

Брюксел, 14 януари 2026 г.  
(OR. en)

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

**ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ**  
СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ  
(Транспорт, телекомуникации и енергетика)  
4 и 5 декември 2025 г.

## **ЗАСЕДАНИЕ НА 4 ДЕКЕМВРИ 2025 Г., ЧЕТВЪРТЪК**

### **1. Приемане на дневния ред**

Съветът прие дневния ред, изложен в документ 16020/25.

## **ТРАНСПОРТ**

### **Обсъждания на законодателни актове**

**(открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)**

#### Сухопътен транспорт

- 2. Директива за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери и максимално допустимите маси на някои пътни превозни средства**  
*Общ подход*

**IC** 15611/25  
+ ADD 1 REV 2

Съветът постигна общ подход по директивата за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери и максимално допустимите маси на някои пътни превозни средства, изложен в посочените по-горе документи.

Белгия, Германия и Португалия, заедно с Испания, представиха изявления, изложени в приложението.

- 3. Пакет за техническата изправност**

**IC**

- а) Директива относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност (за изменение на Директива 2014/45/ЕС) и относно крайпътната техническа проверка (за изменение на Директива 2014/47/ЕС)**

15613/25 + ADD 1

- б) Директива относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозните средства (за отмяна на Директива 1999/37/ЕО)**

15615/25  
+ ADD 1-2  
+ ADD 3 REV 1

*Общ подход*

Съветът постигна общ подход по двете предложения от пакета за техническата изправност, изложени в посочените по-горе документи.

Белгия, Германия и Латвия представиха изявления, изложени в приложението.

#### 4. Одобряване на точки А

##### Списък на незаконодателните дейности

16129/25

Съветът прие всички точки А, изброени в документа по-горе, включително всички документи COR и REV по езици, представени за приемане.

#### Други въпроси

5. а) Актуално състояние на рамката на ИМО за нулеви нетни емисии  
*Информация от председателството* 15937/1/25 REV 1

- б) Текущи законодателни предложения (открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)



##### **Регламент за създаване на Механизма за свързване на Европа**

11711/25 + ADD 1

*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- в) Декларация на председателството „Как железопътният транспорт да стане конкурентоспособен чрез намаляване на техническите и административните разходи посредством европейска хармонизация и внедряване“  
*Информация от председателството* 16111/25



Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- г) Текущи законодателни предложения (открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)



##### **Пакет за военната мобилност**

15793/25

*Представяне от Комисията*

15794/25 + ADD 1

Съветът взе под внимание представянето от Комисията.

- д) **План за инвестиции за устойчив транспорт** 15021/25  
*Информация от Комисията*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

- е) **Текущи законодателни предложения** (открито 1  
обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора C  
за Европейския съюз)
- і) **Регламент относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги** 11821/23
- іі) **Регламент относно правата на пътниците във въздушния транспорт** 7615/13
- ііі) **Регламент относно прилагането на правата на пътниците в Съюза** 16284/23 +ADD 1
- іv) **Регламент относно правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания** 16307/23 + ADD 1
- v) **Регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, за изменение на Директива 2012/34/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Целенасочено изменение на Директива 1999/62/ЕО относно евроринетките** 10936/25  
*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- ж) **Предстоящ диалог на високо равнище в рамките на групата от общ интерес на ITF за Украйна (SIG4U), както и създаване на Фонд за подкрепа на транспорта в Украйна (UTSF) в рамките на тази инициатива** 15704/25  
**(Стокхолм, 17 февруари 2026 г.)**  
*Информация от Швеция*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Швеция.

- з) **Призив за действие във връзка с отрицателните последици от еднаквото разширяване на СТЕ на ЕС, така че да обхване морските транспортни услуги** ☐ 16016/1/25 REV 1  
*Информация от Гърция, Италия и Малта*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Гърция, Италия и Малта.

- и) **Съвместна декларация относно предизвикателствата, свързани с инфраструктурата за зареждане на тежкотоварни превозни средства** ☐ 15859/25  
*Информация от България, Чехия, Естония, Финландия, Унгария, Италия, Латвия, Полша, Румъния и Словакия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от България, Естония, Италия, Латвия, Полша, Румъния, Словакия, Унгария, Финландия и Чехия.

- й) **Подкрепа за търсенето на електрически превозни средства чрез амбициозни правила за екологизиране на корпоративните автомобилни паркове** ☐ 16138/25  
*Информация от Франция*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Франция.

- к) **Европейска политика за средствата за лична мобилност** ☐ 16092/1/25 REV 1  
*Информация от Нидерландия, подкрепена от Белгия, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Финландия и Чехия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Нидерландия, подкрепена от Белгия, Германия, Гърция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Финландия и Чехия.

- л) **План за действие за високоскоростния железопътен транспорт** ☐ 14984/25  
*Информация от Комисията*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

- м) **Конференция за изследванията в областта на транспорта 2026 г. (18 – 21 май 2026 г., Будапеща)** 15850/25  
*Информация от Унгария*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Унгария.

- н) **Постигане на напредък в административното опростяване и укрепване на сигурността в сектора на гражданските безпилотни летателни апарати** 16054/2/25 REV 2  
*Информация от Белгия, България, Гърция, Естония, Испания, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Хърватия и Чехия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Белгия, България, Гърция, Естония, Испания, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Хърватия и Чехия.

- о) **Многократни смущения в гражданското въздухоплаване, причинени от безпилотни летателни апарати (дронове) и балони за контрабанда с произход от трети държави** 15777/1/25 REV 1  
*Информация от Белгия, Естония, Латвия, Литва, Полша и Финландия*
- п) **Осигуряване на справедливи и устойчиви условия за европейския железопътен сектор** 16103/1/25 REV 1  
*Информация от Австрия и Франция, подкрепена от Хърватия и Португалия*
- р) **Работна програма на предстоящото председателство**  
*Информация от Кипър*

## ЗАСЕДАНИЕ НА 5 ДЕКЕМВРИ 2025 г., ПЕТЪК

### ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

#### Незаконодателни дейности

6. **Заклучения относно европейската конкурентоспособност в цифровото десетилетие** [2] 15143/1/25 REV 1  
*Одобряване*

Съветът одобри „Заклучения относно европейската конкурентоспособност в цифровото десетилетие“. Министрите се изказаха, за да предложат пълна подкрепа, като Франция припомни заключенията на Европейския съвет от 23 октомври 2025 г. и посочи, че макар да се противопоставя на настроенята за изолация или протекционизъм, ЕС следва да изясни желанието си да намали зависимостите и да увеличи стратегическата си автономност както за целите на конкурентоспособността, така и за целите на сигурността, и по този начин да отрази тази позиция по подходящ начин в своите изявления.

7. **Опростяване и цифровизация: Намаляване на тежестта за предприятията в областта на цифровите технологии** [2] 15145/1/25 REV 1  
*Обмен на мнения*

Съветът проведе обмен на мнения относно опростяването и цифровизацията: намаляване на тежестта за предприятията в областта на цифровите технологии.

8. **Прилагане на Акта за цифровите услуги по отношение на онлайн платформите и електронната търговия** [2] 15594/25  
*Обмен на мнения*

Съветът проведе обмен на мнения относно прилагането на Законодателния акт за цифровите услуги по отношение на онлайн платформите и електронната търговия.

#### Други въпроси

9. а) **Текущи законодателни предложения** (открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз) [1] [C]

**Европейски бизнес портфейли** 15701/25 + ADD 1  
*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- б) **Модел на финансиране на националния регулаторен орган, като се вземат предвид разширените отговорности в областта на цифровите технологии** [2] 16095/25  
*Информация от Португалия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Португалия.

- в) **Декларация относно европейския цифров суверенитет** [2] 15781/25  
*Информация от Австрия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Австрия.

- г) **Среща на върха относно европейския цифров суверенитет (Берлин, 18 ноември 2025 г.)** [2] 16186/25  
*Информация от Франция и Германия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Франция и Германия.

- д) **Резултати от обсъжданията по време на неформалната среща на министрите на телекомуникациите (Хорсенс, 9 – 10 октомври 2025 г.)** [2] 15875/25  
*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- е) **Роуминг с Украйна, Молдова и Западните Балкани — актуално състояние** [2] 16021/25  
*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- ж) **Международни инициативи в цифровата област** [2] 16048/25  
*Информация от Комисията*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

- з) **Учение във връзка с концепцията за киберсигурността** [2] 16022/25  
*Информация от председателството*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- и) **Заглушаване и фалшифициране в глобални навигационни спътникови системи (GNSS) — към по-голяма сигурност и защита** [2] 15986/25  
*Информация от Германия, Естония, Испания, Латвия, Литва, Полша, Словакия, Словения, Финландия и Чехия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Германия, Естония, Испания, Латвия, Литва, Полша, Словакия, Словения, Финландия и Чехия. България изрази устно подкрепата си за тази точка.

- й) Защита от дроне — принос на цифровите технологии за защитата на критичните инфраструктури  
*Информация от Комисията* 16128/25
- к) Решение за изпълнение на Съвета относно отпускането на подкрепа за Молдова от Резерва за киберсигурност на ЕС  
*Информация от председателството* 16032/1/25 REV 1
- л) Работна програма на предстоящото председателство  
*Информация от Кипър*

- 
- ❶ Първо четене
- ❷ Точка, основана на предложение на Комисията
- ❸ Открит дебат, предложен от председателството (член 8, параграф 2 от Процедурния правилник на Съвета)
-

**ИЗЯВЛЕНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛНИ ТОЧКИ Б, КОИТО СЕ СЪДЪРЖАТ В**  
**ДОК. 16020/25**

**По точка 2 от**  
**списъка на**  
**точки Б:**

**Директива за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета**  
**относно максимално допустимите размери и максимално**  
**допустимите маси на някои пътни превозни средства**  
*Общ подход*

**ИЗЯВЛЕНИЕ НА БЕЛГИЯ**

„Белгия подкрепя общия подход, представен от датското председателство, въпреки че все още имаме сериозни резерви относно въздействието върху инфраструктурата. Подкрепата на Белгия за окончателния компромис, постигнат между съзаконодателите, ще зависи от това дали тези опасения са взети предвид. Приоритет за Белгия е преговорите с Европейския парламент да започнат възможно най-скоро. Преразглеждането на Директивата за масите и размерите е важен етап в декарбонизацията на автомобилния транспорт и хармонизирането ѝ в рамките на Европейския съюз.

По-специално преразглеждането има за цел да се хармонизира и укрепи настоящата европейска рамка за нашите тежкотоварни превозни средства и конкурентоспособността на интермодалните операции и превозните средства с нулеви емисии. Това означава по-специално повишаване на ограниченията за максимално допустима маса за някои комбинации от превозни средства, като същевременно се ограничава въздействието на по-тежките превозни средства върху инфраструктурата. По време на обсъжданията Белгия, подобно на други държави членки, заяви, че разпоредбите на новата директива следва да бъдат съвместими с опазването на нашите пътища и мостове. Във връзка с това Белгия приветства запазването на формулата за мостовете в проекта за общ подход. Въпреки това все още съществуват резерви относно ограничението за теглото на триосните превозни средства, които не предлагат необходимите гаранции за ограничаване на въздействието върху инфраструктурата в сегашния компромисен текст. Белгия сподели алтернативно предложение в това отношение и се надява, че то ще бъде взето предвид при предстоящите преговори.

Белгия би желала да остане конструктивен партньор и ще даде пълната си подкрепа по време на следващия етап от преговорите.“

**ИЗЯВЛЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ**

„Относно общия подход по предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик

Федералното правителство приветства постигнатия компромис и изразява съгласие с общия подход. Обсъжданията бяха съсредоточени върху основните цели за опростяване на директивата, като същевременно се подкрепя навлизането на превозни средства с нулеви емисии. В общия подход ясно се подчертава насърчаването на превозните средства с нулеви емисии, като същевременно се отчита въздействието върху инфраструктурата, тъй като тези превозни средства имат специфични технически характеристики. Според нас текстът постига добър баланс между тези два въпроса.

Освен това федералното правителство прави следното изявление.

По отношение на удължените съчленени превозни средства с дължина 17,88 m или повече федералното правителство счита, че е важно да се постигне общоевропейско споразумение, а не изолирани национални решения. Що се отнася до възможността за разрешаване на национално равнище на редовен превоз с удължени съчленени превозни средства, федералното правителство счита, че е от решаващо значение да се създадат допълнителни стимули за инвестиции в превозни средства с нулеви емисии.“

## **СЪВМЕСТНО ИЗЯВЛЕНИЕ НА ИСПАНИЯ И ПОРТУГАЛИЯ**

„Испания и Португалия биха желали да изразят своята признателност за положените от председателството усилия за постигане на напредък в преговорите по преразглеждането на Директивата за масите и размерите. Отчитаме положителните елементи в предложения текст, по-специално разпоредбите, които подкрепят навлизането на превозни средства с нулеви емисии, които горещо приветстваме.

Същевременно продължаваме да сме загрижени, че компромисният текст не отговаря в достатъчна степен на една от основните цели на преразглеждането: осигуряване на добре функциониращ единен пазар чрез хармонизиране на трансграничните операции. В първоначалното предложение на Комисията се предлага балансирана рамка, зачитаща компетентността на държавите членки да позволят увеличение от 40 на 44 тона на национално равнище, като същевременно се гарантира, че ако бъде взето такова решение, същото ограничение ще се прилага и за международния транспорт. Тази предпазна мярка беше от съществено значение, за да се избегне разпокъсаност и да се гарантират еднакви условия за операциите в целия Съюз.

Като ограничава трансграничното прилагане на по-високи ограничения за масата изключително до тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, чието присъствие в автомобилния парк остава много ограничено, настоящият компромис рискува да отслаби целта за хармонизация на директивата. Ако операциите от 44 тона са разрешени на национално равнище, но не винаги са разрешени за международен транспорт, операторите ще бъдат изправени пред неравностойни и неефективни условия, което ще подкопае функционирането на единния пазар.

Освен това икономическите и екологичните ползи от операциите от 44 тона биха били ненужно ограничени. С помощта на операциите с 44 тона се намалява броят на пътуванията, необходими за същия обем товари, увеличава се логистичната ефективност и се намаляват емисиите в сравнение с ограничението от 40 тона. Това може също така да спомогне за намаляване на недостига на водачи, засягащ сектора. Тези предимства са от особено значение за Иберийския полуостров, където ограничената свързаност на железопътните товарни превози с останалата част на Европа увеличава зависимостта от автомобилния транспорт и прави повишаването на ефективността на превозните средства с по-висок капацитет особено значимо.

С оглед на тези съображения **Испания и Португалия не са в състояние да подкрепят предложения общ подход**. Двете делегации **изразяват надежда, че преговорите с Европейския парламент ще направят възможно постигането на резултат, който съответства в по-голяма степен на принципите, залегнали в основата на функционирането на вътрешния пазар**.“

## Пакет за техническата изправност

### По точка 3 от списъка на точки Б:

- а) Директива относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност (за изменение на Директива 2014/45/ЕС) и относно крайпътната техническа проверка (за изменение на Директива 2014/47/ЕС)
- б) Директива относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозните средства (за отмяна на Директива 1999/37/ЕО)

*Общ подход*

## ИЗЯВЛЕНИЕ НА БЕЛГИЯ

„Белгия до голяма степен подкрепя пакета и подкрепя неговите цели по отношение на пътната безопасност, качеството на въздуха и намаляването на шума. Същевременно считаме, че текстът следва да демонстрира по-високо равнище на амбиция.

По-специално бихме искали да видим допълнителни необвързващи и положителни стимули за участие в дистанционното наблюдение, като се има предвид, че това е ефективна техника и поради това е важно държавите членки да бъдат насърчавани да я използват.

Призоваваме също така за повече амбиция по отношение на измамите с километропоказателя. Вярваме, че един по-строг подход би имал пряко положително въздействие върху милиони граждани на ЕС.

И накрая, бихме препоръчали да се запази първоначалната цел на временното удостоверение за техническа изправност, като използването му се ограничи до европейските граждани, пребиваващи в чужбина и управляващи превозни средства от категория М1, вместо да се разширява, така че да обхване професионалната употреба с превозни средства от категория N1.

Белгия остава конструктивен партньор и ще предостави пълната си подкрепа по време на следващия етап от преговорите.“

## ИЗЯВЛЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ

„Относно общия подход по предложението за директива относно документите за регистрация на превозни средства и данните за регистрацията на превозни средства, записани в национални регистри на превозните средства, и за отмяна на Директива 1999/37/ЕО (Директива относно регистрацията на превозни средства)

Федералното правителство приветства постигнатия компромис и изразява съгласие с общия подход. Цифровизацията на документите на превозните средства е важен въпрос, който ще доведе до осезаеми облекчения за гражданите и икономиката в средносрочен план. Федералното правителство също така подкрепя въвеждането на единни изисквания за националните регистри на превозните средства и регулирането на обмена на данни.

В ясно определени случаи обаче интересът на държавата разбираемо надделява над интереса от хармонизиране на обмена на данни между държавите членки. Такъв е случаят, когато е засегнат общественият ред или обществената сигурност.

Поради това е логично Директивата относно регистрацията на превозните средства да предвижда изключения за обмена на данни в член 15, параграф 1 точно за тези случаи — задължението за събиране и предоставяне на данни не трябва да представлява риск за сигурността на държавите — членки на ЕС.

Ето защо федералното правителство приветства факта, че всички превозни средства на разположение на публичните органи – включително на въоръжените сили и на митническите органи – с оглед поддържането на обществения ред и сигурност, са освободени от задължението за обмен на данни.

Освен това федералното правителство разбира член 15, параграф 1 в смисъл, че по принцип държавите — членки на ЕС отговарят за определянето на съответните случаи или групи случаи и преценяват дали са изпълнени като цяло условията за освобождаване за всяка група случаи. Поради това не е необходимо да се разглежда всеки индивидуален случай за всяко превозно средство.“

## **ИЗЯВЛЕНИЕ НА ЛАТВИЯ**

„Пътната безопасност е един от основните приоритети на Латвия в областта на транспортната политика. Поради това Латвия твърдо подкрепя целите на предложението, а именно да допринесе за подобряване на равнището на пътна безопасност и екология, устойчива мобилност, както и свободно движение на хора и стоки в целия Европейски съюз. Това е видно от позицията на Латвия в подкрепа на елементи, включени в първоначалното предложение на Европейската комисия, като например по-чести прегледи за проверка на техническата изправност на по-стари превозни средства, задължителни прегледи за проверка на техническата изправност на мотоциклети, поставяне на леките търговски превозни средства (категория N1) под крайпътен технически контрол, както и нови методи за контрол на емисиите (PN, NOx).

За да може обаче предложението да постигне определените цели, **рамката трябва да бъде ясна и изискванията трябва да функционират на практика.**

Поради прагматичното сътрудничество с датското председателство, други държави членки и Европейската комисия по голям брой елементи на предложението беше предложено приемливо решение. По някои **важни за Латвия** въпроси обаче все още не е постигнат необходимият баланс. С оглед на посоченото по-горе Латвия обръща внимание на редица практически пречки при прилагането на нормите, които затрудняват пълната подкрепа за последния компромисен текст на предложението.

Ето защо **при гласуването на общия подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика от 4 декември 2025 г. Латвия СЕ ВЪЗДЪРЖА.**

Подробно обяснение на позицията на Латвия по точките, по които не можем да предоставим подкрепа, е включено в приложението към настоящото изявление.

**Крайни срокове за въвеждане на нови методи за изпитване на емисиите:** Латвия е една от малкото държави членки, които са приели процедура за измерване на броя на праховите частици (PN). Разработването на метод за изпитване, предоставянето на необходимото оборудване на пазара, както и необходимото обучение отнеха 10 години. По подобен начин за изпитването на нови дизелови двигатели и NOx (азотни оксиди) методът, приложим на практика при различни климатични условия в Европа, включително в случая на Латвия, което е важно – при температури под -10 °C, все още не е доказан. Поради това Латвия изразява загриженост относно осъществимостта на разработването на ефективен и универсално приложим метод за изпитване в рамките на 2 години и се застъпва за преходен период от най-малко 5 години след одобряването на метода, за да се гарантира практическа готовност.

**Периодични и крайпътни проверки за NOx:** За да се гарантират оправдани правни очаквания, сроковете за прилагане на правилата, методите и оборудването следва да бъдат еднакви както за прегледите за проверка на техническата изправност, така и за крайпътните проверки. Поради това Латвия счита, че е необходимо да се предвиди преходен период и за контрола на NOx на дизеловите двигатели по време на крайпътните технически проверки.

**Информация за производителите и задълбочен контрол на електронните системи с инструмент за анализ със система за бордова диагностика:** Латвия подкрепя факта, че предложението насърчава актуализирането на рамката с оглед на технологичното развитие. Същевременно, за да се гарантира ефективна проверка на изискванията, посочени в група 10 от приложение I (електронни системи за сигурност), Латвия счита, че е необходимо тази технология да се прилага постепенно и като първа стъпка да се изпълни пилотен проект, след което да може да се направи оценка на осъществимостта и ефективността на технологията за проверка. Латвия счита, че е необходимо специално устройство за изпитване, което да бъде включено като изискване в обхвата на приложение II и да се определи отделен петгодишен срок за изпълнение.

**Пределно допустими стойности за броя на праховите частици (PN):** Латвия изтъква рисковете, свързани с предложеното намаление на прага за стойностите на праховите частици без преходен период от сегашните препоръчани  $1\,000\,000\ 1/\text{cm}^3$  на  $250\,000\ 1/\text{cm}^3$ . Като по-подходящо решение виждаме двугодишен преходен период с праг от  $1\,000\,000\ 1/\text{cm}^3$ , след който прагът може да бъде намален, ако използването на технологии се окаже на практика и при условие че държавите членки се съгласят с такъв подход.

**Временни удостоверения за техническа изправност и санкции:** Латвия подкрепя напредъка към хармонизиране на рамката за временно сертифициране. Като се има предвид обаче, че понастоящем системата продължава да се характеризира с различни изисквания за проверка на техническата изправност в различните държави членки, отбелязваме практически проблеми, дължащи се на липсата на общи критерии и валидиране. Освен това предложената формулировка не ограничава изрично използването на временното удостоверение, т.е. че то следва да се използва само за целите на връщането в държавата членка на регистрацията на превозното средство с цел извършване на редовния преглед за проверка на техническата изправност и незабавно след връщането в държавата членка на регистрацията.

**Налагане на санкции:** Латвия изразява загриженост относно задължителното изискване за налагане на санкции за манипулиране на системите на превозните средства както по време на прегледите за проверка на техническата изправност, така и при крайпътните проверки. Като се има предвид, че и при двата вида проверки не се оценяват причините, поради които дадена инсталация или система не работи, и освен това дали причините са или биха могли да бъдат резултат от манипулация, считаме, че изискването за предвиждане на ефективни санкции в предложената формулировка е декларативно и няма практическа добавена стойност.“