie et la Tchéquie*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Bulgarie, l'Estonie, la Finlande, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie et la Tchéquie.

- j) Soutien à la demande en véhicules électriques au moyen de règles ambitieuses sur le verdissement des flottes d'entreprise** 16138/25  
*Informations communiquées par la France*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la France.

- k) Politique européenne en matière de dispositifs de mobilité individuelle** 16092/1/25 REV 1  
*Informations communiquées par les Pays-Bas, soutenus par l'Allemagne, la Belgique, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par les Pays-Bas, soutenus par l'Allemagne, la Belgique, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie.

- l) Transport ferroviaire à grande vitesse: plan d'action** 14984/25  
*Informations communiquées par la Commission*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

- m) **Conférence Transport Research Arena 2026  
(Budapest, du 18 au 21 mai 2026)** 15850/25  
*Informations communiquées par la Hongrie*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Hongrie.

- n) **Faire progresser la simplification administrative et  
renforcer la sécurité dans le secteur des drones civils** 16054/2/25 REV 2  
*Informations communiquées par la Belgique, la Bulgarie,  
la Croatie, l'Espagne, l'Estonie, la Grèce, la Lettonie, la  
Lituanie, le Luxembourg, Malte, la Pologne, la Roumanie,  
la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, l'Espagne, l'Estonie, la Grèce, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie.

- o) Perturbations répétées de l'aviation civile causées par des  
aéronefs sans équipage (drones) et des ballons de  
contrebande originaires de pays tiers 15777/1/25 REV 1  
*Informations communiquées par la Belgique, l'Estonie, la  
Finlande, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne*
- p) Garantir des conditions équitables et résilientes dans le  
secteur ferroviaire européen 16103/1/25 REV 1  
*Informations communiquées par l'Autriche et la France,  
soutenues par la Croatie et le Portugal*
- q) Programme de travail de la prochaine présidence  
*Informations communiquées par Chypre*

## SESSION DU VENDREDI 5 DÉCEMBRE 2025

### TÉLÉCOMMUNICATIONS


#### Activités non législatives

6. **Conclusions sur la compétitivité européenne dans la décennie numérique**  15143/1/25 REV 1  
*Approbation*

Le Conseil a approuvé les conclusions sur la compétitivité européenne dans la décennie numérique. Plusieurs ministres sont intervenus pour y apporter leur plein soutien, la France rappelant les conclusions du Conseil européen du 23 octobre 2025 et soulignant que, tout en repoussant les tendances à l'isolement ou au protectionnisme, l'UE devrait clarifier sa volonté de réduire les dépendances et d'accroître son autonomie stratégique, tant à des fins de compétitivité qu'à des fins de sécurité, et exprimer ainsi de manière plus appropriée cette position dans sa communication.



7. **Simplification et numérisation: réduire les charges des entreprises dans le domaine numérique**  15145/1/25 REV 1  
*Échange de vues*

Le Conseil a procédé à un échange de vues sur la simplification et la numérisation, notamment sur la réduction des charges des entreprises dans le domaine numérique.

8. **Mise en œuvre du règlement sur les services numériques en ce qui concerne les plateformes en ligne et le commerce électronique**  15594/25  
*Échange de vues*


Le Conseil a procédé à un échange de vues sur la mise en œuvre du règlement sur les services numériques en ce qui concerne les plateformes en ligne et le commerce électronique.

#### Divers

9. a) **Propositions législatives en cours d'examen**    
(délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)

**Portefeuilles européens d'identité numérique pour les entreprises** 15701/25 + ADD 1  
*Informations communiquées par la présidence*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- b) **Modèle de financement de l'autorité réglementaire nationale tenant compte de l'élargissement des responsabilités numériques**  16095/25  
*Informations communiquées par le Portugal*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par le Portugal.

- c) **Déclaration sur la souveraineté numérique européenne** [2] 15781/25  
*Informations communiquées par l'Autriche*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par l'Autriche.

- d) **Sommet sur la souveraineté numérique européenne (Berlin, 18 novembre 2025)** [2] 16186/25  
*Informations communiquées par l'Allemagne et la France*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par l'Allemagne et la France.

- e) **Résultats des discussions menées lors de la réunion informelle des ministres des télécommunications (Horsens, 9 et 10 octobre 2025)** [2] 15875/25  
*Informations communiquées par la présidence*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- f) **Itinérance avec l'Ukraine, la Moldavie et les Balkans occidentaux - état des lieux** [2] 16021/25  
*Informations communiquées par la présidence*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- g) **Initiatives internationales dans le domaine numérique** [2] 16048/25  
*Informations communiquées par la Commission*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la Commission.

- h) **Schéma directeur en matière de cybersécurité: exercice** [2] 16022/25  
*Informations communiquées par la présidence*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- i) **Brouillage et usurpation des systèmes globaux de navigation par satellite (GNSS): vers un renforcement de la sécurité et de la protection** [2] 15986/25  
*Informations communiquées par l'Allemagne, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie*

Le Conseil a pris note des informations communiquées par l'Allemagne, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie et la Tchéquie. La Bulgarie a exprimé oralement son soutien sur ce point.

- j) Systèmes antidrones: contribution des technologies numériques à la protection des infrastructures critiques  
*Informations communiquées par la Commission* 16128/25
- k) Décision d'exécution du Conseil autorisant l'octroi d'une aide de la réserve de cybersécurité de l'Union à la Moldavie  
*Informations communiquées par la présidence* 16032/1/25 REV 1
- l) Programme de travail de la prochaine présidence  
*Informations communiquées par Chypre*
- 

Débat public proposé par la présidence (article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur du Conseil)

---

**DECLARATIONS RELATIVES AUX POINTS "B" LEGISLATIFS FIGURANT DANS LE**

**DOCUMENT 16020/25**

**Concernant le  
point 2 de la liste  
des points "B":**

**Directive modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers, les dimensions maximales autorisées et les poids maximaux autorisés**  
*Orientation générale*

**DÉCLARATION DE LA BELGIQUE**

"La Belgique soutient l'orientation générale présentée par la présidence danoise, tout en ayant toujours de sérieuses réserves quant à l'impact sur les infrastructures. Le soutien de la Belgique au compromis final entre les colégislateurs dépendra de la prise en compte de ces préoccupations. Pour la Belgique, il est prioritaire que les négociations avec le Parlement européen commencent dès que possible. La révision de la directive sur les poids et dimensions marque une étape essentielle dans la décarbonation du transport routier et son harmonisation au sein de l'Union européenne.

La révision vise en particulier à harmoniser et à renforcer le cadre européen actuel applicable à nos poids lourds, ainsi que la compétitivité des opérations intermodales et des véhicules à émissions nulles. Cela implique principalement de relever les limites de poids maximales pour certains ensembles de véhicules tout en limitant l'impact des véhicules plus lourds sur les infrastructures. Au cours des discussions, la Belgique, comme d'autres États membres, a fait valoir que les dispositions de la nouvelle directive devraient être compatibles avec la préservation de nos routes et de nos ponts. À cet égard, la Belgique se félicite du maintien de la formule des ponts dans le projet d'orientation générale. Toutefois, des réserves subsistent quant à la limite de poids des véhicules tridem, qui n'offrent pas les garanties nécessaires en ce qui concerne la limitation de l'impact sur les infrastructures dans le texte de compromis actuel. La Belgique a partagé une autre proposition à cet égard et espère qu'elle sera prise en compte dans les négociations à venir.

La Belgique souhaite rester un partenaire constructif et apportera son plein soutien au cours de la prochaine phase des négociations."

**DÉCLARATION DE L'ALLEMAGNE**

"Sur l'orientation générale concernant la proposition visant à modifier la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Le gouvernement fédéral se félicite du compromis dégagé et approuve l'orientation générale. Les débats ont essentiellement porté sur les principaux objectifs consistant à simplifier la directive tout en soutenant l'utilisation de véhicules à émissions nulles. L'orientation générale met clairement l'accent sur la promotion de l'adoption de véhicules à émissions nulles, tout en tenant compte de l'incidence sur les infrastructures, étant donné que ces véhicules présentent des caractéristiques techniques spécifiques. Nous estimons que le texte trouve un juste équilibre sur cette question.

Au-delà de cette question, le gouvernement fédéral fait la déclaration suivante.

En ce qui concerne les véhicules articulés allongés d'une longueur de 17,88 m, le gouvernement fédéral souhaite qu'un accord soit trouvé à l'échelle européenne, plutôt que d'avoir des solutions nationales individuelles. En ce qui concerne la possibilité d'autoriser au niveau national le transport par navette avec des véhicules articulés allongés, le gouvernement fédéral estime qu'il est essentiel de créer des incitations supplémentaires pour les investissements dans les véhicules à émissions nulles."

## **DÉCLARATION COMMUNE DE L'ESPAGNE ET DU PORTUGAL**

"L'Espagne et le Portugal tiennent à saluer les efforts déployés par la présidence pour faire progresser les négociations sur la révision de la directive sur les poids et les dimensions. Nous reconnaissons les éléments positifs du texte proposé, en particulier les dispositions en faveur de l'adoption de véhicules à émissions nulles, que nous saluons vivement.

Nous restons cependant préoccupés par le fait que le texte de compromis n'aborde pas suffisamment l'un des objectifs fondamentaux de la révision, à savoir assurer le bon fonctionnement du marché unique par l'harmonisation des opérations transfrontières. La proposition initiale de la Commission offrait un cadre équilibré, respectant la compétence des États membres leur permettant de faire passer la limite de 40 à 44 tonnes sur leur territoire, tout en veillant, si une telle décision était prise, à ce que la même limite soit appliquée au transport international. Il s'agissait d'une garantie essentielle pour éviter la fragmentation et garantir des conditions de fonctionnement identiques dans l'ensemble de l'Union.

En cantonnant l'application transfrontière de limites de poids plus élevées aux seuls véhicules utilitaires lourds à émissions nulles (dont la présence dans le parc automobile reste très limitée) le compromis actuel risque d'affaiblir l'objectif d'harmonisation de la directive. Si les opérations effectuées par des véhicules de 44 tonnes sont autorisées au niveau national mais ne le sont pas systématiquement pour le transport international, les opérateurs seront confrontés à des conditions inégales et inefficaces, nuisant au bon fonctionnement du marché unique.

De plus, les avantages économiques et environnementaux qu'offrent les opérations de transport effectuées par des véhicules de 44 tonnes seraient inutilement réduits. Le transport à 44 tonnes permet de réduire le nombre de trajets nécessaires pour un même volume de marchandises, d'accroître l'efficacité logistique et de réduire les émissions, par rapport à la limite à 40 tonnes. Il permet également de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs qui touche le secteur. Ces avantages sont tout particulièrement pertinents pour la péninsule ibérique, où la connectivité limitée du fret ferroviaire avec le reste de l'Europe accroît la dépendance au transport routier et rend particulièrement cruciaux les gains d'efficacité liés à l'exploitation de véhicules de plus grande capacité.

Compte tenu de ces considérations, **l'Espagne et le Portugal ne sont pas en mesure de soutenir l'orientation générale proposée.** Les deux délégations espèrent que les négociations avec le Parlement européen permettront d'aboutir à un résultat plus en phase avec les principes qui sous-tendent le fonctionnement du marché intérieur."

## **Paquet "contrôle technique"**

### **Concernant le point 3 de la liste des points "B":**

- a) **Directive relative au contrôle technique périodique (modifiant la directive 2014/45/UE) et au contrôle technique routier (modifiant la directive 2014/47/UE)**
- b) **Directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules et aux données relatives à l'immatriculation des véhicules (abrogeant la directive 1999/37/CE)**

*Orientation générale*

## **DÉCLARATION DE LA BELGIQUE**

"La Belgique soutient le paquet législatif dans une large mesure et souscrit à ses objectifs en matière de sécurité routière, de qualité de l'air et de réduction du bruit. Toutefois, nous estimons que le texte devrait faire preuve d'un niveau d'ambition plus élevé.

Plus précisément, nous souhaiterions que soient introduites de nouvelles incitations positives et non contraignantes en faveur de l'utilisation de la télédétection, étant donné qu'il s'agit d'une technique efficace et qu'il est de ce fait important d'encourager les États membres à en faire usage.

Nous appelons également à plus d'ambition concernant la question de la fraude au compteur kilométrique. Nous estimons qu'une approche plus ferme aurait des répercussions positives directes pour des millions de citoyens de l'UE.

Enfin, nous recommandons de maintenir l'objectif initial du certificat de contrôle technique provisoire en limitant son utilisation aux citoyens européens résidant à l'étranger et conduisant des véhicules de catégorie M<sub>1</sub>, plutôt que de l'étendre à un usage professionnel avec des véhicules de catégorie N<sub>1</sub>.

La Belgique reste un partenaire constructif et apportera son plein soutien au cours de la prochaine phase des négociations."

## **DÉCLARATION DE L'ALLEMAGNE**

"Sur l'orientation générale concernant la proposition de directive concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil (ci-après dénommée "DIV").

Le gouvernement fédéral se félicite du compromis dégagé et approuve l'orientation générale. La numérisation des documents d'immatriculation des véhicules est une priorité, et soulagera considérablement les citoyens et citoyennes ainsi que l'économie à moyen terme. Le gouvernement fédéral soutient également l'uniformisation des exigences applicables aux registres nationaux des véhicules et l'instauration d'un cadre réglementaire pour l'échange de données.

Toutefois, dans des cas clairement définis, l'intérêt de l'État l'emporte, à juste titre, sur le souci d'harmonisation de l'échange de données entre les États membres. Tel est le cas lorsque l'ordre public ou la sécurité publique sont compromis.

Il est donc raisonnable que la DIV prévoit des dérogations à l'échange de données prévu à l'article 15, paragraphe 1, précisément pour de tels cas; l'obligation de collecter et de stocker les données ne doit pas présenter de risque en matière de sécurité pour les États membres de l'UE.

Le gouvernement fédéral se félicite donc que tous les véhicules des autorités publiques chargées du maintien de l'ordre public et de la sécurité publique – y compris ceux des forces armées et des autorités douanières – soient exemptés de l'obligation d'échange de données.

En outre, le gouvernement allemand interprète l'article 15, paragraphe 1, en ce sens qu'il incombe en principe aux États membres de l'UE de définir les cas ou les groupes de cas pertinents et de vérifier si les conditions requises pour la dérogation sont remplies pour chaque groupe de cas dans son ensemble. Une évaluation individuelle par véhicule n'est donc pas nécessaire."

## **DÉCLARATION DE LA LETTONIE**

"La sécurité routière est l'une des principales priorités de la politique des transports de la Lettonie. Par conséquent, la Lettonie soutient fermement les objectifs de la proposition, à savoir contribuer à améliorer le niveau de sécurité routière et favoriser l'écologie, la mobilité durable, ainsi que la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union européenne. C'est ce qui ressort de la position de la Lettonie en faveur d'éléments inclus dans la proposition initiale de la Commission européenne, tels que des contrôles techniques plus fréquents pour les véhicules plus anciens, des contrôles techniques obligatoires pour les motocycles, la soumission des véhicules utilitaires légers (catégorie N<sub>1</sub>) à des contrôles techniques routiers, ainsi que de nouvelles méthodes de mesure des émissions (PN, NO<sub>x</sub>).

Toutefois, pour que la proposition atteigne les objectifs définis, **le cadre doit être clair et les exigences doivent fonctionner dans la pratique.**

Grâce à une coopération pragmatique établie avec la présidence danoise, d'autres États membres et la Commission européenne, une solution acceptable a été proposée sur un grand nombre d'éléments de la proposition. Toutefois, sur certaines questions **importantes pour la Lettonie**, l'équilibre nécessaire n'a pas encore été atteint. Compte tenu de ce qui précède, la Lettonie attire l'attention sur un certain nombre d'obstacles pratiques à l'application des normes, qui ne lui permettent pas d'apporter son plein soutien à la dernière version de compromis de la proposition.

Par conséquent, **lors du vote sur l'orientation générale au Conseil TTE du 4 décembre 2025, la Lettonie S'ABSTIENT.**

Des explications détaillées de la position de la Lettonie sur les points que nous ne pouvons soutenir figurent à la suite de la présente déclaration.

**Délais pour l'introduction de nouvelles méthodes de mesure des émissions:** la Lettonie est l'un des rares États membres à avoir adopté la procédure de mesure du nombre de particules (PN). Le développement de la méthode de mesure, la mise sur le marché des équipements nécessaires ainsi que les formations requises ont pris dix ans. De même, en ce qui concerne le contrôle des nouveaux moteurs diesel et la mesure des NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote), la méthode, applicable dans la pratique sous différentes conditions climatiques en Europe, y compris – et c'est important dans le cas de la Lettonie – par des températures inférieures à -10 °C, n'a pas encore fait ses preuves. La Lettonie a de ce fait des doutes sur la faisabilité de la mise au point, en l'espace de deux ans, d'une méthode de mesure efficace et universellement applicable, et préconise une période transitoire d'au moins cinq ans à compter de l'approbation de la méthode, afin que celle-ci soit utilisable dans la pratique.

**Mesure des NO<sub>x</sub> lors des contrôles périodiques et routiers:** afin de répondre aux attentes légitimes, les délais de mise en œuvre des règles, méthodes et équipements devraient être identiques pour les contrôles techniques et les contrôles routiers. Par conséquent, la Lettonie estime qu'il est nécessaire de prévoir également une période transitoire pour la mesure des émissions de NO<sub>x</sub> des moteurs diesel lors des contrôles techniques routiers.

**Informations des constructeurs et contrôle approfondi des systèmes électroniques au moyen de l'outil de diagnostic embarqué (OBD):** la Lettonie soutient la mise à jour du cadre encouragée par la proposition à la lumière des évolutions technologiques. Dans le même temps, pour une vérification efficace des exigences énoncées dans le groupe 10 de l'annexe I (systèmes de sécurité électronique), la Lettonie estime qu'il est nécessaire de mettre en place cette technologie progressivement et, dans un premier temps, de mettre en œuvre un projet pilote à la suite duquel la faisabilité et l'efficacité de la technologie de vérification pourront être évaluées. La Lettonie estime qu'un dispositif de contrôle dédié est nécessaire et devrait être inclus en tant qu'exigence dans l'annexe II, et assorti un délai de mise en œuvre distinct de cinq ans.

**Valeurs limites du nombre de particules (PN):** la Lettonie souligne les risques associés à la réduction proposée du seuil des valeurs du PN sans période transitoire, passant du seuil actuellement recommandé de 1 000 000 1/cm<sup>3</sup> à 250 000 1/cm<sup>3</sup>. Nous estimons qu'une solution plus adaptée serait une période transitoire de deux ans avec un seuil de 1 000 000 1/cm<sup>3</sup>, à l'issue de laquelle le seuil pourrait être abaissé si l'utilisation des technologies fait ses preuves en pratique et sous réserve de l'accord des États membres sur cette approche.

**Certificats de contrôle technique provisoires et sanctions:** la Lettonie soutient les progrès réalisés vers l'harmonisation du cadre des certificats provisoires. Toutefois, étant donné qu'à l'heure actuelle, les exigences en matière de contrôle technique varient d'un État à l'autre, nous relevons des problèmes pratiques dus à l'absence de critères et de validations communs. En outre, la formulation proposée ne pose pas suffisamment clairement les limites de l'utilisation du certificat provisoire, qui ne devrait être utilisé qu'aux fins du retour d'un véhicule dans l'État membre d'immatriculation pour le passage du contrôle technique périodique, lequel doit avoir lieu sans tarder après le retour dans l'État membre d'immatriculation.

**Application de sanctions:** la Lettonie est préoccupée par l'obligation d'imposer des sanctions en cas de manipulation des systèmes d'un véhicule tant lors des contrôles techniques que des contrôles routiers. Étant donné que ces types de contrôles n'évaluent ni les causes du dysfonctionnement d'une installation ou d'un système, ni d'ailleurs si ces causes résultent ou pourraient résulter d'une manipulation, nous estimons que l'obligation de prévoir des sanctions effectives, dans sa formulation actuelle, est purement déclarative et n'apporte aucune valeur ajoutée concrète."