

Bruxelles, 14 gennaio 2026
(OR. en)

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

PROGETTO DI PROCESSO VERBALE

CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA
(Trasporti, telecomunicazioni e energia)

4 e 5 dicembre 2025

SESSIONE DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 2025

1. Adozione dell'ordine del giorno


Il Consiglio ha adottato l'ordine del giorno che figura nel documento 16020/25.

TRASPORTI

Deliberazioni legislative


(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

Trasporto terrestre

2. **Direttiva che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Orientamento generale

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sulla direttiva che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati, che figura nei documenti summenzionati.

Belgio, Germania e Portogallo, insieme alla Spagna, hanno presentato le dichiarazioni che figurano nell'allegato.

3. **Pacchetto controlli tecnici** 
- a) **Direttiva relativa ai controlli tecnici periodici (che modifica la direttiva 2014/45/UE) e ai controlli tecnici su strada (che modifica la direttiva 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli (che abroga la direttiva 1999/37/CE)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
Orientamento generale

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sulle due proposte relative al pacchetto controlli tecnici che figurano nei documenti summenzionati.

Belgio, Germania e Lettonia hanno presentato le dichiarazioni che figurano nell'allegato.

4. Approvazione dei punti "A"


Elenco non legislativo

16129/25

Il Consiglio ha adottato tutti i punti "A" elencati nel documento summenzionato, compresi tutti i documenti linguistici COR e REV presentati per adozione.

Varie


5. a) Stato dei lavori del quadro dell'IMO per l'azzeramento delle emissioni nette 15937/1/25 REV 1
Informazioni fornite dalla presidenza

- b) **Attuali proposte legislative** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 


Regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa
Informazioni fornite dalla presidenza

11711/25 + ADD 1

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- c) **Dichiarazione della presidenza sul tema "Rendere il trasporto ferroviario competitivo riducendo i costi tecnici e amministrativi attraverso l'armonizzazione e l'implementazione a livello europeo"**  16111/25
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- d) **Attuali proposte legislative** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 

Pacchetto sulla mobilità militare
Presentazione da parte della Commissione

15793/25
15794/25 + ADD 1

Il Consiglio ha preso atto della presentazione da parte della Commissione.

- e) **Piano di investimenti per i trasporti sostenibili** 15021/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- f) **Attuali proposte legislative** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 11821/23
- i) **Regolamento sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto** 7615/13
- ii) **Regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo** 16284/23 +ADD 1
- iii) **Regolamento sull'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione** 16307/23 + ADD 1
- iv) **Regolamento relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali** 11718/23 + ADD 1
- v) **Regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010** 10936/25
- vi) **Modifica mirata della direttiva Eurobollo 1999/62/CE**
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- g) **Dialogo ad alto livello in programma nell'ambito del gruppo di interesse comune per l'Ucraina (CIG4U) dell'ITF e istituzione di un fondo di sostegno ai trasporti per l'Ucraina nell'ambito della stessa iniziativa (Stoccolma, 17 febbraio 2026)** 15704/25
Informazioni fornite dalla Svezia

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Svezia.

- h) Invito ad agire riguardante gli effetti negativi dell'estensione uniforme dell'EU ETS ai servizi di trasporto marittimo** 16016/1/25 REV 1
Informazioni fornite da Grecia, Italia e Malta

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Grecia, Italia e Malta.

- i) Dichiarazione comune sulle sfide legate all'infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti** 15859/25
Informazioni fornite da Bulgaria, Cechia, Estonia, Finlandia, Italia, Lettonia, Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Bulgaria, Cechia, Estonia, Finlandia, Italia, Lettonia, Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria.

- j) Sostenere la domanda di veicoli elettrici attraverso norme ambiziose volte a rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali** 16138/25
Informazioni fornite dalla Francia

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Francia.

- k) Politica europea per i dispositivi di mobilità personale** 16092/1/25 REV 1
Informazioni fornite dai Paesi Bassi, sostenuti da Belgio, Cechia, Finlandia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia e Ungheria

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dai Paesi Bassi, sostenuti da Belgio, Cechia, Finlandia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia e Ungheria.

- l) Piano d'azione per l'alta velocità ferroviaria** 14984/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- m) **Transport Research Arena 2026
(Budapest, 18-21 maggio 2026)** 15850/25
Informazioni fornite dall'Ungheria

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dall'Ungheria.

- n) **Promuovere la semplificazione amministrativa e rafforzare la sicurezza nel settore dei droni civili** 16054/2/25 REV 2
Informazioni fornite da Belgio, Bulgaria, Cechia, Croazia, Estonia, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Spagna


Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Belgio, Bulgaria, Cechia, Croazia, Estonia, Grecia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Spagna.

- o) Ripetute perturbazioni dell'aviazione civile causate da aeromobili senza equipaggio (droni) e dal contrabbando tramite palloni provenienti da paesi terzi 15777/1/25 REV 1
Informazioni fornite da Belgio, Estonia, Finlandia, Lettonia, Lituania e Polonia
- p) Garantire condizioni eque e resilienti per il settore ferroviario europeo 16103/1/25 REV 1
Informazioni fornite da Austria e Francia, sostenute da Croazia e Portogallo
- q) Programma di lavoro della presidenza entrante
Informazioni fornite da Cipro

SESSIONE DI VENERDÌ 5 DICEMBRE 2025

TELECOMUNICAZIONI

Attività non legislative

6. **Conclusioni sulla competitività europea nel decennio digitale**  15143/1/25 REV 1
Approvazione

Il Consiglio ha approvato conclusioni sulla competitività europea nel decennio digitale. I ministri sono intervenuti per offrire pieno sostegno e la Francia ha ricordato le conclusioni del Consiglio europeo del 23 ottobre 2025 e ha sottolineato che, pur respingendo sentimenti di isolamento o protezionismo, l'UE dovrebbe chiarire la volontà di ridurre le dipendenze e aumentare la propria autonomia strategica, a fini sia di competitività che di sicurezza, in modo da riflettere in maniera più adeguata tale posizione nelle sue espressioni.



7. **Semplificazione e digitalizzazione: ridurre gli oneri per le imprese nel settore digitale**  15145/1/25 REV 1
Scambio di opinioni

Il Consiglio ha proceduto a uno scambio di opinioni sul tema "Semplificazione e digitalizzazione: ridurre gli oneri per le imprese nel settore digitale".

8. **Applicazione del regolamento sui servizi digitali in relazione a piattaforme online e commercio elettronico**  15594/25
Scambio di opinioni

Il Consiglio ha proceduto a uno scambio di opinioni sull'applicazione del regolamento sui servizi digitali in relazione a piattaforme online e commercio elettronico.

Varie

9. a) **Attuali proposte legislative** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)  

Portafogli europei delle imprese 15701/25 + ADD 1
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- b) **Modello di finanziamento dell'autorità nazionale di regolazione in considerazione dell'ampliamento delle responsabilità digitali**  16095/25
Informazioni fornite dal Portogallo

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dal Portogallo.

- c) **Dichiarazione sulla sovranità digitale europea** [2] 15781/25
Informazioni fornite dall'Austria

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dall'Austria.

- d) **Vertice sulla sovranità digitale europea (Berlino, 18 novembre 2025)** [2] 16186/25
Informazioni fornite da Francia e Germania

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Francia e Germania.

- e) **Risultati delle discussioni tenute durante la riunione informale dei ministri delle Telecomunicazioni (Horsens, 9-10 ottobre 2025)** [2] 15875/25
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- f) **Roaming con Ucraina, Moldova e Balcani occidentali - Stato dei lavori** [2] 16021/25
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- g) **Iniziative internazionali nel settore digitale** [2] 16048/25
Informazioni fornite dalla Commissione

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione.

- h) **Esercitazione nell'ambito del programma per la cibersicurezza** [2] 16022/25
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- i) **Disturbo ("jamming") e "spoofing" dei sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS): verso una sicurezza e una protezione rafforzate** [2] 15986/25
Informazioni fornite da Cechia, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Slovacchia, Slovenia e Spagna

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite da Cechia, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Polonia, Slovacchia, Slovenia e Spagna. La Bulgaria ha espresso oralmente il proprio sostegno a questo punto.

- j) Azione antidrone: il contributo delle tecnologie digitali alla protezione delle infrastrutture critiche
Informazioni fornite dalla Commissione 16128/25
- k) Decisione di esecuzione del Consiglio che autorizza il sostegno a titolo della riserva dell'UE per la cibersicurezza nei confronti della Moldova
Informazioni fornite dalla presidenza 16032/1/25 REV 1
- l) Programma di lavoro della presidenza entrante
Informazioni fornite da Cipro

-
- 1** Prima lettura
- C** Punto basato su una proposta della Commissione
- 2** Dibattito pubblico proposto dalla presidenza (articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio)
-

Dichiarazioni relative ai punti "B" legislativi di cui al doc. 16020/25**Punto 2 dell'elenco
dei punti "B":****Direttiva che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati***Orientamento generale***DICHIARAZIONE DEL BELGIO**

"Il Belgio sostiene l'orientamento generale presentato dalla presidenza danese, sebbene continui a nutrire serie riserve circa l'impatto sull'infrastruttura. Il sostegno del Belgio a favore del compromesso finale raggiunto tra i colegislatori dipenderà dalla risposta che verrà eventualmente data a queste preoccupazioni. Il Belgio ritiene prioritario avviare quanto prima i negoziati con il Parlamento europeo. La revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni è una tappa fondamentale nella decarbonizzazione del trasporto su strada e nella sua armonizzazione all'interno dell'Unione europea.

In particolare, la revisione mira ad armonizzare e rafforzare l'attuale quadro europeo per i veicoli commerciali pesanti e la competitività delle operazioni intermodali e dei veicoli a emissioni zero. Ciò significa, in particolare, aumentare i limiti di peso massimo per determinati veicoli combinati, contenendo nel contempo l'impatto dei veicoli più pesanti sull'infrastruttura. Nel corso delle discussioni, il Belgio, alla stregua di altri Stati membri, ha sostenuto che le disposizioni della nuova direttiva dovessero essere compatibili con la protezione delle nostre strade e dei nostri ponti. A tale riguardo, il Belgio accoglie con favore il mantenimento della formula ponte nel progetto di orientamento generale. Tuttavia, le riserve sussistono in merito ai limiti di peso per i veicoli "tridem", che nell'attuale compromesso non offrono le garanzie necessarie per limitare l'impatto sull'infrastruttura. Il Belgio ha condiviso al riguardo una proposta alternativa che spera sia presa in considerazione nei prossimi negoziati.

Il Belgio desidera rimanere un partner costruttivo e fornirà il suo pieno sostegno durante la prossima fase dei negoziati."

DICHIARAZIONE DELLA GERMANIA

"relativa all'orientamento generale sulla proposta di modifica della direttiva 96/53/CE che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale.

Il governo federale accoglie con favore il compromesso raggiunto e concorda con l'orientamento generale. Le consultazioni si sono concentrate sugli obiettivi principali: semplificare la direttiva e sostenere nel contempo la diffusione dei veicoli a emissioni zero. L'orientamento generale sottolinea chiaramente la promozione di veicoli a emissioni zero, tenendo conto al contempo delle conseguenze sull'infrastruttura, in quanto tali veicoli presentano caratteristiche tecniche particolari. A nostro avviso il testo trova un buon equilibrio relativamente a tale questione.

Il governo federale rilascia altresì la seguente dichiarazione.

Per quanto riguarda gli autoarticolati con una lunghezza pari a 17,88 m, il governo federale ritiene importante concludere un accordo a livello europeo, piuttosto che trovare soluzioni nazionali isolate. Per quanto concerne l'opzione di autorizzare, a livello nazionale, servizi navetta con autoarticolati di lunghezza superiore, il governo federale ritiene essenziale che si creino incentivi aggiuntivi per gli investimenti in veicoli a emissioni zero."

DICHIARAZIONE COMUNE DELLA SPAGNA E DEL PORTOGALLO

"La Spagna e il Portogallo desiderano esprimere il loro apprezzamento per gli sforzi compiuti dalla presidenza nel portare avanti i negoziati sulla revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. Riconosciamo gli elementi positivi contenuti nel testo proposto, in particolare le disposizioni a sostegno della diffusione dei veicoli a emissioni zero, che accogliamo con grande favore.

Al tempo stesso, continuiamo a nutrire preoccupazione per la risposta insufficiente fornita nel compromesso a un obiettivo fondamentale della revisione, vale a dire la garanzia di un mercato unico ben funzionante attraverso l'armonizzazione delle operazioni transfrontaliere. La proposta iniziale della Commissione offriva un quadro equilibrato in cui si rispettava la competenza degli Stati membri per consentire un aumento da 40 a 44 tonnellate a livello nazionale garantendo, nel contempo, qualora tale decisione fosse presa, che lo stesso limite si applicasse al trasporto internazionale. Tale garanzia era essenziale per evitare frammentazioni e garantire pari condizioni operative in tutta l'Unione.

Nel circoscrivere l'applicazione transfrontaliera di limiti di peso più elevati ai soli veicoli pesanti a emissioni zero, la cui presenza nel parco veicoli è tuttora molto ridotta, l'attuale compromesso rischia di indebolire l'obiettivo di armonizzazione della direttiva. Se le operazioni con veicoli da 44 tonnellate sono autorizzate a livello nazionale ma non consentite sistematicamente per il trasporto internazionale, gli operatori si troveranno ad affrontare condizioni diseguali e inefficienti, che compromettono il funzionamento del mercato unico.

Inoltre, si limiterebbero inutilmente i benefici economici e ambientali delle operazioni con veicoli da 44 tonnellate. Queste abbassano il numero di viaggi necessari per lo stesso volume di merci, aumentano l'efficienza logistica e riducono le emissioni rispetto al limite di 40 tonnellate. Possono anche contribuire ad alleviare la carenza di conducenti che colpisce il settore. Questi vantaggi assumono particolare importanza per la penisola iberica, dove la limitata connettività del trasporto merci per ferrovia con il resto d'Europa accresce la dipendenza dal trasporto su strada e rende particolarmente significativi gli incrementi di efficienza dei veicoli a capacità più elevata.

Alla luce di quanto precede, **la Spagna e il Portogallo non sono in grado di sostenere l'orientamento generale proposto. Entrambe le delegazioni si augurano che i negoziati con il Parlamento europeo consentano di raggiungere un risultato più consono ai principi su cui poggia il funzionamento del mercato interno."**

Pacchetto controlli tecnici

Punto 3 dell'elenco dei punti "B":

- a) **Direttiva relativa ai controlli tecnici periodici (che modifica la direttiva 2014/45/UE) e ai controlli tecnici su strada (che modifica la direttiva 2014/47/UE)**
- b) **Direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli (che abroga la direttiva 1999/37/CE)**

Orientamento generale

DICHIARAZIONE DEL BELGIO

"Il Belgio sostiene ampiamente il pacchetto e ne approva gli obiettivi in materia di sicurezza stradale, qualità dell'aria e riduzione del rumore. Al tempo stesso, ritiene che il testo debba dimostrare un livello di ambizione più elevato.

Nello specifico, auspica che siano introdotti ulteriori incentivi non vincolanti e positivi per il ricorso al telerilevamento poiché, trattandosi di una tecnica efficiente, è importante incoraggiare gli Stati membri a farne uso.

Chiede inoltre maggiore ambizione per quanto riguarda la questione delle frodi relative al contachilometri. Crede che un approccio più incisivo avrebbe un impatto positivo diretto su milioni di cittadini dell'UE.

Infine, raccomanda di mantenere l'obiettivo originario del certificato di revisione temporaneo, limitandone l'uso ai cittadini europei residenti all'estero che guidano veicoli M1, anziché estenderlo all'uso professionale con veicoli N1.

Il Belgio rimane un partner costruttivo e fornirà il suo pieno sostegno durante la prossima fase dei negoziati."

DICHIARAZIONE DELLA GERMANIA

"concernente l'orientamento generale sulla proposta di direttiva relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e ai dati di immatricolazione dei veicoli registrati nei registri di immatricolazione nazionali, che abroga la direttiva 1999/37/CE.

Il governo federale accoglie con favore il compromesso raggiunto e concorda con l'orientamento generale. La digitalizzazione dei documenti dei veicoli è una questione importante che rappresenterà a medio termine una semplificazione concreta sia per i cittadini che per l'economia. Il governo federale è inoltre favorevole all'introduzione prevista di requisiti uniformi per i registri di immatricolazione nazionali, nonché alla regolamentazione dello scambio di dati.

In casi ben definiti è tuttavia comprensibile che l'interesse dello Stato prevalga sull'interesse di armonizzare lo scambio di dati tra gli Stati membri. Ciò avviene in caso di ripercussioni sull'ordine pubblico o sulla pubblica sicurezza.

È pertanto ragionevole che la direttiva sui documenti di immatricolazione dei veicoli preveda quindi, proprio per questi casi specifici, eccezioni allo scambio di dati di cui all'articolo 15, paragrafo 1; l'obbligo di raccolta e registrazione dei dati non deve comportare alcun rischio per la sicurezza degli Stati membri dell'UE.

Il governo federale accoglie pertanto con favore il fatto che tutti i veicoli delle autorità responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e della pubblica sicurezza siano esentati dall'obbligo di scambio di dati, quindi anche i veicoli delle forze armate e delle autorità doganali.

Inoltre il governo federale interpreta l'articolo 15, paragrafo 1, nel senso che, in linea di principio, spetta agli Stati membri dell'UE definire i pertinenti casi o gruppi di casi e di valutare se complessivamente sussistono le condizioni per applicare l'esenzione per i singoli gruppi di casi. Non è pertanto necessario effettuare la verifica dei singoli veicoli in ogni caso specifico."

DICHIARAZIONE DELLA LETTONIA

"La sicurezza stradale è una delle principali priorità della Lettonia nel settore della politica dei trasporti. La Lettonia sostiene pertanto fermamente gli obiettivi della proposta, ossia contribuire a migliorare il livello in materia di sicurezza stradale e di ecologia, la mobilità sostenibile e la libera circolazione di persone e merci in tutta l'Unione europea. Ciò è stato indicato nella posizione della Lettonia a sostegno di elementi contenuti nella proposta iniziale della Commissione europea, fra cui controlli tecnici più frequenti per i veicoli più vecchi, controlli tecnici obbligatori per i motocicli, l'assoggettamento dei veicoli commerciali leggeri (categoria N1) a controlli tecnici su strada, nonché nuovi metodi di controllo delle emissioni (PN, NOx).

Tuttavia, affinché la proposta consegua gli obiettivi definiti, **il quadro deve essere chiaro e le prescrizioni devono funzionare nella pratica.**

Grazie alla cooperazione pragmatica stabilita con la presidenza danese, gli altri Stati membri e la Commissione europea, è stata proposta una soluzione accettabile su un gran numero di elementi della proposta. Tuttavia, non è stato ancora raggiunto l'equilibrio necessario su alcune questioni **importanti per la Lettonia**. Alla luce di quanto precede, la Lettonia evidenzia una serie di ostacoli pratici nell'applicazione delle norme che difficilmente le consentono di sostenere pienamente l'ultima versione di compromesso della proposta.

Pertanto, **nella sessione del Consiglio TTE del 4 dicembre 2025, la Lettonia vota "ASTENSIONE" sull'orientamento generale.**

La Lettonia acclude alla presente dichiarazione una spiegazione dettagliata della sua posizione sui punti in merito ai quali non può fornire il proprio sostegno.

Scadenze per l'introduzione dei nuovi metodi di controllo delle emissioni La Lettonia è uno dei pochi Stati membri ad aver adottato la procedura di misurazione del numero di particelle (PN). Sono occorsi dieci anni per sviluppare il metodo di controllo, fornire le necessarie apparecchiature sul mercato e impartire la formazione richiesta. Analogamente, per quanto riguarda il controllo dei nuovi motori diesel e degli NOx (ossidi di azoto), il metodo, applicabile nella pratica in diverse condizioni climatiche in Europa, tra cui — condizione importante per la Lettonia — a temperature inferiori a -10°C, non è stato ancora collaudato. La Lettonia nutre pertanto perplessità quanto alla fattibilità di sviluppare un metodo di controllo efficace e universalmente applicabile entro due anni e raccomanda un periodo transitorio di almeno cinque anni dopo l'approvazione del metodo per garantire la preparazione pratica.

Controlli periodici e su strada degli NOx Per garantire legittime aspettative, le scadenze di attuazione delle norme, dei metodi e delle apparecchiature dovrebbero essere identiche sia per i controlli tecnici che per i controlli su strada. La Lettonia ritiene pertanto necessario prevedere un periodo transitorio anche per i controlli degli NOx dei motori diesel durante i controlli tecnici su strada.

Informazioni fornite dai costruttori e controllo approfondito dei sistemi elettronici con strumento di analisi OBD (*diagnostica di bordo*) La Lettonia sostiene il fatto che la proposta incoraggi l'aggiornamento del quadro alla luce degli sviluppi tecnologici. Al tempo stesso, per garantire una verifica efficace delle prescrizioni di cui al gruppo 10 dell'allegato I (sistemi elettronici di sicurezza), la Lettonia ritiene necessario attuare gradualmente questa tecnologia e realizzare per prima cosa un progetto pilota, dopo il quale sarà possibile valutare la fattibilità e l'efficacia della tecnologia di verifica. La Lettonia ritiene che sia necessario prevedere un apposito dispositivo di controllo, annoverarlo fra le prescrizioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato II e fissare una scadenza di attuazione distinta di cinque anni.

Valori limite per il numero di particelle (PN) La Lettonia evidenzia i rischi associati alla proposta di ridurre la soglia per i valori di PN, senza periodo transitorio, dagli attuali 1 000 000 1/cm³ raccomandati a 250 000 1/cm³. Ritiene più adeguata una soluzione che preveda un periodo transitorio di due anni con una soglia di 1 000 000 1/cm³, al termine del quale si potrebbe abbassare la soglia se l'uso delle tecnologie si dimostrasse efficace nella pratica e purché gli Stati membri accettassero tale approccio.

Certificati di revisione temporanei e sanzioni La Lettonia sostiene i progressi compiuti verso l'armonizzazione del quadro relativo ai certificati temporanei. Tuttavia, considerato che in vari Stati membri persiste un sistema che prevede prescrizioni diverse in materia di controlli tecnici, la Lettonia constata problemi pratici dovuti all'assenza di criteri e convalida comuni. Inoltre, la formulazione proposta non limita espressamente l'uso del certificato temporaneo, vale a dire che esso andrebbe usato solo affinché il veicolo torni nello Stato membro di immatricolazione per esservi sottoposto al controllo tecnico periodico e senza ritardo dopo il suo ritorno nello Stato membro di immatricolazione.

Applicazione di sanzioni La Lettonia è preoccupata per l'obbligo di imporre sanzioni in caso di manipolazione dei sistemi del veicolo sia durante i controlli tecnici che durante i controlli su strada. Dato che entrambi i tipi di controlli non valutano i motivi per cui un impianto o un sistema non funziona né peraltro l'eventualità che i motivi siano o possano essere il risultato di manipolazioni, riteniamo che l'obbligo di prevedere sanzioni effettive nella formulazione proposta sia dichiarativo e non comporti alcun valore aggiunto all'atto pratico."