

Bruxelles, 14 ianuarie 2026
(OR. en)

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

PROIECT DE PROCES-VERBAL
CONSILIUL UNIUNII EUROPENE
(Transporturi, Telecomunicații și Energie)
4 și 5 decembrie 2025

REUNIUNEA DE JOI, 4 DECEMBRIE 2025

1. Adoptarea ordinii de zi


Consiliul a adoptat ordinea de zi care figurează în documentul 16020/25.

TRANSPORTURI

Deliberări legislative


[Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]

Transport terestru

- 2. Directivă de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere, a dimensiunilor maxime autorizate și a greutateii maxime autorizate**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Abordare generală

Consiliul a ajuns la o abordare generală cu privire la Directiva de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere, a dimensiunilor maxime autorizate și a greutateii maxime autorizate, astfel cum figurează în documentele menționate anterior.

Belgia, Germania și Portugalia, împreună cu Spania, au prezentat declarații, astfel cum figurează în anexă.

- 3. Pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor** 
- a) **Directivă privind inspecția tehnică periodică (de modificare a Directivei 2014/45/UE) și Directivă privind controlul tehnic în trafic (de modificare a Directivei 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor (de abrogare a Directivei 1999/37/CE)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
Abordare generală

Consiliul a ajuns la o abordare generală cu privire la două propuneri din pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor, astfel cum figurează în documentele menționate anterior.

Belgia, Germania și Letonia au prezentat declarații, astfel cum figurează în anexă.

4. Aprobarea punctelor „A”

Lista fără caracter legislativ

16129/25

Consiliul a adoptat toate punctele „A” care figurează în documentul sus-menționat, inclusiv toate documentele COR și REV lingvistice prezentate în vederea adoptării.

Diverse

5. a) Situația actuală a cadrului „zero net” al OMI
Informare din partea președinției 15937/1/25 REV 1

- b) **Propuneri legislative actuale** [Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]



Regulament de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei

11711/25 + ADD 1

Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- c) **Declarația președinției privind „Competitivitatea căilor ferate prin reducerea costurilor tehnice și administrative prin armonizare și implementare la nivel european”**
Informare din partea președinției



16111/25

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- d) **Propuneri legislative actuale** [Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]



Pachetul privind mobilitatea militară

15793/25

Prezentare din partea Comisiei

15794/25 + ADD 1

Consiliul a luat act de prezentarea din partea Comisiei.

- e) **Planul de investiții în transporturi durabile** 15021/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

- f) **Propuneri legislative actuale** [Deliberare publică în 1temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]
- i) **Regulament privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport** 11821/23
- ii) **Regulament privind drepturile pasagerilor din transportul aerian** 7615/13
- iii) **Regulament privind asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în Uniune** 16284/23 + ADD 1
- iv) **Regulament privind drepturile pasagerilor în contextul călătoriilor multimodale** 16307/23 + ADD 1
- (v) **Regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Modificare specifică a Directivei 1999/62/CE privind eurovinieta** 10936/25
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- g) **Viitorul dialog la nivel înalt în cadrul Grupului de interes comun pentru Ucraina al FIT (CIG4U), precum și instituirea unui Fond de sprijin pentru sectorul transporturilor din Ucraina (UTSF) în cadrul acestei inițiative** 15704/25
(Stockholm, 17 februarie 2026)
Informare din partea Suediei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Suedia.

- h) Apel la acțiune în ceea ce privește efectele negative ale extinderii uniforme a EU ETS la serviciile de transport maritim** 16016/1/25 REV 1
Informare din partea Greciei, Italiei și Maltei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Grecia, Italia și Malta.

- i) Declarație comună privind provocările legate de infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele grele** 15859/25
Informare din partea Bulgariei, Cehiei, Estoniei, Finlandei, Ungariei, Italiei, Letoniei, Poloniei, României și Slovaciei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Bulgaria, Cehia, Estonia, Finlanda, Ungaria, Italia, Letonia, Polonia, România și Slovacia.

- j) Sprijinirea cererii de vehicule electrice prin norme ambițioase privind înverzirea parcurilor de vehicule ale întreprinderilor** 16138/25
Informare din partea Franței

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Franța.

- k) Politica europeană privind dispozitivele de mobilitate personală** 16092/1/25 REV 1
Informare din partea Țărilor de Jos, cu sprijinul Belgiei, Cehiei, Germaniei, Greciei, Ungariei, Irlandei, Finlandei, Letoniei, Lituaniei, Luxemburgului, Poloniei, Portugaliei, României, Slovaciei și Sloveniei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Țările de Jos, cu sprijinul Belgiei, Cehiei, Germaniei, Greciei, Ungariei, Irlandei, Finlandei, Letoniei, Lituaniei, Luxemburgului, Poloniei, Portugaliei, României, Slovaciei și Sloveniei.

- l) Planul de acțiune privind transportul feroviar de mare viteză** 14984/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

- m) **Transport Research Arena 2026 (Conferința privind cercetarea în domeniul transporturilor 2026) (Budapesta, 18-21 mai 2026)** 15850/25
Informare din partea Ungariei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Ungaria.

- n) **Avansarea simplificării administrative și consolidarea securității în sectorul dronelor civile** 16054/2/25 REV 2
Informare din partea Belgiei, Bulgariei, Croației, Cehiei, Estoniei, Greciei, Letoniei, Lituaniei, Luxemburgului, Maltei, Poloniei, României, Slovaciei, Sloveniei și Spaniei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Belgia, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Grecia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Polonia, România, Slovacia, Slovenia și Spania.

- o) Perturbări repetate ale aviației civile cauzate de vehicule aeriene fără pilot (drona) și de baloane de contrabandă provenite din țări terțe 15777/1/25 REV 1
Informare din partea Belgiei, Estoniei, Finlandei, Letoniei, Lituaniei și Poloniei
- p) Asigurarea unor condiții echitabile și reziliente pentru sectorul feroviar european 16103/1/25 REV 1
Informare din partea Austriei și Franței, cu sprijinul Croației și Portugaliei
- q) Programul de lucru al viitoarei președinții
Informare din partea Ciprului

TELECOMUNICAȚII

Activități fără caracter legislativ

6. **Concluzii privind competitivitatea europeană în deceniul digital**  15143/1/25 REV 1
Aprobare

Consiliul a aprobat Concluziile Consiliului privind competitivitatea europeană în deceniul digital. Miniștrii au intervenit pentru a oferi sprijin deplin, Franța reamintind concluziile Consiliului European din 23 octombrie 2025 și subliniind că, deși evită sentimentele de izolare sau protecționism, UE ar trebui să își clarifice dorința de a reduce dependențele și de a-și spori autonomia strategică, atât în scopuri de competitivitate, cât și de securitate, și, prin urmare, să reflecte mai bine această poziție în comunicările sale.



7. **Simplificare și digitalizare: reducerea sarcinilor pentru întreprinderile din domeniul digital**  15145/1/25 REV 1
Schimb de opinii

Consiliul a desfășurat un schimb de opinii cu privire la simplificare și digitalizare: reducerea sarcinilor pentru întreprinderile din domeniul digital

8. **Asigurarea respectării Regulamentului privind serviciile digitale pe platformele online și în comerțul electronic**  15594/25
Schimb de opinii


Consiliul a desfășurat un schimb de opinii cu privire la asigurarea respectării Regulamentului privind serviciile digitale pe platformele online și în comerțul electronic.

Diverse

9. a) **Propuneri legislative actuale** [Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]  

Portofelele europene pentru întreprinderi 15701/25 + ADD 1
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- b) **Modelul de finanțare al autorității naționale de reglementare ținând cont de extinderea responsabilităților digitale**  16095/25
Informare din partea Portugaliei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Portugalia.

- c) **Declarația privind suveranitatea digitală europeană** [2] 15781/25
Informare din partea Austriei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Austria.

- d) **Summitul privind suveranitatea digitală europeană (Berlin, 18 noiembrie 2025)** [2] 16186/25
Informare din partea Franței și Germaniei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Franța și Germania.

- e) **Rezultatele discuțiilor din cadrul reuniunii informale a miniștrilor telecomunicațiilor (Horsens, 9-10 octombrie 2025)** [2] 15875/25
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- f) **Roamingul cu Ucraina, Republica Moldova și Balcanii de Vest – situația actuală** [2] 16021/25
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- g) **Inițiative internaționale în domeniul digital** [2] 16048/25
Informare din partea Comisiei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Comisie.

- h) **Exercițiul privind Planul de acțiune pentru gestionarea crizelor cibernetice** [2] 16022/25
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- i) **Bruierea și spoofingul sistemelor globale de navigație prin satelit (GNSS): către o securitate și o protecție sporite** [2] 15986/25
Informare din partea Cehiei, Estoniei, Finlandei, Germaniei, Letoniei, Lituaniei, Poloniei, Slovaciei, Sloveniei și Spaniei

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de Cehia, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia, Slovenia și Spania. Bulgaria și-a exprimat verbal sprijinul pentru acest punct.

- j) Sistemele antidrone: contribuția tehnologiilor digitale la protecția infrastructurilor critice
Informare din partea Comisiei 16128/25
- k) Decizie de punere în aplicare a Consiliului privind autorizarea sprijinului pentru Republica Moldova din rezerva UE pentru securitate cibernetică
Informare din partea președinției 16032/1/25 REV 1
- l) Programul de lucru al viitoarei președinții
Informare din partea Ciprului

-
- ❶ Prima lectură
- ❷ Punct bazat pe o propunere a Comisiei
- ❸ Dezbateri publice la propunerea președinției [articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Consiliului]
-

DECLARAȚII PRIVIND PUNCTELE „B” CU CARACTER LEGISLATIV CARE

FIGUREAZĂ ÎN DOCUMENTUL 16020/25

Referitor la
punctul 2 de pe
lista punctelor „B”

Directivă de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere, a dimensiunilor maxime autorizate și a greutății maxime autorizate
Abordare generală

DECLARAȚIA BELGIEI

„Belgia sprijină abordarea generală prezentată de președinția daneză, deși avem încă rezerve serioase cu privire la impactul asupra infrastructurii. Sprijinul Belgiei pentru compromisul final la care au ajuns colegiitorii va depinde de luarea în considerare a acestor îngrijorări. Prioritatea Belgiei este ca negocierile cu Parlamentul European să înceapă cât mai curând posibil. Revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile reprezintă o etapă esențială în decarbonizarea transportului rutier și în armonizarea acestuia în cadrul Uniunii Europene.

În special, revizuirea vizează armonizarea și consolidarea actualului cadru european pentru vehiculele noastre grele de marfă și competitivitatea operațiunilor intermodale și a vehiculelor cu emisii zero. Aceasta înseamnă, în special, creșterea limitelor de greutate maximă pentru anumite ansambluri de vehicule, limitând în același timp impactul vehiculelor mai grele asupra infrastructurii. În cursul discuțiilor, Belgia, la fel ca alte state membre, a susținut că dispozițiile noi directive ar trebui să fie compatibile cu conservarea drumurilor și a podurilor noastre. În acest sens, Belgia salută menținerea formulei de calcul în proiectul de abordare generală. Cu toate acestea, există încă rezerve cu privire la limita de greutate pentru autovehiculele cu trei osii, care nu oferă garanțiile necesare pentru a limita impactul asupra infrastructurii în compromisul actual. Belgia a împărtășit o propunere alternativă în acest sens și speră că aceasta va fi luată în considerare în cadrul viitoarelor negocieri.

Belgia ar dori să rămână un partener constructiv și își va acorda sprijinul deplin în următoarea etapă a negocierilor.”

DECLARAȚIA GERMANIEI

„Referitoare la abordarea generală privind propunerea de modificare a Directivei 96/53/CE de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.

Guvernul Federal salută compromisul la care s-a ajuns și este de acord cu abordarea generală. Deliberările s-au concentrat pe principalele obiective, și anume simplificarea directivei, sprijinind în același timp adoptarea vehiculelor cu emisii zero. Abordarea generală subliniază în mod clar promovarea vehiculelor cu emisii zero, ținând seama totodată de impactul asupra infrastructurii, având în vedere că aceste vehicule au caracteristici tehnice speciale. Din punctul nostru de vedere, textul stabilește un bun echilibru între aceste două aspecte.

În plus, guvernul federal face următoarea declarație.

Pentru vehiculele articulate mai lungi, cu o lungime de minimum 17,88 m, guvernul federal ar dori să ajungă la un acord la nivel european în locul unor soluții naționale izolate. În ceea ce privește opțiunea de a autoriza serviciile de navetă care utilizează vehicule articulate mai lungi la nivel național, guvernul federal consideră că este esențial să se creeze stimulente suplimentare pentru investiții în vehicule cu emisii zero.”

DECLARAȚIA COMUNĂ A SPANIEI ȘI A PORTUGALIEI

„Spania și Portugalia doresc să își exprime aprecierea pentru eforturile depuse de președinție în vederea avansării negocierilor referitoare la revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile. Recunoaștem elementele pozitive din textul propus, în special dispozițiile care sprijină adoptarea vehiculelor cu emisii zero, pe care le salutăm cu fermitate.

În același timp, suntem în continuare preocupați de faptul că compromisul nu abordează suficient un obiectiv fundamental al revizuirii: asigurarea bunei funcționări a pieței unice prin armonizarea operațiunilor transfrontaliere. Propunerea inițială a Comisiei a oferit un cadru echilibrat, respectând competența statelor membre de a permite o creștere de la 40 la 44 de tone pe plan intern, asigurându-se, în același timp, că, în cazul în care s-ar lua o astfel de decizie, aceeași limită s-ar aplica transportului internațional. Această garanție a fost esențială pentru a evita fragmentarea și pentru a asigura condiții de funcționare egale în întreaga Uniune.

Prin limitarea aplicării transfrontaliere a unor limite de greutate mai ridicate exclusiv la vehiculele grele cu emisii zero, a căror prezență în parcul auto rămâne foarte limitată, compromisul actual riscă să slăbească obiectivul de armonizare al directivei. Dacă operațiunile de 44 de tone sunt autorizate pe plan intern, dar nu sunt permise în mod sistematic pentru transportul internațional, operatorii se vor confrunta cu condiții inegale și ineficiente, subminând funcționarea pieței unice.

În plus, beneficiile economice și de mediu ale operațiunilor de 44 de tone ar fi limitate în mod inutil. În comparație cu limita de 40 de tone, operațiunile de 44 de tone reduc numărul de deplasări necesare pentru același volum de marfă, sporesc eficiența logistică și reduc emisiile. Aceasta poate contribui, de asemenea, la atenuarea deficitului de conducători auto care afectează sectorul. Aceste avantaje sunt deosebit de relevante pentru Peninsula Iberică, unde conectivitatea limitată a transportului feroviar de marfă cu restul Europei sporește dependența de transportul rutier și face ca creșterea eficienței vehiculelor de capacitate mai mare să fie deosebit de semnificativă.

Având în vedere aceste considerații, **Spania și Portugalia nu sunt în măsură să sprijine abordarea generală propusă. Ambele delegații speră că negocierile cu Parlamentul European vor permite obținerea unui rezultat care să fie în concordanță cu principiile care stau la baza funcționării pieței interne.”**

Pachetul privind inspecția tehnică a autovehiculelor

**Referitor la
punctul 3 de pe
lista punctelor „B”**

- a) **Directivă privind inspecția tehnică periodică (de modificare a Directivei 2014/45/UE) și Directivă privind controlul tehnic în trafic (de modificare a Directivei 2014/47/UE)**
- b) **Directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor (de abrogare a Directivei 1999/37/CE)**

Abordare generală

DECLARAȚIA BELGIEI

„Belgia sprijină în mare măsură pachetul și sprijină obiectivele acestuia în ceea ce privește siguranța rutieră, calitatea aerului și reducerea zgomotului. În același timp, considerăm că textul ar trebui să demonstreze un nivel mai ridicat de ambiție.

Mai precis, am dori să existe stimulente suplimentare, fără caracter obligatoriu și pozitive, pentru a se recurge la teledetecție, având în vedere că aceasta este o tehnică eficientă și, prin urmare, este important ca statele membre să fie încurajate să o utilizeze.

Solicităm, de asemenea, mai multă ambiție în ceea ce privește problema fraudării odometrelor. Considerăm că o abordare mai fermă ar avea un impact pozitiv direct asupra a milioane de cetățeni ai UE.

În cele din urmă, recomandăm menținerea obiectivului inițial al certificatului temporar de inspecție tehnică prin limitarea utilizării acestuia la cetățenii europeni care locuiesc în străinătate și conduc vehicule M1, mai degrabă decât extinderea acestuia la utilizarea profesională cu vehicule N1.

Belgia rămâne un partener constructiv și va acorda sprijinul deplin în următoarea etapă a negocierilor.”

DECLARAȚIA GERMANIEI

„Referitoare la abordarea generală privind propunerea de directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului („Directiva VRD”).

Guvernul Federal salută compromisul la care s-a ajuns și este de acord cu abordarea generală. Digitalizarea documentelor vehiculelor reprezintă o preocupare importantă, care va constitui o ușurare semnificativă atât pentru cetățeni, cât și pentru economie pe termen mediu. Guvernul Federal sprijină de asemenea introducerea unor cerințe uniforme pentru registrele naționale ale vehiculelor și reglementarea schimbului de date.

Cu toate acestea, în cazuri clar definite, interesul statului prevalează, în mod logic, asupra interesului de armonizare a schimbului de date între statele membre. Acesta este cazul în care sunt afectate ordinea sau siguranța publică.

Prin urmare, este rezonabil ca Directiva VRD să prevadă excepții de la schimbul de date de la articolul 15 alineatul (1) tocmai pentru aceste cazuri – obligația de a colecta și stoca date nu trebuie să reprezinte un risc de securitate pentru statele membre ale UE.

Prin urmare, Guvernul Federal salută faptul că toate vehiculele autorităților responsabile cu menținerea ordinii și securității publice sunt exceptate de obligația de a face schimb de date, inclusiv cele ale forțelor armate și ale autorităților vamale.

În plus, Guvernul Federal interpretează articolul 15 alineatul (1) în sensul că, în principiu, este la latitudinea statelor membre ale UE să definească cazurile sau grupurile de cazuri relevante și să evalueze dacă sunt îndeplinite condițiile de exceptare pentru fiecare grup de cazuri în ansamblu. Prin urmare, nu este necesară o examinare de la caz la caz, specifică fiecărui vehicul.”

DECLARAȚIA LETONIEI

„Siguranța rutieră este una dintre principalele priorități ale Letoniei în domeniul politicii transporturilor. Prin urmare, Letonia sprijină ferm obiectivele propunerii, și anume de a contribui la îmbunătățirea nivelului de siguranță rutieră și de ecologie, a mobilității durabile, precum și a liberei circulații a persoanelor și a mărfurilor în întreaga Uniune Europeană. Acest lucru este indicat de poziția Letoniei de a sprijini elementele incluse în propunerea inițială a Comisiei Europene, cum ar fi inspecții tehnice auto mai frecvente pentru vehiculele mai vechi, inspecții tehnice auto obligatorii pentru motocicletele, plasarea vehiculelor utilitare ușoare (categoria N1) sub control tehnic în trafic, precum și noi metode de control al emisiilor (PN, NOx).

Cu toate acestea, pentru ca propunerea să atingă obiectivele definite, **cadrul trebuie să fie clar, iar cerințele trebuie să funcționeze în practică.**

Datorită cooperării pragmatice cu președinția daneză, cu alte state membre și cu Comisia Europeană cu privire la un număr mare de elemente ale propunerii, a fost propusă o soluție acceptabilă. Cu toate acestea, în ceea ce privește unele aspecte care sunt **importante pentru Letonia**, echilibrul necesar nu a fost încă atins. Având în vedere cele de mai sus, Letonia atrage atenția asupra unei serii de obstacole practice în aplicarea normelor care îngreunează sprijinirea deplină a celei mai recente versiuni de compromis a propunerii.

Prin urmare, **în cadrul votului privind abordarea generală din cadrul Consiliului TTE din 4 decembrie 2025, Letonia SE ABTINE.**

O explicație detaliată a poziției Letoniei cu privire la punctele în care nu putem oferi sprijin este inclusă în anexa la prezenta declarație.

Termene-limită pentru introducerea de noi metode de testare a emisiilor: Letonia este unul dintre puținele state membre care au adoptat procedura de măsurare a numărului de particule (PN). Dezvoltarea metodei de testare, furnizarea echipamentelor necesare pe piață, precum și formarea necesară au durat 10 ani. În mod similar, pentru testarea noilor motoare diesel și a NOx (oxizi de azot), metoda, aplicabilă în practică în diferite condiții climatice în Europa, inclusiv, și importantă în cazul Letoniei – la temperaturi sub -10°C, nu a fost încă dovedită. Prin urmare, Letonia este preocupată de fezabilitatea elaborării unei metode de testare eficiente și universal aplicabile în termen de 2 ani și pledează pentru o perioadă de tranziție de cel puțin 5 ani de la aprobarea metodei pentru a asigura pregătirea practică.

Controale periodice și în trafic ale NOx: Pentru a asigura așteptările legitime, termenele de punere în aplicare a normelor, metodelor și echipamentelor ar trebui să fie identice atât pentru inspecțiile tehnice auto, cât și pentru controalele tehnice în trafic. Prin urmare, Letonia consideră că este necesar să se prevadă o perioadă de tranziție și pentru controlul emisiilor de NOx ale motoarelor diesel în timpul controalelor tehnice în trafic.

Informațiile producătorilor și controlul aprofundat al sistemelor electronice cu instrument de analiză OBD (*diagnosticare la bord*): Letonia sprijină faptul că propunerea încurajează actualizarea cadrului în lumina evoluțiilor tehnologice. În același timp, pentru a asigura verificarea eficace a cerințelor stabilite în grupa 10 din anexa I (sisteme electronice de securitate), Letonia consideră că este necesar ca această tehnologie să fie pusă în aplicare treptat și să se pună în aplicare un proiect-pilot ca prim pas, după care să poată fi evaluate fezabilitatea și eficacitatea tehnologiei de verificare. Letonia consideră că este necesar un dispozitiv de testare specific, care să fie inclus ca cerință în domeniul de aplicare al anexei II și care să stabilească un termen separat de punere în aplicare de cinci ani.

Limita pentru valorile numărului de particule (PN): Letonia subliniază riscurile asociate propunerii de reducere a pragului pentru valorile PN fără o perioadă de tranziție de la 1 000 000 1/cm³, recomandată în prezent, la 250 000 1/cm³. Considerăm că o soluție mai adecvată ar fi o perioadă de tranziție de doi ani cu un prag de 1 000 000 1/cm³, după care pragul ar putea fi redus dacă utilizarea tehnologiilor se dovedește a fi practică și cu condiția ca statele membre să fie de acord cu o astfel de abordare.

CertIFICATE DE INSPECȚIE TEHNICĂ TEMPORARĂ ȘI SANȚIUNI: Letonia sprijină progresele în direcția armonizării cadrului privind certificatele temporare. Cu toate acestea, având în vedere că, în prezent, continuă să existe un sistem cu cerințe diferite de inspecție tehnică în diferite state membre, observăm probleme practice cauzate de lipsa unor criterii comune și a validării. În plus, formularea propusă nu limitează în mod expres utilizarea certificatului temporar, care ar trebui utilizat numai în scopul întoarcerii în statul membru de înmatriculare a vehiculului pentru efectuarea inspecției tehnice periodice și fără întârziere după întoarcerea în statul membru de înmatriculare.

Aplicarea sancțiunilor: Letonia este îngrijorată de cerința obligatorie de a impune sancțiuni pentru manipularea sistemelor vehiculelor atât în timpul inspecțiilor tehnice auto, cât și al controalelor în trafic. Având în vedere că niciunul dintre tipurile de inspecții nu evaluează motivele pentru care o instalație sau un sistem nu funcționează și, în plus, dacă motivele sunt sau ar putea fi rezultatul manipulării, considerăm că cerința de a prevedea sancțiuni eficace în formularea propusă este declarativă și nu are nicio valoare adăugată practică.”