

Bryssel den 14 januari 2026
(OR. en)

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

UTKAST TILL PROTOKOLL
EUROPEISKA UNIONENS RÅD
(transport, telekommunikation och energi)
4 och 5 december 2025

MÖTET TORSDAGEN DEN 4 DECEMBER 2025

1. Godkännande av dagordningen


Rådet godkände dagordningen i dokument 16020/25.

TRANSPORT

Lagstiftningsöverläggningar


(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

Landtransport

2. **Direktivet om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Allmän riktlinje

Rådet enades om en allmän riktlinje om direktivet om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon enligt ovannämnda dokument.

Belgien, Tyskland och Portugal tillsammans med Spanien gjorde uttalanden som återges i bilagan.

3. **Trafiksäkerhetspaketet** 
- a) **Direktivet om periodisk provning av motorfordons trafiksäkerhet (ändring av direktiv 2014/45/EU) och om tekniska vägkontroller (ändring av direktiv 2014/47/EU)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direktivet om registreringsbevis för fordon och uppgifter ur fordonsregister (upphävande av direktiv 1999/37/EG)** 15615/25 + ADD 1–2 + ADD 3 REV 1
Allmän riktlinje

Rådet enades om en allmän riktlinje om de båda förslagen i trafiksäkerhetspaketet enligt ovannämnda dokument.

Belgien, Tyskland och Lettland gjorde uttalanden som återges i bilagan.

4. Godkännande av A-punkterna

Icke lagstiftande verksamhet

16129/25

Rådet antog alla A-punkter i dokumentet ovan, inbegripet alla språkliga COR- och REV-dokument som hade lagts fram för antagande.

Övriga frågor

5. a) Lägerappport om IMO:s ram för nettonollutsläpp
Information från ordförandeskapet 15937/1/25 REV 1

- b) **Aktuella lagstiftningsförslag** (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)



Förordningen om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa
Information från ordförandeskapet

11711/25 + ADD 1

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- c) **Ordförandeskapets förklaring om att göra järnvägen konkurrenskraftig genom minskade tekniska och administrativa kostnader med hjälp av europeisk harmonisering och utbyggnad**
Information från ordförandeskapet



16111/25

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- d) **Aktuella lagstiftningsförslag** (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)




Paketet för militär rörlighet
Föredragning av kommissionen



15793/25

15794/25 + ADD 1


Rådet noterade kommissionens föredragning.

- e) **Investeringsplanen för hållbara transporter**  15021/25
Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

- f) **Aktuella lagstiftningsförslag** (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)  
- i) **Förordningen om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster** 11821/23
- ii) **Förordningen om flygpassagerares rättigheter** 7615/13
- iii) **Förordningen om efterlevnaden av passagerares rättigheter i unionen** 16284/23 +ADD 1
- iv) **Förordningen om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor** 16307/23 + ADD 1
- v) **Förordningen om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Riktad ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG** 10936/25
Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- g) **Den kommande högnivådialogen i ITF:s gemensamma intressegrupp för Ukraina (CIG4U) samt inrättandet av en transportstödsfond för Ukraina (UTSF) inom ramen för detta initiativ (Stockholm den 17 februari 2026)**  15704/25
Information från Sverige

Rådet noterade informationen från Sverige.

- h) Uppmaning till åtgärder när det gäller de negativa effekterna av den enhetliga utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporttjänster** 16016/1/25 REV 1
Information från Grekland, Italien och Malta

Rådet noterade informationen från Grekland, Italien och Malta.

- i) Gemensam förklaring om utmaningar vad gäller laddningsinfrastrukturen för tunga fordon** 15859/25
Information från Bulgarien, Tjeckien, Estland, Finland, Ungern, Italien, Lettland, Polen, Rumänien och Slovakien

Rådet noterade informationen från Bulgarien, Tjeckien, Estland, Finland, Ungern, Italien, Lettland, Polen, Rumänien och Slovakien.

- j) Stödja efterfrågan på elfordon genom ambitiösa regler för miljöanpassning av företagens fordonsparker** 16138/25
Information från Frankrike

Rådet noterade informationen från Frankrike.

- k) Den europeiska politiken för anordningar för personlig rörlighet** 16092/1/25 REV 1
Information från Nederländerna, med stöd av Belgien, Tjeckien, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Finland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Slovenien

Rådet noterade informationen från Nederländerna, med stöd av Belgien, Tjeckien, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Finland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien och Slovenien.

- l) Handlingsplanen för höghastighetståg** 14984/25
Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

- m) **Transportforskningsarenan 2026
(Budapest den 18–21 maj 2026)** 15850/25
Information från Ungern

Rådet noterade informationen från Ungern.

- n) **Främja administrativ förenkling och stärka säkerheten
inom den civila drönarsektorn** 16054/2/25 REV 2
*Information från Belgien, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien,
Estland, Grekland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta,
Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Spanien*

Rådet noterade informationen från Belgien, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Estland, Grekland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Spanien.

- o) Upprepade störningar av den civila luftfarten orsakade av 15777/1/25 REV 1
obemannade luftfartyg (drönare) och smuggelballonger
med ursprung i tredjeländer
*Information från Belgien, Estland, Finland, Lettland,
Litauen och Polen*
- p) Säkerställa rättvisa och motståndskraftiga villkor för den 16103/1/25 REV 1
europeiska järnvägssektorn
*Information från Österrike och Frankrike, med stöd av
Kroatien och Portugal*
- q) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram
Information från Cypern

MÖTET FREDAGEN DEN 5 DECEMBER 2025

TELEKOMMUNIKATION

Icke lagstiftande verksamhet

6. **Slutsatser om europeisk konkurrenskraft under det digitala decenniet**  15143/1/25 REV 1
Godkännande

Rådet godkände slutsatserna om europeisk konkurrenskraft under det digitala decenniet. Ministrarna gjorde ett inlägg för att ge sitt fulla stöd, och Frankrike erinrade om slutsatserna från Europeiska rådets möte den 23 oktober 2025 och påpekade att EU, samtidigt som man avvärjer isolationistiska eller protektionistiska strömningar, bör klargöra sin önskan att minska beroendeförhållandena och öka sitt strategiska oberoende, av både konkurrens- och säkerhetsskäl, och därmed på ett lämpligare sätt återspegla denna ståndpunkt i sina uttalanden.



7. **Förenkling och digitalisering: minska bördorna för företag på det digitala området**  15145/1/25 REV 1
Diskussion

Rådet diskuterade förenkling och digitalisering: minska bördorna för företag på det digitala området.

8. **Efterlevnadskontroll av förordningen om digitala tjänster på onlineplattformar och e-handel**  15594/25
Diskussion


Rådet diskuterade efterlevnadskontrollen av förordningen om digitala tjänster på onlineplattformar och e-handel.

Övriga frågor

9. a) **Aktuella lagstiftningsförslag** (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)  

Den europeiska företagsplånboken 15701/25 + ADD 1
Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- b) **Finansieringsmodell för den nationella tillsynsmyndigheten med tanke på ett utökat digitalt ansvar**  16095/25
Information från Portugal

Rådet noterade informationen från Portugal.

- c) **Förklaring till stöd för digitalt oberoende för EU** 15781/25
Information från Österrike

Rådet noterade informationen från Österrike.

- d) **Toppmöte om digitalt oberoende för EU** 16186/25
(Berlin den 18 november 2025)
Information från Frankrike och Tyskland

Rådet noterade informationen från Frankrike och Tyskland.

- e) **Resultaten av diskussionerna vid** 15875/25
telekommunikationsministrarnas informella möte
(Horsens den 9–10 oktober 2025)
Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- f) **Roaming med Ukraina, Moldavien och västra Balkan –** 16021/25
lägesrapport
Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- g) **Internationella initiativ på det digitala området** 16048/25
Information från kommissionen

Rådet noterade informationen från kommissionen.

- h) **Övning inom ramen för cyberplanen** 16022/25
Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- i) **Störning och spoofing av globala** 15986/25
satellitnavigeringssystem (GNSS): för ökad säkerhet
och ökat skydd
*Information från Tjeckien, Estland, Finland, Tyskland,
Lettland, Litauen, Polen, Slovakien, Slovenien och
Spanien*

Rådet noterade informationen från Tjeckien, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Polen, Slovakien, Slovenien och Spanien. Bulgarien uttryckte muntligen sitt stöd för denna punkt.

- j) Antidrönare: den digitala teknikens bidrag till skyddet av kritiska infrastrukturer
Information från kommissionen 16128/25
- k) Rådets genomförandebeslut om godkännande av stöd från EU-cybersäkerhetsreserven för Moldavien
Information från ordförandeskapet 16032/1/25 REV 1
- l) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram
Information från Cypern

-
- Första behandlingen
- Punkt baserad på ett förslag från kommissionen
- Offentlig debatt på förslag av ordförandeskapet (artikel 8.2 i rådets arbetsordning)
-

Uttalanden till B-punkterna om lagstiftande verksamhet i dok. 16020/25

Till B-punkt 2: **Direktivet om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon**
Allmän riktlinje

UTTALANDE FRÅN BELGIEN

”Belgien stöder den allmänna riktlinje som det danska ordförandeskapet lagt fram, även om vi fortfarande hyser allvarliga betänkligheter när det gäller inverkan på infrastrukturen. Belgiens stöd för den slutliga kompromiss som medlagstiftarna når kommer att vara avhängigt av ett beaktande av dessa farhågor. Belgiens prioritet är att förhandlingarna med Europaparlamentet inleds så snart som möjligt. Översynen av direktivet om vikter och dimensioner är en viktig milstolpe i utfasningen av fossila bränslen från vägtransporter och harmoniseringen av detta inom Europeiska unionen.

Översynen syftar särskilt till att harmonisera och stärka den nuvarande europeiska ramen för våra tunga lastbilar och konkurrenskraften för intermodala transporter och utsläppsfria fordon. Detta innebär i synnerhet att man höjer de högsta viktgränserna för vissa fordonskombinationer samtidigt som man begränsar de tyngre fordonens inverkan på infrastrukturen. Under diskussionerna framförde Belgien, liksom andra medlemsstater, att bestämmelserna i det nya direktivet bör vara förenliga med bevarandet av våra vägar och broar. I detta avseende välkomnar Belgien att broformeln behålls i utkastet till allmän riktlinje. Det kvarstår dock betänkligheter beträffande viktgränsen för fordon med trippelaxlar, som i den nuvarande kompromissen inte ger de nödvändiga garantierna för att begränsa inverkan på infrastrukturen. Belgien har lagt fram ett alternativt förslag i detta avseende och hoppas att det kommer att beaktas i de kommande förhandlingarna.

Belgien vill förbli en konstruktiv partner och kommer att ge sitt fulla stöd under nästa förhandlingsfas.”

UTTALANDE FRÅN TYSKLAND

”Om den allmänna riktlinjen om förslaget om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

Förbundsregeringen välkomnar den kompromiss som nåtts och samtycker till den allmänna riktlinjen. Diskussionen inriktades på följande två huvudmål: att förenkla direktivet och samtidigt stödja införandet av utsläppsfria fordon. I den allmänna riktlinjen betonas tydligt främjandet av utsläppsfria fordon samtidigt som inverkan på infrastrukturen beaktas, med tanke på att dessa fordon har särskilda tekniska egenskaper. Ur vårt perspektiv ger texten i detta avseende en god balans mellan dessa två aspekter.

Dessutom gör förbundsregeringen följande uttalande:

För längre ledade fordon med en längd på minst 17,88 m skulle förbundsregeringen vilja nå en EU-omfattande överenskommelse i stället för isolerade nationella lösningar. Med tanke på möjligheten att tillåta pendeltrafik med längre ledade fordon på nationell nivå anser Tyskland att det är mycket viktigt att det skapas ytterligare incitament för investeringar i utsläppsfria fordon.”

GEMENSAMT UTTALANDE FRÅN SPANIEN OCH PORTUGAL

”Spanien och Portugal vill uttrycka sin uppskattning för ordförandeskapets insatser för att föra förhandlingarna om översynen av direktivet om vikter och dimensioner framåt. Vi noterar de positiva inslagen i den föreslagna texten, särskilt de bestämmelser som stöder användningen av utsläppsfria fordon, som vi varmt välkomnar.

Samtidigt är vi fortfarande oroade över att man i kompromissen inte i tillräcklig utsträckning tar itu med ett grundläggande mål för översynen, nämligen säkerställandet av en välfungerande inre marknad genom harmonisering av gränsöverskridande verksamhet. Kommissionens ursprungliga förslag tillhandahöll en balanserad ram, där medlemsstaternas befogenhet att tillåta en ökning från 40 till 44 ton nationellt respekterades, samtidigt som det säkerställdes att samma gräns skulle gälla för internationella transporter om ett sådant beslut fattades. Denna skyddsåtgärd var avgörande för att undvika fragmentering och säkerställa lika verksamhetsvillkor i hela unionen.

Genom att begränsa den gränsöverskridande tillämpningen av högre viktgränser till enbart utsläppsfria tunga fordon – vars förekomst i fordonsparken fortfarande är mycket begränsad – riskerar den nuvarande kompromissen att försvaga direktivets harmoniseringsmål. Om transporter på 44 ton tillåts nationellt men inte konsekvent tillåts för internationella transporter kommer operatörerna att ställas inför ojämlika och ineffektiva villkor, vilket skulle undergräva den inre marknadens funktion.

Dessutom skulle de ekonomiska och miljömässiga fördelarna med transporter på 44 ton begränsas i onödan. Med transporter på 44 ton minskar antalet resor som krävs för samma fraktvolymer, ökar den logistiska effektiviteten och sänks utsläppen jämfört med gränsen på 40 ton. Det kan också bidra till att mildra förarbristen inom sektorn. Dessa fördelar är särskilt relevanta för Iberiska halvön, där begränsade förbindelser för godstransporter på järnväg med resten av Europa ökar beroendet av vägtransporter och gör effektivitetsvinsterna med fordon med högre kapacitet särskilt betydande.

Mot bakgrund av dessa överväganden kan **Spanien och Portugal inte stödja den föreslagna allmänna riktlinjen**. Båda delegationerna **hoppas att förhandlingarna med Europaparlamentet kommer att göra det möjligt att uppnå ett resultat som är mer förenligt med de principer som ligger till grund för den inre marknadens funktion.**”

Trafiksäkerhetspaketet

- a) **Direktivet om periodisk provning av motorfordons trafiksäkerhet (ändring av direktiv 2014/45/EU) och om tekniska vägkontroller (ändring av direktiv 2014/47/EU)**
- b) **Direktivet om registreringsbevis för fordon och uppgifter ur fordonsregister (upphävande av direktiv 1999/37/EG)**

Till B-punkt 3:

Allmän riktlinje

UTTALANDE FRÅN BELGIEN

”Belgien stöder paketet i stort och ställer sig bakom dess mål när det gäller trafiksäkerhet, luftkvalitet och bullerminskning. Samtidigt anser vi att texten bör ha en högre ambitionsnivå.

Vi skulle särskilt vilja se ytterligare icke-bindande och positiva incitament för att använda fjärranalys, med tanke på att det är en effektiv teknik och att det därför är viktigt att uppmuntra medlemsstaterna att använda den.

Vi efterlyser också en högre ambitionsnivå när det gäller frågan om bedrägerier med vägmätare. Vi anser att en strängare syn skulle ha en direkt positiv inverkan på miljontals EU-medborgare.

Slutligen rekommenderar vi att man bibehåller det ursprungliga syftet med det tillfälliga trafiksäkerhetsintyget genom att begränsa dess användning till EU-medborgare som är bosatta utomlands och kör fordon i kategori M1, i stället för att utvidga det till yrkesmässig användning med fordon i kategori N1.

Belgien förblir en konstruktiv partner och kommer att ge sitt fulla stöd under nästa förhandlingsfas.”

UTTALANDE FRÅN TYSKLAND

”Om den allmänna riktlinjen om förslaget till direktiv om registreringsbevis för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG

Förbundsregeringen välkomnar den kompromiss som nåtts och samtycker till den allmänna riktlinjen. Digitaliseringen av fordonshandlingar är en angelägen fråga som kommer att medföra märkbara lättnader både för medborgarna och ekonomin på medellång sikt. Förbundsregeringen stöder också att det nu kommer att ställas enhetliga krav när det gäller de nationella fordonsregistren och att utbytet av uppgifter nu kommer att regleras.

I klart definierade fall väger dock statens intresse av förklarliga skäl tyngre än intresset av att harmonisera utbytet av uppgifter mellan medlemsstaterna. Detta gäller exempelvis för de fall som rör den allmänna ordningen eller säkerheten.

Det är därför rimligt att det i direktivet föreskrivs undantag för det utbyte av uppgifter som avses i artikel 15.1 för just dessa fall – skyldigheten att registrera och lagra uppgifter får inte utgöra en säkerhetsrisk för EU:s medlemsstater.

Förbundsregeringen välkomnar därför att alla fordon som används av myndigheter med uppdrag att upprätthålla den allmänna ordningen och den allmänna säkerheten undantas från plikten att utbyta uppgifter, inbegripet försvarsmaktens och tullmyndigheternas fordon.

Vidare gör förbundsregeringen den tolkningen av artikel 15.1, att det i princip är upp till EU:s medlemsstater att definiera de relevanta fallen eller kategorierna av fall och att bedöma huruvida undantagsvillkoren är uppfyllda för varje kategori av fall som helhet. Det behöver därmed inte göras en fordonsspecifik bedömning från fall till fall.”

UTTALANDE FRÅN LETTLAND

”Trafiksäkerhet är en av Lettlands huvudprioriteringar på det transportpolitiska området. Lettland stöder därför helhjärtat förslaget mål, nämligen att bidra till att förbättra trafiksäkerheten och vägekologin, den hållbara mobiliteten samt den fria rörligheten för personer och varor i hela Europeiska unionen. Detta framgår av Lettlands ståndpunkt att stödja delar som ingår i Europeiska kommissionens ursprungliga förslag, såsom tätare trafiksäkerhetsprovningar för äldre fordon, obligatoriska trafiksäkerhetsprovningar för motorcyklar, tekniska vägkontroller av lätta nyttofordon (kategori N1) samt nya metoder för utsläppsbegränsning (partikelantal, NO_x). För att förslaget ska kunna uppnå de fastställda målen måste dock **ramen vara tydlig, och kraven måste fungera i praktiken.**

Tack vare det pragmatiska samarbetet med det danska ordförandeskapet, andra medlemsstater och Europeiska kommissionen har en godtagbar lösning föreslagits för ett stort antal delar av förslaget. I vissa frågor som är **viktiga för Lettland** har dock den nödvändiga balansen ännu inte uppnåtts. Mot bakgrund av ovanstående uppmärksammar Lettland ett antal praktiska hinder i tillämpningen av normer som gör det svårt att fullt ut stödja den senaste kompromissversionen av förslaget.

Lettland AVSTÅR därför från att rösta vid omröstningen om den allmänna riktlinjen vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 4 december 2025.

En detaljerad förklaring av Lettlands ståndpunkt om de punkter som vi inte kan stödja finns i bilagan till detta uttalande.

Tidsfrister för införande av nya provningsmetoder för utsläpp: Lettland är en av de få medlemsstater som har infört ett förfarande för mätning av partikelantal. Utvecklingen av provningsmetoden, tillhandahållandet av nödvändig utrustning på marknaden och den nödvändiga utbildningen tog tio år. På samma sätt har metoden för provning av nya dieselmotorer och NO_x (kväveoxider), som i praktiken tillämpas under olika klimatförhållanden i Europa, bland annat – vilket är viktigt i Lettlands fall – vid temperaturer under -10 °C, ännu inte bevisats. Lettland är därför bekymrat över genomförbarheten i att utveckla en effektiv och allmänt tillämplig provningsmetod inom två år och förespråkar en övergångsperiod på minst fem år efter metodens godkännande för att säkerställa praktisk beredskap.

Periodiska provningar och vägkontroller för NO_x: För att säkerställa berättigade förväntningar bör tidsfristerna för införande av regler, metoder och utrustning vara identiska för både trafiksäkerhetsprovningar och vägkontroller. Lettland anser därför att det är nödvändigt att föreskriva en övergångsperiod även för NO_x-kontroller av dieselmotorer vid tekniska vägkontroller.

Information från tillverkarna och ingående kontroll av elektroniska system med analysverktyg för omborddiagnos: Lettland stöder att förslaget uppmanar till en uppdatering av ramen mot bakgrund av den tekniska utvecklingen. För att säkerställa en effektiv kontroll av kraven i grupp 10 i bilaga I (elektroniska säkerhetssystem) ser Lettland samtidigt ett behov av att gradvis införa denna teknik och att genomföra ett pilotprojekt som ett första steg, varefter kontrollteknikens genomförbarhet och effektivitet kan bedömas. Lettland anser att det behövs en särskild provningsanordning, som införs som ett krav i bilaga II och som har en separat tidsfrist på fem år för genomförandet.

Gränsvärde för partikelantal (PN): Lettland understryker riskerna med den föreslagna sänkningen av tröskelvärde för PN-värden utan övergångsperiod från den nuvarande rekommendationen på 1 000 000 1/cm³ till 250 000 1/cm³. En lämpligare lösning skulle enligt oss vara en tvåårig övergångsperiod med ett tröskelvärde på 1 000 000 1/cm³, varefter tröskelvärde skulle kunna sänkas om användningen av tekniken bevisar sig i praktiken och förutsatt att medlemsstaterna samtycker till ett sådant tillvägagångssätt.

Tillfälliga trafiksäkerhetsintyg och sanktioner: Lettland stöder framsteg mot en harmonisering av ramen för tillfälliga intyg. Med tanke på att det för närvarande fortfarande finns ett system med olika krav på trafiksäkerhetsprovning i olika medlemsstater noterar vi dock praktiska problem på grund av avsaknaden av gemensamma kriterier och gemensam validering. Dessutom begränsar den föreslagna ordalydelsen inte uttryckligen användningen av det tillfälliga intyget, dvs. att det endast bör användas för att återvända till den medlemsstat där fordonet är registrerat i syfte att utföra den regelbundna trafiksäkerhetsprovningen, och det utan dröjsmål efter återvändandet till registreringsmedlemsstaten.

Tillämpning av sanktioner: Lettland är bekymrat över det obligatoriska kravet att införa sanktioner för manipulering av fordonssystem både vid trafiksäkerhetsprovningar och vid vägkontroller. Med tanke på att man vid båda typerna av inspektioner inte bedömer orsakerna till att en installation eller ett system inte fungerar och inte heller huruvida orsakerna är eller skulle kunna vara resultatet av manipulering, anser vi att kravet på att föreskriva effektiva sanktioner i dess föreslagna lydelse är deklatoriskt och inte har något praktiskt mervärde.”