

Brussel, 14 januari 2026
(OR. en)

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

ONTWERPNOTULEN

RAAD VAN DE EUROPESE UNIE
(Vervoer, Telecommunicatie en Energie)

4 en 5 december 2025

ZITTING VAN DONDERDAG 4 DECEMBER 2025

1. Goedkeuring van de agenda


De Raad keurde de agenda goed (doc. 16020/25).

VERVOER

Wetgevingsberaadslagingen


(Openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)

Vervoer over land

2. **Richtlijn tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde wegvoertuigen, van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Algemene oriëntatie

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde wegvoertuigen, van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten (zie bovenstaande documenten).

België, Duitsland, Portugal en Spanje legden verklaringen af (zie bijlage).

3. **Pakket technische controles** 
- a) **Richtlijn betreffende de periodieke technische controle (tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU) en betreffende de technische controle langs de weg (tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Richtlijn betreffende kentekenbewijzen van motorvoertuigen en voertuigregistratiegegevens (tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
Algemene oriëntatie

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over de twee voorstellen van het pakket technische controles (zie bovenstaande documenten).

België, Duitsland en Letland legden verklaringen af (zie bijlage).

4. Goedkeuring van de A-punten


Niet-wetgeving

16129/25

De Raad keurde alle A-punten in het bovenstaande document goed, inclusief alle ter goedkeuring voorgelegde taalspecifieke COR- en REV-documenten.

Diversen

5. a) Stand van zaken met betrekking tot het nettonulkader van de IMO
Informatie van het voorzitterschap 15937/1/25 REV 1


- b) **Lopende wetgevingsvoorstellen** (openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie) 

Verordening tot vaststelling van de Connecting Europe Facility 11711/25 + ADD 1
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- c) **Verklaring van het voorzitterschap over het concurrerend maken van spoorwegvervoer door via Europese harmonisatie en uitrol de technische en administratieve kosten te verlagen**  16111/25
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- d) **Lopende wetgevingsvoorstellen** (openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie) 

Pakket militaire mobiliteit 15793/25
Presentatie door de Commissie 15794/25 + ADD 1

De Raad nam nota van de presentatie door de Commissie.

- e) **Investeringsplan voor duurzaam vervoer** 15021/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

- f) **Lopende wetgevingsvoorstellen** (openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie) 11821/23
- i) **Verordening betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten** 7615/13
 - ii) **Verordening betreffende de rechten van luchtreizigers** 16284/23 + ADD 1
 - iii) **Verordening betreffende de handhaving van passagiersrechten in de Unie** 16307/23 + ADD 1
 - iv) **Verordening betreffende passagiersrechten voor multimodale reizen** 11718/23 + ADD 1
 - v) **Verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010** 10936/25
 - vi) **Gerichte wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het eurovignet**
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- g) **Komende dialoog op hoog niveau in de Common Interest Group 4 Ukraine (CIG4U) van het International Transport Forum (ITF), en de oprichting van een vervoerssteunfonds voor Oekraïne in het kader van dit initiatief (Stockholm, 17 februari 2026)** 15704/25
Informatie van Zweden

De Raad nam nota van de door Zweden verstrekte informatie.

- h) Oproep tot actie met betrekking tot de negatieve effecten van de uniforme uitbreiding van het EU-ETS tot zeevervoersdiensten** 16016/1/25 REV 1
Informatie van Griekenland, Italië en Malta

De Raad nam nota van de informatie van Griekenland, Italië en Malta.

- i) Gezamenlijke verklaring over de uitdagingen van oplaadinfrastructuur voor zware bedrijfsvoertuigen** 15859/25
Informatie van Bulgarije, Estland, Finland, Hongarije, Italië, Letland, Polen, Roemenië, Slowakije en Tsjechië

De Raad nam nota van de informatie van Bulgarije, Estland, Finland, Hongarije, Italië, Letland, Polen, Roemenië, Slowakije en Tsjechië.

- j) Ondersteuning van de vraag naar elektrische voertuigen door ambitieuze regels voor de vergroening van bedrijfsparken** 16138/25
Informatie van Frankrijk

De Raad nam nota van de door Frankrijk verstrekte informatie.

- k) Europees beleid voor persoonlijke mobiliteitsmiddelen** 16092/1/25 REV 1
Informatie van Nederland, gesteund door België, Duitsland, Finland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië

De Raad nam nota van de informatie van Nederland, gesteund door België, Duitsland, Finland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië.

- l) Actieplan voor hogesnelheidslijnen** 14984/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

- m) **Transport Research Arena 2026
(Boedapest, 18-21 mei 2026)** 15850/25
Informatie van Hongarije

De Raad nam nota van de door Hongarije verstrekte informatie.

- n) **Bevordering van administratieve vereenvoudiging en
versterking van de beveiliging in de civiele dronesector** 16054/2/25 REV 2
*Informatie van België, Bulgarije, Estland, Griekenland,
Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Polen,
Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje en Tsjechië*

De Raad nam nota van de informatie van België, Bulgarije, Estland, Griekenland, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje en Tsjechië.

- o) Herhaalde verstoringen van de burgerluchtvaart als gevolg 15777/1/25 REV 1
van onbemande luchtvaartuigen (drones) en
smokkelballonnen uit derde landen
*Informatie van België, Estland, Finland, Letland,
Litouwen en Polen*
- p) Zorgen voor eerlijke en veerkrachtige voorwaarden voor 16103/1/25 REV 1
de Europese spoorwegsector
*Informatie van Frankrijk en Oostenrijk, gesteund door
Kroatië en Portugal*
- q) Werkprogramma van het aantredende voorzitterschap
Informatie van Cyprus

ZITTING VAN VRIJDAG 5 DECEMBER 2025

TELECOMMUNICATIE


Niet-wetgevingswerkzaamheden

6. **Conclusies over het Europese concurrentievermogen in het digitale decennium**  15143/1/25 REV 1
Goedkeuring

De Raad keurde de conclusies over het Europese concurrentievermogen in het digitale decennium goed. De ministers spraken hun volmondige steun uit, waarbij Frankrijk refereerde aan de conclusies van de Europese Raad van 23 oktober 2025 en stelde dat de EU weliswaar niet de weg van het isolement of protectionisme mag inslaan, maar haar streven naar het verminderen van haar afhankelijkheden en een grotere strategische autonomie, zowel vanuit concurrentie- als vanuit veiligheidsoogpunt, moet verduidelijken en nadrukkelijker tot uiting moet brengen in haar standpunten.



7. **Vereenvoudiging en digitalisering: vermindering van de lasten voor bedrijven in het digitale domein**  15145/1/25 REV 1
Gedachtewisseling

De Raad wisselde van gedachten over vereenvoudiging en digitalisering met het oog op de vermindering van de lasten voor bedrijven in het digitale domein.

8. **Handhaving van de digitaledienstenverordening op onlineplatforms en in de elektronische handel**  15594/25
Gedachtewisseling


De Raad wisselde van gedachten over de handhaving van de digitaledienstenverordening op onlineplatforms en in de elektronische handel.

Diversen

9. a) **Lopende wetgevingsvoorstellen** (openbare beraadslaging  
overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag
betreffende de Europese Unie)

Europese portemonnees voor ondernemingen 15701/25 + ADD 1
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- b) **Financieringsmodel van de nationale regelgevende instantie, rekening houdend met uitgebreide digitale verantwoordelijkheden**  16095/25
Informatie van Portugal

De Raad nam nota van de door Portugal verstrekte informatie.

- c) **Verklaring voor Europese digitale soevereiniteit** 15781/25
Informatie van Oostenrijk

De Raad nam nota van de door Oostenrijk verstrekte informatie.

- d) **Top over Europese digitale soevereiniteit** 16186/25
(Berlijn, 18 november 2025)
Informatie van Duitsland en Frankrijk

De Raad nam nota van de informatie van Duitsland en Frankrijk.

- e) **Resultaten van de besprekingen tijdens de informele** 15875/25
bijeenkomst van de ministers van Telecommunicatie
(Horsens, 9-10 oktober 2025)
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- f) **Roaming met Oekraïne, Moldavië en de Westelijke** 16021/25
Balkan – stand van zaken
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- g) **Internationale digitale initiatieven** 16048/25
Informatie van de Commissie

De Raad nam nota van de informatie van de Commissie.

- h) **Oefening in het kader van de cyberblauwdruk** 16022/25
Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- i) **Verstoring en spoofing van wereldwijde** 15986/25
satellietnavigatiesystemen (GNSS): naar meer
veiligheid en bescherming
Informatie van Duitsland, Estland, Finland, Letland,
Litouwen, Polen, Slovenië, Slowakije, Spanje en Tsjechië

De Raad nam nota van de informatie van Duitsland, Estland, Finland, Letland, Litouwen, Polen, Slovenië, Slowakije, Spanje en Tsjechië. Bulgarije sprak mondeling zijn steun voor dit punt uit.

- j) Counter-drones: de bijdrage van digitale technologieën tot de bescherming van kritieke infrastructuur
Informatie van de Commissie 16128/25
- k) Uitvoeringsbesluit van de Raad tot goedkeuring van steun uit de EU-cyberbeveiligingsreserve voor Moldavië
Informatie van het voorzitterschap 16032/1/25 REV 1
- l) Werkprogramma van het aantredende voorzitterschap
Informatie van Cyprus

-
- Eerste lezing
- Op basis van een Commissievoorstel
- Openbaar debat op voorstel van het voorzitterschap (artikel 8, lid 2, van het reglement van orde van de Raad)
-

Verklaringen over het B-punt van wetgevende aard in doc. 16020/25**Ad B-punt 2:****Richtlijn tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde wegvoertuigen, van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten***Algemene oriëntatie***VERKLARING VAN BELGIË**

“België steunt de door het Deense voorzitterschap voorgestelde algemene oriëntatie, hoewel wij nog steeds ernstige bedenkingen hebben bij de gevolgen voor de infrastructuur. De steun van België voor het definitieve compromis tussen de twee wetgevers zal afhangen van de vraag of met deze punten van zorg rekening wordt gehouden. Voor België is het prioritair dat de onderhandelingen met het Europees Parlement zo snel mogelijk van start gaan. De herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen is een essentiële mijlpaal bij het decarboniseren en harmoniseren van het wegvervoer in de Europese Unie.

De herziening heeft voornamelijk tot doel het huidige Europese kader voor onze vrachtwagens en het concurrentievermogen van intermodaal vervoer en emissievrije voertuigen te harmoniseren en te versterken. Daartoe moeten met name de plafonds inzake het maximumgewicht voor bepaalde voertuigcombinaties worden verhoogd en moet de impact van zwaardere voertuigen op de infrastructuur worden beperkt. Tijdens de besprekingen voerde België, net als andere lidstaten, aan dat de bepalingen van de nieuwe richtlijn verenigbaar moeten zijn met de instandhouding van onze wegen en bruggen. In dit verband is België ingenomen met het behoud van de brugformule in het ontwerp van algemene oriëntatie. België heeft echter nog steeds bedenkingen bij de gewichtslimiet voor voertuigen met een drieassenstel, want het huidige compromis biedt niet de nodige garanties om de impact van die voertuigen op de infrastructuur te beperken. België heeft in dit verband een alternatief voorstel gedaan en hoopt dat hiermee in de komende onderhandelingen rekening zal worden gehouden.

België wil een constructieve partner blijven en zal zijn volledige medewerking verlenen tijdens de volgende fase van de onderhandelingen.”

VERKLARING VAN DUITSLAND

over de algemene oriëntatie voor het voorstel tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

“De Bondsregering is ingenomen met het bereikte compromis en stemt in met de algemene oriëntatie. De besprekingen waren toegespitst op de belangrijkste doelstellingen, namelijk de richtlijn vereenvoudigen en tegelijkertijd het gebruik van emissievrije voertuigen ondersteunen. In de algemene oriëntatie wordt de bevordering van emissievrije voertuigen duidelijk vooropgesteld en wordt tegelijkertijd rekening gehouden met de gevolgen voor de infrastructuur, gezien de specifieke technische kenmerken van deze voertuigen. Volgens ons biedt de tekst op dit punt een goed evenwicht.

Voorts verklaart de Bondsregering het volgende.

Wat gelede voertuigen met een lengte van 17,88 m of langer betreft, geeft de Bondsregering de voorkeur aan één regeling voor heel Europa in plaats van afzonderlijke nationale oplossingen. In het licht van de mogelijkheid om op nationaal niveau pendelvervoer met langere gelede voertuigen toe te laten, is het voor de Bondsregering van cruciaal belang dat investeringen in emissievrije voertuigen extra worden gestimuleerd.”

GEZAMENLIJKE VERKLARING VAN SPANJE EN PORTUGAL

“Spanje en Portugal wensen hun waardering uit te spreken voor de inspanningen van het voorzitterschap om vooruitgang te boeken met de onderhandelingen over de herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen. Wij zien positieve elementen in de voorgestelde tekst, met name de bepalingen ter bevordering van het gebruik van emissievrije voertuigen, die wij ten zeerste toejuichen.

Tegelijkertijd blijven wij bezorgd over het feit dat een fundamentele doelstelling van de herziening onvoldoende aan bod komt in het compromis: het waarborgen van een goed functionerende eengemaakte markt door de harmonisatie van grensoverschrijdende activiteiten. Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie bood een evenwichtig kader, waarbij de bevoegdheid van de lidstaten om op hun grondgebied een verhoging van 40 tot 44 ton toe te staan, in acht werd genomen maar er tegelijk voor werd gezorgd dat, indien ze daartoe besloten, dan die hogere limiet ook moest gelden voor internationaal vervoer. Deze waarborg was essentieel om versnippering te voorkomen en voor gelijke exploitatievoorwaarden in de hele Unie te zorgen.

Door de grensoverschrijdende toepassing van hogere gewichtslimieten te beperken tot uitsluitend emissievrije zware bedrijfsvoertuigen – waarvan het aandeel in het wagenpark zeer bescheiden blijft – dreigt het huidige compromis de harmonisatiedoelstelling van de richtlijn te verzwakken. Als vervoer met voertuigen van 44 ton op het eigen grondgebied wordt toegestaan, maar dat niet consequent geldt voor internationaal vervoer, zullen exploitanten worden geconfronteerd met ongelijke en inefficiënte voorwaarden en wordt de werking van de eengemaakte markt ondermijnd.

Bovendien zouden de economische en milieuvoordelen van vervoer met voertuigen van 44 ton onnodig worden beperkt. Bij vervoer met voertuigen van 44 ton zijn er minder ritten nodig om hetzelfde vrachtvolume te vervoeren, wordt de logistieke efficiëntie verhoogd en dalen de emissies ten opzichte van vervoer met voertuigen met een limiet van 40 ton. Dit kan ook helpen om het tekort aan chauffeurs waarmee de sector wordt geconfronteerd, te verlichten. Deze voordelen zijn met name relevant voor het Iberisch schiereiland, dat door de beperkte connectiviteit van het goederenvervoer per spoor met de rest van Europa in sterkere mate afhankelijk is van wegvervoer, zodat de efficiëntiewinsten door het gebruik van voertuigen met een hogere capaciteit een bijzonder belang krijgen.

In het licht van deze overwegingen **kunnen Spanje en Portugal de voorgestelde algemene oriëntatie niet steunen. Beide delegaties hopen dat de onderhandelingen met het Europees Parlement zullen uitmonden in een resultaat dat meer in overeenstemming is met de beginselen die ten grondslag liggen aan de werking van de interne markt.**”

Pakket technische controles

Ad B-punt 3:

- a) **Richtlijn betreffende de periodieke technische controle (tot wijziging van Richtlijn 2014/45/EU) en betreffende de technische controle langs de weg (tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU)**
- b) **Richtlijn betreffende kentekenbewijzen van motorvoertuigen en voertuigregistratiegegevens (tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG)**

Algemene oriëntatie

VERKLARING VAN BELGIË

“België staat grotendeels achter het pakket en onderschrijft de doelstellingen ervan op het gebied van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en het terugdringen van de geluidshinder. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat de tekst ambitieuzer moet worden.

Wij zijn met name voorstander van extra niet-bindende en positieve stimulansen voor het gebruik van teledetectie, aangezien dit een efficiënte techniek is en het daarom belangrijk is de lidstaten aan te moedigen gebruik ervan te maken.

Wij roepen ook op tot meer ambitie in de strijd tegen fraude met kilometertellers. Een strenger optreden zou naar onze mening directe positieve gevolgen hebben voor miljoenen EU-burgers.

Tot slot bevelen wij aan het oorspronkelijke doel van het tijdelijke technische certificaat te handhaven door het gebruik ervan te beperken tot Europese burgers die in het buitenland verblijven en met een voertuig van categorie M1 rijden, in plaats van het uit te breiden tot beroepsmatig gebruik van voertuigen van categorie N1.

België blijft een constructieve partner en zal zijn volledige medewerking verlenen tijdens de volgende fase van de onderhandelingen.”

VERKLARING VAN DUITSLAND

over de algemene oriëntatie voor het voorstel voor een richtlijn betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG.

“De Bondsregering is ingenomen met het bereikte compromis en stemt in met de algemene oriëntatie. De digitalisering van voertuigdocumenten is een belangrijk streven dat de burgers en de economie op middellange termijn aanzienlijk zal ontlasten. De Bondsregering steunt ook de invoering van uniforme voorschriften voor nationale voertuigregisters en van een regeling voor gegevensuitwisseling.

In duidelijk omschreven gevallen weegt het nationale belang echter begrijpelijk zwaarder door dan het belang van harmonisatie van de gegevensuitwisseling tussen de lidstaten. Dit is het geval wanneer de openbare orde of de openbare veiligheid in het gedrang komt.

Het is dan ook zinvol dat de richtlijn voertuigregistratiegegevens specifiek voor deze gevallen voorziet in uitzonderingen op de in artikel 15, lid 1, bedoelde gegevensuitwisseling; de verplichting tot gegevensverzameling en -bewaring mag immers geen veiligheidsrisico inhouden voor de lidstaten.

De Bondsregering is dan ook ingenomen met het feit dat alle voertuigen van overheidsinstanties die instaan voor de openbare orde en veiligheid, met inbegrip van militaire en douanevoertuigen, zijn vrijgesteld van de verplichting tot gegevensuitwisseling.

Bovendien vat de Bondsregering artikel 15, lid 1, zo op dat het in beginsel aan de EU-lidstaten is om te bepalen om welke gevallen of groepen gevallen het gaat en om te beoordelen of voor elke groep gevallen als geheel aan de voorwaarden voor vrijstelling is voldaan. Het is dus ook niet nodig ieder voertuig afzonderlijk te beoordelen.”

VERKLARING VAN LETLAND

“Verkeersveiligheid is voor Letland een van de belangrijkste prioriteiten van het vervoersbeleid. Letland staat dan ook volmondig achter de doelstellingen van het voorstel, namelijk bijdragen tot verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid, milieu, duurzame mobiliteit en het vrij verkeer van personen en goederen in de hele Europese Unie. Dit blijkt uit het standpunt van Letland om elementen in het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie te steunen, zoals frequentere technische controles van oudere voertuigen, verplichte technische controles voor motorfietsen, technische controles langs de weg van lichte bedrijfsvoertuigen (categorie N1) en nieuwe methodes voor de meting van emissies (PN, NO_x).

Wil het voorstel echter de vastgestelde doelstellingen bereiken, **dan moet het kader duidelijk zijn en moeten de eisen in de praktijk toepasbaar zijn.**

Dankzij pragmatische samenwerking met het Deense voorzitterschap, andere lidstaten en de Europese Commissie is voor talrijke elementen van het voorstel een aanvaardbare oplossing voorgesteld. Op een aantal punten die **voor Letland belangrijk zijn**, is het noodzakelijke evenwicht echter nog niet gevonden. In het licht van het bovenstaande vestigt Letland de aandacht op een aantal praktische belemmeringen bij de toepassing van normen die het moeilijk maken de meest recente compromisversie van het voorstel volledig te steunen.

Derhalve **ONTHOUDT Letland ZICH bij de stemming over de algemene oriëntatie in de Raad TTE van 4 december 2025 VAN STEMMING.**

Een gedetailleerde toelichting van het standpunt van Letland over de punten waaraan wij geen steun kunnen verlenen, staat in de bijlage bij deze verklaring.

Termijnen voor de invoering van nieuwe emissietestmethoden: Letland is een van de weinige lidstaten die een meetprocedure voor het deeltjesaantal (PN) heeft vastgesteld. De ontwikkeling van de testmethode, het op de markt brengen van de nodige apparatuur en de nodige opleiding namen tien jaar in beslag. Tegelijkertijd bestaat er voor het testen van nieuwe dieselmotoren en het meten van de NO_x-uitstoot (stikstofdioxide) nog geen beproefde methode die in de praktijk onder de verschillende klimatologische omstandigheden in Europa, ook - en dat is belangrijk voor Letland - onder -10 °C, kan worden toegepast. Letland vraagt zich derhalve af of het haalbaar is binnen twee jaar een doeltreffende en universeel toepasbare testmethode te ontwikkelen en pleit voor een overgangperiode van ten minste vijf jaar na de goedkeuring van die methode om de praktische toepasbaarheid ervan te waarborgen.

NO_x-metingen tijdens periodieke controles en controles langs de weg: om legitieme verwachtingen te scheppen, moeten de termijnen voor de invoering van de regels, methoden en apparatuur dezelfde zijn voor periodieke technische controles en controles langs de weg. Daarom is Letland van oordeel dat ook voor NO_x-metingen van dieselmotoren tijdens technische controles langs de weg in een overgangperiode moet worden voorzien.

Informatie van de fabrikant en grondige controle van de elektronische systemen met een boorddiagnosesysteem (OBD): Letland vindt het goed dat het voorstel actualisering van het kader in het licht van technologische ontwikkelingen aanmoedigt. Om een doeltreffende verificatie van de naleving van punt 10 van bijlage I (elektronische veiligheidssystemen) te waarborgen, acht Letland het niettemin noodzakelijk deze technologie geleidelijk uit te rollen en als eerste stap een proefproject uit te voeren, waarna de haalbaarheid en de doeltreffendheid van de verificatietechnologie kunnen worden beoordeeld. Letland is van mening dat er een specifiek testapparaat nodig is, dat als vereiste moet worden opgenomen in het toepassingsgebied van bijlage II en waarvoor een afzonderlijke uitvoeringstermijn van vijf jaar moet worden vastgesteld.

Grenswaarde voor het deeltjesaantal (PN): Letland wijst erop dat de voorgestelde verlaging, zonder overgangperiode, van de grenswaarde voor het deeltjesaantal van de huidige aanbevolen 1 000 000 per cm³ tot 250 000 per cm³ risico's met zich meebrengt. Het lijkt ons beter te voorzien in een overgangperiode van twee jaar met een grenswaarde van 1 000 000 deeltjes/cm³, waarna de grenswaarde kan worden verlaagd wanneer de technologieën in de praktijk hun deugdelijkheid hebben bewezen en mits de lidstaten met die aanpak instemmen.

Tijdelijke technische certificaten en sancties: Letland steunt de vooruitgang die is geboekt bij de harmonisatie van het kader voor tijdelijke certificaten. Aangezien er in de individuele lidstaten nog steeds verschillende voorschriften voor technische controles gelden, stellen wij vast dat er praktische problemen bestaan als gevolg van een gebrek aan gemeenschappelijke criteria en validering. Bovendien wordt het gebruik van het tijdelijk certificaat in de voorgestelde formulering niet uitdrukkelijk beperkt. Het zou alleen mogen worden gebruikt om terug te keren naar de lidstaat van inschrijving van het voertuig voor een periodieke technische controle, die onmiddellijk na de terugkeer naar de lidstaat van inschrijving moet plaatsvinden.

Opleggen van sancties: Letland is bezorgd over de verplichting om sancties op te leggen voor de manipulatie van voertuigsystemen tijdens zowel periodieke technische controles als controles langs de weg. Aangezien bij beide soorten controles niet wordt beoordeeld waarom een installatie of systeem niet werkt en of dat te wijten is of zou kunnen zijn aan manipulatie, zijn wij van mening dat de verplichting om in doeltreffende sancties te voorzien, in de voorgestelde formulering declaratoir is en geen praktische meerwaarde biedt.”