

Bruxelas, 14 de janeiro de 2026
(OR. en)

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

PROJETO DE ATA
CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA
(Transportes, Telecomunicações e Energia)
4 e 5 de dezembro de 2025

REUNIÃO DE QUINTA-FEIRA, 4 de dezembro de 2025

1. Adoção da ordem do dia


O Conselho adotou a ordem do dia que consta do documento 16020/25.

TRANSPORTES

Deliberações legislativas


(Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)

Transporte terrestre

2. **Diretiva que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários**  15611/25
+ ADD 1 REV 2
Orientação geral

O Conselho definiu uma orientação geral sobre a Diretiva que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários, tal como consta dos documentos supra.

A Bélgica, a Alemanha e Portugal, em conjunto com a Espanha, apresentaram declarações, que constam do anexo.

3. **Pacote «Inspeção Técnica Automóvel»** 
- a) **Diretiva relativa à inspeção técnica periódica (que altera a Diretiva 2014/45/UE) e à inspeção técnica na estrada (que altera a Diretiva 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Diretiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de matrícula dos veículos (que revoga a Diretiva 1999/37/CE)** 15615/25
+ ADD 1-2
+ ADD 3 REV 1
Orientação geral

O Conselho definiu uma orientação geral sobre as duas propostas do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», tal como consta dos documentos supra.

A Bélgica, a Alemanha e a Letónia apresentaram declarações, que constam do anexo.

4. Aprovação dos pontos «A»


Lista de pontos não legislativos

16129/25

O Conselho adotou todos os pontos «A» da lista que consta do documento supra, incluindo todos os documentos linguísticos COR e REV apresentados para adoção.

Diversos


5. a) Ponto da situação do Quadro de Emissões Líquidas Nulas da OMI 15937/1/25 REV 1
Informações da Presidência

- b) **Propostas legislativas em curso** (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia) 


Regulamento que cria o Mecanismo Interligar a Europa
Informações da Presidência

11711/25 + ADD 1

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- c) **Declaração da Presidência intitulada «Tornar o transporte ferroviário competitivo reduzindo os custos técnicos e administrativos através da harmonização e da implantação a nível europeu»**  16111/25
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- d) **Propostas legislativas em curso** (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia) 

Pacote de mobilidade militar
Apresentação pela Comissão



15793/25

15794/25 + ADD 1


O Conselho tomou nota da apresentação feita pela Comissão.

- e) **Plano de Investimento nos Transportes Sustentáveis**  15021/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

- f) **Propostas legislativas em curso** (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)  
- i) **Regulamento relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte** 11821/23
 - ii) **Regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos** 7615/13
 - iii) **Regulamento relativo à aplicação dos direitos dos passageiros na União** 16284/23 +ADD 1
 - iv) **Regulamento relativo aos direitos dos passageiros no contexto de viagens multimodais** 16307/23 + ADD 1
 - v) **Regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010** 11718/23 + ADD 1
 - vi) **Alteração específica da Diretiva 1999/62/CE relativa à Eurovinheta** 10936/25
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- g) **Próximo diálogo de alto nível no Grupo de Interesse Comum para a Ucrânia (CIG4U) do ITF e criação de um Fundo de Apoio ao Setor dos Transportes da Ucrânia (UTSF) no âmbito dessa iniciativa (Estocolmo, 17 de fevereiro de 2026)**  15704/25
Informações da Suécia

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Suécia.

- h) Apelo à ação no que respeita aos efeitos negativos do alargamento uniforme do CELE aos serviços de transporte marítimo** 16016/1/25 REV 1
Informações da Grécia, Itália e Malta

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Grécia, Itália e Malta.

- i) Declaração conjunta sobre os desafios das infraestruturas de carregamento de veículos pesados** 15859/25
Informações da Bulgária, Chéquia, Eslováquia, Estónia, Finlândia, Hungria, Itália, Letónia, Polónia e Roménia

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Bulgária, Chéquia, Eslováquia, Estónia, Finlândia, Hungria, Itália, Letónia, Polónia e Roménia.

- j) Apoiar a procura de veículos elétricos através de regras ambiciosas em matéria de ecologização das frotas empresariais** 16138/25
Informações da França

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela França.

- k) Política europeia para os dispositivos de mobilidade pessoal** 16092/1/25 REV 1
Informações dos Países Baixos, apoiados pela Alemanha, Bélgica, Chéquia, Eslováquia, Eslovénia, Finlândia, Grécia, Hungria, Irlanda, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Polónia, Portugal e Roménia

O Conselho tomou nota das informações prestadas pelos Países Baixos, apoiados pela Alemanha, Bélgica, Chéquia, Eslováquia, Eslovénia, Finlândia, Grécia, Hungria, Irlanda, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Polónia, Portugal e Roménia.

- l) Plano de ação para o transporte ferroviário de alta velocidade** 14984/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

- m) **Fórum de investigação sobre os transportes 2026
(Budapeste, 18-21 de maio de 2026)** 15850/25
Informações da Hungria

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Hungria.

- n) **Promover a simplificação administrativa e reforçar a
segurança no setor dos drones civis** 16054/2/25 REV 2
*Informações da Bélgica, Bulgária, Chéquia, Croácia,
Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Grécia, Letónia,
Lituânia, Luxemburgo, Malta, Polónia e Roménia*

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Bélgica, Bulgária, Chéquia, Croácia, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Grécia, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Polónia e Roménia.

- o) Repetidas perturbações da aviação civil causadas por
aeronaves não tripuladas (drones) e balões com contrabando
provenientes de países terceiros 15777/1/25 REV 1
*Informações da Bélgica, Estónia, Finlândia, Letónia,
Lituânia e Polónia*
- p) Garantir condições justas e resilientes para o setor
ferroviário europeu 16103/1/25 REV 1
*Informações da Áustria e da França, apoiadas
pela Croácia e por Portugal*
- q) Programa de trabalho da próxima Presidência
Informações de Chipre


REUNIÃO DE SEXTA-FEIRA, 5 de dezembro de 2025

TELECOMUNICAÇÕES


Atividades não legislativas

6. **Conclusões sobre a competitividade europeia na Década Digital**  15143/1/25 REV 1
Aprovação

O Conselho aprovou as «Conclusões sobre a competitividade europeia na Década Digital». Os ministros intervieram no sentido de manifestar o seu total apoio, tendo a França recordado as conclusões do Conselho Europeu de 23 de outubro de 2025 e salientado que, embora esquivando as ideias de isolamento ou protecionismo, a UE deve esclarecer a sua intenção de reduzir as dependências e aumentar a sua autonomia estratégica, tanto para efeitos de competitividade como de segurança, e, assim, refletir de forma mais adequada esta posição na sua comunicação.



7. **Simplificação e digitalização: reduzir os encargos para as empresas no domínio digital**  15145/1/25 REV 1
Troca de pontos de vista

O Conselho procedeu a uma troca de pontos de vista sobre a simplificação e a digitalização: reduzir os encargos para as empresas no domínio digital.

8. **Aplicação efetiva do Regulamento dos Serviços Digitais pelas plataformas em linha e pelo comércio eletrónico**  15594/25
Troca de pontos de vista


O Conselho procedeu a uma troca de pontos de vista sobre a aplicação efetiva do Regulamento dos Serviços Digitais pelas plataformas em linha e pelo comércio eletrónico.

Diversos

9. a) **Propostas legislativas em curso** (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)  

Carteiras empresariais europeias 15701/25 + ADD 1
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- b) **Modelo de financiamento da autoridade reguladora nacional tendo em conta as responsabilidades digitais alargadas**  16095/25
Informações de Portugal

O Conselho tomou nota das informações prestadas por Portugal.

- c) **Declaração sobre a Soberania Digital Europeia** [2] 15781/25
Informações da Áustria

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Áustria.

- d) **Cimeira sobre a Soberania Digital Europeia** [2] 16186/25
(Berlim, 18 de novembro de 2025)
Informações da Alemanha e da França

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Alemanha e pela França.

- e) **Resultados dos debates efetuados durante a reunião** [2] 15875/25
informal dos ministros das Telecomunicações
(Horsens, 9-10 de outubro de 2025)
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- f) **Itinerância com a Ucrânia, a Moldávia e os Balcãs** [2] 16021/25
Ocidentais – ponto da situação
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- g) **Iniciativas internacionais no domínio digital** [2] 16048/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

- h) **Exercício no âmbito do Plano de Ação para** [2] 16022/25
a Cibersegurança
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- i) **Empastelamento e falsificação dos sistemas globais de** [2] 15986/25
navegação por satélite (GNSS): reforçar a segurança e
a proteção
Informações da Alemanha, Chéquia, Eslováquia, Eslovénia,
Espanha, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia e Polónia

O Conselho tomou nota das informações da Alemanha, Chéquia, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, Letónia, Lituânia e Polónia. A Bulgária manifestou verbalmente o seu apoio quanto a este ponto.

- j) Antidrones: contributo das tecnologias digitais para a proteção das infraestruturas críticas
Informações da Comissão 16128/25
- k) Decisão de Execução do Conselho que autoriza o apoio da Reserva de Cibersegurança da UE à Moldávia
Informações da Presidência 16032/1/25 REV 1
- l) Programa de trabalho da próxima Presidência
Informações de Chipre

-
- Primeira leitura
- Ponto baseado numa proposta da Comissão
- Debate público proposto pela Presidência (artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento Interno do Conselho)
-

Declarações sobre os pontos «B» legislativos que constam do documento 16020/25

Ad ponto 2 da lista de pontos «B»: **Diretiva que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários**
Orientação geral

DECLARAÇÃO DA BÉLGICA

«A Bélgica apoia a orientação geral apresentada pela Presidência dinamarquesa, embora tenhamos ainda sérias reservas quanto ao impacto nas infraestruturas. O apoio da Bélgica ao compromisso final alcançado pelos legisladores dependerá do facto de estas preocupações serem ou não tidas em conta. A prioridade da Bélgica é que as negociações com o Parlamento Europeu tenham início o mais rapidamente possível. A revisão da Diretiva Pesos e Dimensões é um marco essencial na descarbonização do transporte rodoviário e na sua harmonização no âmbito da União Europeia.

Em especial, a revisão visa harmonizar e reforçar o atual quadro europeu para os veículos pesados de mercadorias e a competitividade das operações intermodais e dos veículos com nível nulo de emissões. Tal implicará, particularmente, o aumento dos limites máximos de peso para determinados conjuntos de veículos, limitando simultaneamente o impacto dos veículos mais pesados nas infraestruturas. Durante os debates, a Bélgica, à semelhança de outros Estados-Membros, defendeu que as disposições da nova diretiva deverão ser compatíveis com a preservação das estradas e das pontes. A Bélgica congratula-se, portanto, com a preservação da fórmula no projeto de orientação geral. Subsistem, no entanto, reservas quanto ao limite de peso dos veículos com eixo duplo que, de acordo com o atual compromisso, não proporcionam as garantias necessárias para limitar o impacto nas infraestruturas. A este respeito, a Bélgica apresentou uma proposta alternativa e espera que esta seja tida em conta nas futuras negociações.

A Bélgica pretende manter uma parceria construtiva e prestará todo o seu apoio durante a próxima fase de negociações.»

DECLARAÇÃO DA ALEMANHA

«Relativa à orientação geral sobre a proposta de alteração da Diretiva 96/53/CE que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade.

O Governo Federal congratula-se com o compromisso alcançado e concorda com a orientação geral. Os debates centraram-se nos principais objetivos de simplificar a diretiva e, ao mesmo tempo, apoiar a adoção de veículos com nível nulo de emissões. A orientação geral salienta claramente a promoção de veículos com nível nulo de emissões, tendo simultaneamente em conta o impacto nas infraestruturas, uma vez que estes veículos têm características técnicas específicas. Na nossa opinião, o texto consegue encontrar um bom equilíbrio entre estes dois aspetos.

O Governo Federal alemão declara ainda o seguinte.

No que diz respeito aos veículos articulados com um comprimento igual ou superior a 17,88 m, ao invés de soluções nacionais isoladas, o Governo Federal considera importante chegar a um acordo a nível europeu. Tendo em vista a opção de autorizar, a nível nacional, o transporte em vaivém com veículos articulados com um comprimento adicional, o Governo Federal entende que é fundamental criar incentivos adicionais ao investimento em veículos com nível nulo de emissões»

DECLARAÇÃO CONJUNTA DA ESPANHA E DE PORTUGAL

«A Espanha e Portugal manifestam o seu apreço pelos esforços envidados pela Presidência no sentido de fazer avançar as negociações sobre a revisão da Diretiva Pesos e Dimensões.

Reconhecemos os elementos positivos do texto proposto, em especial as disposições que apoiam a adoção de veículos com nível nulo de emissões, com que nos congratulamos.

No entanto, mantemos a preocupação com o facto de o compromisso não ter suficientemente em conta um objetivo fundamental da revisão: assegurar o bom funcionamento do mercado único por meio da harmonização das operações transfronteiriças. A proposta inicial da Comissão apresentava um quadro equilibrado, que respeitava competência dos Estados-Membros para autorizar o aumento de 40 para 44 toneladas no que respeita à circulação no seu território, garantindo simultaneamente que, se esta decisão viesse a ser tomada, se aplicaria o mesmo limite ao transporte internacional. Esta salvaguarda afigurava-se essencial para evitar a fragmentação e assegurar condições de operação equitativas em toda a União.

Ao limitar a aplicação transfronteiriça de limites de peso mais elevados exclusivamente aos veículos pesados com nível nulo de emissões – cuja presença na frota continua a ser muito reduzida – o atual compromisso poderá prejudicar o objetivo de harmonização da diretiva. Se as operações com veículos de 44 toneladas forem permitidas em território nacional, mas não sistematicamente autorizadas para o transporte internacional, os operadores enfrentarão condições desiguais e ineficientes, o que compromete o funcionamento do mercado único.

Além disso, os benefícios económicos e ambientais das operações com veículos de 44 toneladas serão escusadamente diminuídos. Em comparação com o limite de 40 toneladas, a realização de operações com veículos de 44 toneladas reduz o número de viagens necessárias para o mesmo volume de mercadorias, aumenta a eficiência logística e reduz as emissões, podendo também ajudar a colmatar a escassez de condutores que afeta o setor. Esses benefícios são particularmente relevantes para a Península Ibérica, onde a limitada conectividade do transporte ferroviário de mercadorias com o resto da Europa aumenta a dependência do transporte rodoviário, conferindo particular importância aos ganhos de eficiência obtidos com veículos de maior capacidade.

À luz destas considerações, **a Espanha e Portugal não estão em condições de apoiar a orientação geral proposta. Ambas as delegações esperam que as negociações com o Parlamento Europeu permitam alcançar um resultado mais coerente com os princípios subjacentes ao funcionamento do mercado interno.»**

Pacote «Inspeção Técnica Automóvel»

- a) **Diretiva relativa à inspeção técnica periódica (que altera a Diretiva 2014/45/UE) e à inspeção técnica na estrada (que altera a Diretiva 2014/47/UE)**
- b) **Diretiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de matrícula dos veículos (que revoga a Diretiva 1999/37/CE)**

Ad ponto 3 da lista de pontos «B»:

Orientação geral

DECLARAÇÃO DA BÉLGICA

«A Bélgica apoia em grande medida o pacote e subscreve os objetivos do mesmo em matéria de segurança rodoviária, qualidade do ar e redução do ruído. No entanto, consideramos que o texto deverá apresentar um nível de ambição mais elevado.

Gostaríamos, nomeadamente, que fossem apresentados mais incentivos positivos e não vinculativos à utilização da teledeteção, dado que se trata de uma técnica eficiente, pelo que é importante incentivar a sua utilização pelos Estados-Membros.

Apelamos igualmente a uma maior ambição no que diz respeito à questão da fraude da quilometragem, e acreditamos que uma abordagem mais firme teria um impacto positivo direto em milhões de cidadãos da UE.

Por último, recomendamos a preservação do objetivo inicial do certificado de inspeção técnica temporário, limitando a sua utilização aos cidadãos europeus residentes no estrangeiro e que conduzam veículos da categoria M1, em vez de o alargar à utilização profissional com veículos da categoria N1.

A Bélgica manterá uma parceria construtiva e prestará todo o seu apoio durante a próxima fase de negociações.»

DECLARAÇÃO DA ALEMANHA

«A respeito da orientação geral sobre a proposta de diretiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de matrícula dos veículos registados nos registos automóveis nacionais e que revoga a Diretiva 1999/37/CE («DDV»).

O Governo Federal congratula-se com o compromisso alcançado e concorda com a orientação geral. A digitalização dos documentos dos veículos é uma questão importante que a médio prazo trará vantagens significativas tanto para os cidadãos como para a economia. O Governo Federal apoia igualmente a introdução de requisitos uniformes para os registos automóveis nacionais de veículos, bem como a regulamentação do intercâmbio de dados.

Em casos claramente definidos, porém, o interesse do Estado prevalece manifestamente sobre o interesse na harmonização do intercâmbio de dados entre os Estados-Membros. É este o caso quando a ordem pública ou a segurança pública são afetadas.

Por conseguinte, faz sentido que a DDV preveja isenções para o intercâmbio de dados no artigo 15.º, n.º 1, precisamente para estes casos – a obrigação de recolha e armazenamento de dados não pode representar um risco para a segurança dos Estados-Membros da UE.

Assim, o Governo federal congratula-se com o facto de todos os veículos afetos a autoridades responsáveis pela manutenção da ordem pública e da segurança pública estarem isentos da obrigação do intercâmbio de dados, incluindo os afetos às forças armadas e às autoridades aduaneiras.

Além disso, segundo a leitura que o Governo Federal faz do artigo 15.º, n.º 1, compete, em princípio, aos Estados-Membros da UE definir os casos ou categorias de casos pertinentes e verificar se, no seu conjunto, estão reunidas as condições para a aplicação da isenção à categoria de casos em causa. Não é, portanto, necessário proceder a uma análise casuística em função do veículo.»

DECLARAÇÃO DA LETÓNIA

«A segurança rodoviária é uma das principais prioridades da Letónia no domínio da política de transportes. Por conseguinte, a Letónia apoia firmemente os objetivos da proposta, nomeadamente a contribuição para melhorar o nível de segurança rodoviária e de ecologia, a mobilidade sustentável, bem como a livre circulação de pessoas e mercadorias em toda a União Europeia. Esta posição é reforçada pelo apoio da Letónia a elementos incluídos na proposta inicial da Comissão Europeia, como as inspeções técnicas mais frequentes para veículos mais antigos, as inspeções técnicas obrigatórias para motociclos, a obrigação de inspeções na estrada para veículos comerciais ligeiros (categoria N1), bem como novos métodos de controlo das emissões (PN, NOx).

No entanto, para que a proposta atinja os objetivos definidos, **o quadro deve ser claro e os requisitos devem funcionar na prática.**

Graças à cooperação pragmática com a Presidência dinamarquesa, com outros Estados-Membros e com a Comissão Europeia, foi proposta uma solução aceitável relativamente a muitos elementos da proposta. No entanto, não se alcançou ainda o equilíbrio necessário em relação a algumas questões **importantes para a Letónia**. Tendo em conta o que precede, a Letónia chama a atenção para uma série de obstáculos práticos à aplicação das normas, o que dificilmente lhe permite dar pleno apoio à mais recente versão de compromisso da proposta.

Por conseguinte, **na votação sobre a orientação geral no Conselho TTE de 4 de dezembro de 2025, a Letónia ABSTÉM-SE.**

O anexo da presente declaração contém uma explicação pormenorizada da posição da Letónia sobre os pontos que não estamos em condições de apoiar.

Prazos para a introdução de novos métodos de controlo de emissões: A Letónia é um dos poucos Estados-Membros que adotaram o procedimento de medição do número de partículas (PN). Foram necessários dez anos para o desenvolvimento do método de controlo, a aquisição do equipamento correspondente no mercado e a formação indispensável. De igual modo, não foi ainda provado o método de controlo dos novos motores a gasóleo e de NOx (óxidos de azoto), aplicável na prática em diferentes condições climáticas na Europa, incluindo a temperaturas inferiores a -10 °C, um fator importante no caso da Letónia. Por conseguinte, a Letónia está preocupada com a viabilidade do desenvolvimento de um método de controlo eficaz e universalmente aplicável no prazo de 2 anos e defende um período transitório de, pelo menos, 5 anos após a aprovação do método, a fim de garantir a devida preparação, em termos práticos.

NOx – controlos periódicos e controlos na estrada: A fim de responder a expectativas legítimas, os prazos para a aplicação das regras, métodos e equipamentos devem ser idênticos para as inspeções técnicas e para as inspeções na estrada. Por conseguinte, a Letónia considera necessário prever um período transitório também para os controlos de NOx dos motores a gasóleo durante as inspeções técnicas na estrada.

Informações dos fabricantes e controlo aprofundado dos sistemas eletrónicos com o instrumento de análise OBD (*sistema de diagnóstico a bordo*): A Letónia saúda o facto de a proposta incentivar a atualização do quadro à luz dos progressos tecnológicos. Ao mesmo tempo, a fim de assegurar uma verificação eficaz dos requisitos estabelecidos no grupo 10 do anexo I (sistemas eletrónicos de segurança), a Letónia considera necessário aplicar esta tecnologia gradualmente e implementar um projeto-piloto como primeiro passo, após o qual será possível avaliar a viabilidade e a eficácia da tecnologia de verificação. A Letónia considera que é necessário um dispositivo de controlo específico, incluindo-o como requisito no âmbito de aplicação do anexo II e estabelecendo um prazo de execução separado de cinco anos.

Valores-limite para o número de partículas (PN): A Letónia salienta os riscos associados à proposta de redução, sem período transitório, do limiar dos valores de PN de 1 000 000 1/cm³, atualmente recomendados, para 250 000 1/cm³. Consideramos como solução mais adequada a introdução de um período transitório de dois anos em que vigore um limiar de 1 000 000 1/cm³, após o qual este limiar poderá ser reduzido, desde que a utilização das tecnologias se demonstre eficaz, na prática, e os Estados-Membros concordem com essa abordagem.

Certificados de inspeção técnica temporários e sanções: A Letónia apoia os progressos no sentido da harmonização do quadro do certificado temporário. Observamos, no entanto, problemas práticos decorrentes da falta de harmonização de critérios e de validação, tendo em conta que continua atualmente a existir um sistema com diferentes requisitos de inspeção técnica em cada Estado-Membro. Além disso, a redação proposta não limita expressamente a utilização do certificado temporário, ou seja, não estabelece que este deve ser usado apenas para efeitos de regresso ao Estado-Membro de matrícula do veículo com o propósito de realizar a inspeção técnica periódica, a qual deve ter lugar sem demora após o regresso ao Estado-Membro de matrícula.

Aplicação de sanções: A Letónia está preocupada com o requisito obrigatório de impor sanções pela manipulação dos sistemas dos veículos, tanto durante as inspeções técnicas como durante as inspeções na estrada. Uma vez que nenhum destes dois tipos de inspeção determina as razões por que uma instalação ou sistema não está a funcionar, nem se essas razões resultam, ou poderão resultar, de uma manipulação, consideramos que o requisito de aplicação de sanções efetivas, constante da redação proposta, é declarativo e não tem nenhum valor acrescentado na prática.»