Rada
Evropské unie

Brusel 14. ledna 2026
(OR. en)

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

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

RADA EVROPSKÉ UNIE
(doprava, telekomunikace a energetika)

4. a 5. prosince 2025

ZASEDÁNÍ VE ČTVRTEK 4. PROSINCE 2025

1. Přijetí pořadu jednání

Rada přijala pořad jednání uvedený v dokumentu 16020/25.

DOPRAVA

Projednávání legislativních aktů
(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

Pozemní doprava

2. Směrnice, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla stanoví maximální přípustné rozměry a maximální přípustné hmotnosti — 15611/25 + ADD 1 REV 2
obecný přístup

Rada dosáhla obecného přístupu ke směrnici, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla stanoví maximální přípustné rozměry a maximální přípustné hmotnosti, jak je uvedeno ve výše uvedených dokumentech.

Belgie, Německo a Portugalsko, společně se Španělskem předložily prohlášení uvedená v příloze.

3. Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel

a) Směrnice o pravidelných technických prohlídkách (změna směrnice 2014/45/EU) a o silničních technických kontrolách (změna směrnice 2014/47/EU) — 15613/25 + ADD 1

b) Směrnice o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidel (zrušující směrnici 1999/37/ES) — 15615/25 + ADD 1 a 2 + ADD 3 REV 1
obecný přístup

Rada dosáhla obecného přístupu k oběma návrhům balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel ve znění výše uvedených dokumentů.

Belgie, Lotyšsko a Německo předložily prohlášení uvedená v příloze.

4. Schválení bodů „A“

Seznam nelegislativních aktů 16129/25

Rada přijala všechny body „A“ obsažené ve výše uvedeném dokumentu, včetně všech jazykových oprav (COR) a revizí (REV), které byly předloženy k přijetí.

Jiné záležitosti

5. a) Aktuální stav rámce IMO pro nulové čisté emise 15937/1/25 REV 1
informace předsednictví

b) Aktuálně projednávané legislativní návrhy (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) OC

Nařízení, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy 11711/25 + ADD 1
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

c) Prohlášení předsednictví o „zajištění konkurenceschopnosti železnic snížením technických a administrativních nákladů prostřednictvím evropské harmonizace a zavádění“ P2 16111/25
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

d) Aktuálně projednávané legislativní návrhy (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) OC

Balíček opatření v oblasti vojenské mobility 15793/25
prezentace Komise 15794/25 + ADD 1

Rada vzala na vědomí prezentaci Komise.

e) Investiční plán pro udržitelnou dopravu 15021/25
informace Komise

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

f) Aktuálně projednávané legislativní návrhy (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

i) Nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb 11821/23

ii) Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě 7615/13

iii) Nařízení o prosazování práv cestujících v Unii 16284/23 +ADD 1

iv) Nařízení o právech cestujících v souvislosti s multimodálními cestami 16307/23 + ADD 1

v) Nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 11718/23 + ADD 1

vi) Cílená změna směrnice 1999/62/ES o eurovinětě 10936/25
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

g) Připravovaný dialog na vysoké úrovni ve skupině společného zájmu ITF 4 Ukraine (CIG4U), jakož i zřízení Fondu na podporu dopravy na Ukrajině (UTSF) v rámci této iniciativy (Stockholm, 17. února 2026) 15704/25
informace Švédska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Švédskem.

h) Výzva k přijetí opatření týkajících se negativních dopadů jednotného rozšíření systému EU ETS na služby námořní dopravy
informace Itálie, Malty a Řecka

16016/1/25 REV 1

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Itálií, Maltou a Řeckem

i) Společné prohlášení o výzvách dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla
informace Bulharska, Česka, Estonska, Finska, Itálie, Lotyšska, Maďarska, Polska, Rumunska a Slovenska

15859/25

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Bulharskem, Českem, Estonskem, Finskem, Itálií, Lotyšskem, Maďarskem, Polskem, Rumunskem a Slovenskem.

j) Podpora poptávky po elektrických vozidlech prostřednictvím ambiciózních pravidel pro ekologizaci firemních vozových parků
informace Francie

16138/25

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Francií.

k) Evropská politika pro prostředky osobní mobility
informace Nizozemska za podpory Belgie, Česka, Finska, Irska, Litvy, Lotyšska, Lucemburska, Maďarska, Německa, Polska, Portugalska, Rumunska, Řecka, Slovenska a Slovinska

16092/1/25 REV 1

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Nizozemskem za podpory Belgie, Česka, Finska, Irska, Litvy, Lotyšska, Lucemburska, Maďarska, Německa, Polska, Portugalska, Rumunska, Řecka, Slovenska a Slovinska

l) Akční plán pro vysokorychlostní železnice
informace Komise

14984/25

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

m) Výzkumná aréna v oblasti dopravy v roce 2026 (Budapešť, 18. až 21. května 2026) 15850/25
informace Maďarska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Maďarskem.

n) Pokrok při zjednodušování administrativy a posilování bezpečnosti v odvětví civilních dronů 16054/2/25 REV 2
informace Belgie, Bulharska, Česka, Estonska, Chorvatska, Litvy, Lotyšska, Lucemburska, Malty, Polska, Rumunska, Řecka, Slovenska, Slovinska a Španělska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Belgií, Bulharskem, Českem, Estonskem, Chorvatskem, Litvou, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Polskem, Rumunskem, Řeckem, Slovenskem, Slovinskem a Španělskem.

o) Opakovaná narušení civilního letectví způsobená bezpilotními letadly (drony) a pašeráckými balony pocházejícími ze třetích zemí 15777/1/25 REV 1
informace Belgie, Estonska, Finska, Litvy, Lotyšska a Polska

p) Zajištění spravedlivých a odolných podmínek pro evropské železniční odvětví 16103/1/25 REV 1
informace Francie a Rakouska za podpory Chorvatska a Portugalska

q) pracovní program nastupujícího předsednictví
informace Kypru

ZASEDÁNÍ V PÁTEK 5. PROSINCE 2025

TELEKOMUNIKACE

Nelegislativní činnosti

6. **Závěry o evropské konkurenceschopnosti v digitální dekádě** 15143/1/25 REV 1
schválení

Rada schválila Závěry o evropské konkurenceschopnosti v digitální dekádě. Ministři vystoupili, aby vyjádřili plnou podporu, přičemž Francie připomněla závěry Evropské rady ze dne 23. října 2025 a poukázala na to, že EU by měla vyvrátit pocity izolace nebo protekcionismu a zároveň by měla vyjádřit své přání snížit závislost a zvýšit svou strategickou autonomii, a to jak pro účely konkurenceschopnosti, tak pro účely bezpečnosti, a proto by ve svých vyjádřeních měla tento postoj lépe zohlednit.

7. **Zjednodušení a digitalizace: snížení zátěže podniků v digitální oblasti** 15145/1/25 REV 1
výměna názorů

V Radě proběhla výměna názorů na zjednodušení a digitalizaci: snížení zátěže podniků v digitální oblasti.

8. **Prosazování nařízení o digitálních službách na on-line platformách a v elektronickém obchodě** 15594/25
výměna názorů

V Radě proběhla výměna názorů na prosazování nařízení o digitálních službách na on-line platformách a v elektronickém obchodě.

Jiné záležitosti

9. **a)** **Aktuálně projednávané legislativní návrhy** (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) OC

Evropské podnikatelské peněženky 15701/25 + ADD 1
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

b) **Model financování vnitrostátního regulačního orgánu s ohledem na rozšířené digitální povinnosti** 16095/25
informace Portugalska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Portugalskem.

c) Prohlášení o evropské digitální suverenitě 15781/25
informace Rakouska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Rakouskem.

d) Vrcholná schůzka na téma evropské digitální suverenity (Berlín, 18. listopadu 2025) 16186/25
informace Francie a Německa

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Francií a Německem.

e) Výsledky jednání během neformálního zasedání ministrů pro telekomunikace (Horsens, 9. a 10. října 2025) 15875/25
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

f) Roaming s Ukrajinou, Moldavskem a západním Balkánem – aktuální stav 16021/25
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

g) Mezinárodní iniciativy v digitální oblasti 16048/25
informace Komise

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

h) Cvičení v rámci kybernetického plánu 16022/25
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

i) Rušení a spoofing globálních družicových navigačních systémů (GNSS): směrem k větší bezpečnosti a ochraně 15986/25
informace Česka, Estonska, Finska, Litvy, Lotyšska, Německa, Polska, Slovenska, Slovinska a Španělska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Českem, Estonskem, Finskem, Litvou, Lotyšskem, Německem, Polskem, Slovenskem, Slovinskem a Španělskem. Bulharsko ústně vyjádřilo tomuto bodu podporu.

j) Protidrony: přínos digitálních technologií k ochraně kritické infrastruktury
informace Komise — 16128/25

k) Prováděcí rozhodnutí Rady o schválení podpory z rezervy EU pro kybernetickou bezpečnost pro Moldavsko
informace předsednictví — 16032/1/25 REV 1

l) Pracovní program nastupujícího předsednictví
informace Kypru

---

[1] první čtení

[C] bod na základě návrhu Komise

[P2] Veřejná rozprava na návrh předsednictví (čl. 8 odst. 2 jednacího řádu Rady)

Prohlášení k legislativním bodům „B“ uvedeným v dokumentu 16020/25

K bodu „B“ č. 2: **Směrnice, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla stanoví maximální přípustné rozměry a maximální přípustné hmotnosti**
obecný přístup

PROHLÁŠENÍ BELGIE

„Belgie podporuje obecný přístup předložený dánským předsednictvím, ačkoli stále máme vážné výhrady k dopadu na infrastrukturu. Podpora Belgie konečnému kompromisu dosaženému mezi spolunormotvůrci bude záviset na tom, zda budou tyto obavy zohledněny. Prioritou Belgie je, aby jednání s Evropským parlamentem byla zahájena co nejdříve. Revize směrnice o hmotnostech a rozměrech je zásadním milníkem v dekarbonizaci silniční dopravy a její harmonizaci v rámci Evropské unie.

Cílem této revize je zejména harmonizovat a posílit stávající evropský rámec pro těžká nákladní vozidla a konkurenceschopnost intermodálních operací a vozidel s nulovými emisemi. To znamená zejména zvýšit maximální hmotnostní limity pro určité soupravy vozidel a zároveň omezit dopad těžších vozidel na infrastrukturu. Belgie, stejně jako další členské státy, během jednání trvala na tom, že ustanovení nové směrnice by měla být slučitelná s ochranou našich silnic a mostů. V tomto ohledu Belgie vítá zachování překlenovacího vzorce v návrhu obecného přístupu. Stále však existují výhrady k hmotnostnímu limitu pro tříkolová vozidla, jež ve stávajícím kompromisu neposkytují nezbytné záruky k omezení dopadu na infrastrukturu. Belgie v tomto ohledu předložila alternativní návrh a doufá, že bude při nadcházejících jednáních zohledněn.

Belgie by ráda zůstala konstruktivním partnerem a v další fázi jednání poskytne svou plnou podporu.“

PROHLÁŠENÍ NĚMECKA

„O obecném přístupu k návrhu, kterým se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

Spolková vláda vítá dosažený kompromis a souhlasí s obecným přístupem. Rokování se zaměřila na hlavní cíle: zjednodušit směrnici a zároveň podpořit zavádění vozidel s nulovými emisemi. V obecném přístupu se jasně zdůrazňuje podpora vozidel s nulovými emisemi při současném zohlednění dopadu na infrastrukturu, jelikož tato vozidla mají speciální technické vlastnosti. Z našeho pohledu toto znění zajišťuje mezi těmito dvěma aspekty správnou rovnováhu.

Kromě toho spolková vláda činí toto prohlášení:

Federální vláda by chtěla namísto izolovaných vnitrostátních řešení nalézt celoevropskou dohodu ohledně delších kloubových vozidel o minimální délce 17,88 m. Pokud jde o možnost povolit na vnitrostátní úrovni kyvadlovou dopravu s využitím delších kloubových vozidel, považuje Německo za zásadní, aby byly vytvořeny další pobídky pro investice do vozidel s nulovými emisemi.“

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ ŠPANĚLSKA A PORTUGALSKA

„Španělsko a Portugalsko si přejí vyjádřit uznání za úsilí, které předsednictví vynaložilo s cílem pokročit v jednáních o revizi směrnice o hmotnostech a rozměrech. Oceňujeme pozitivní prvky navrhovaného znění, zejména ustanovení, která podporují zavádění vozidel s nulovými emisemi, což velmi vítáme.

Zároveň jsme i nadále znepokojeni tím, že kompromis dostatečně neřeší základní cíl revize: zajištění dobře fungujícího jednotného trhu prostřednictvím harmonizace přeshraničních operací. Původní návrh Komise nabízel vyvážený rámec, který respektoval pravomoc členských států umožnit zvýšení z 40 na 44 tun na domácím trhu a zároveň zajistil, že pokud by takové rozhodnutí bylo přijato, vztahovala by se stejná mezní hodnota na mezinárodní dopravu. Tato záruka měla zásadní význam pro to, aby se zabránilo roztříštěnosti a zajistily se rovné provozní podmínky v celé Unii.

Omezením přeshraničního uplatňování vyšších hmotnostních limitů výhradně na těžká vozidla s nulovými emisemi, jejichž přítomnost ve vozovém parku zůstává velmi omezená, hrozí, že současný kompromis oslabí harmonizační cíl směrnice. Pokud bude 44tunový provoz povolen na domácím trhu, ale nebude důsledně povolen pro mezinárodní dopravu, budou se provozovatelé potýkat s nerovnými a neefektivními podmínkami, které oslabují fungování jednotného trhu.

Kromě toho by byly zbytečně omezeny hospodářské a environmentální přínosy 44tunového provozu. 44tunový provoz snižuje počet jízd potřebných pro stejný objem nákladu, zvyšuje logistickou účinnost a snižuje emise ve srovnání s mezní hodnotou 40 tun. Může také pomoci snížit nedostatek řidičů, s kterým se toto odvětví potýká. Tyto výhody jsou obzvláště důležité pro Pyrenejský poloostrov, kde omezené propojení železniční nákladní dopravy se zbytkem Evropy zvyšuje závislost na silniční dopravě a zvyšuje efektivitu vozidel s vyšší kapacitou.

Vzhledem k těmto skutečnostem **nemohou Španělsko a Portugalsko navrhovaný obecný přístup podpořit**. Obě delegace **věří, že jednání s Evropským parlamentem umožní dosáhnout výsledku, který bude více v souladu se zásadami, na nichž je založeno fungování vnitřního trhu.“**

K bodu „B“ č. 3:

Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel

a) Směrnice o pravidelných technických prohlídkách (změna směrnice 2014/45/EU) a o silničních technických kontrolách (změna směrnice 2014/47/EU)

b) Směrnice o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidel (zrušující směrnici 1999/37/ES)

obecný přístup

PROHLÁŠENÍ BELGIE

„Belgie balíček z velké části podporuje a schvaluje jeho cíle týkající se bezpečnosti silničního provozu, kvality ovzduší a snižování hluku. Zároveň se domníváme, že znění by mělo vykazovat mnohem vyšší úroveň ambicí.

Konkrétně bychom uvítali další nezávazné a pozitivní pobídky k využívání měření dálkově ovládaným zařízením vzhledem k tomu, že se jedná o účinnou techniku, a je proto důležité členské státy vybízet, aby ji využívaly.

Vyzýváme rovněž k větším ambicím, pokud jde o otázku podvodů s počítadly ujetých kilometrů. Domníváme se, že důraznější přístup by měl přímý pozitivní dopad na miliony občanů EU.

V neposlední řadě doporučujeme zachovat původní cíl dočasného osvědčení o technické způsobilosti a omezit jeho uplatnění na evropské občany s bydlištěm v zahraničí, kteří řídí vozidla kategorie M1, namísto toho, aby bylo rozšířeno na profesionální použití s vozidly kategorie N1.

Belgie zůstává konstruktivním partnerem a v další fázi jednání poskytne plnou podporu.“

PROHLÁŠENÍ NĚMECKA

„O obecném přístupu k návrhu směrnice o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidel zaznamenávaných ve vnitrostátních registrech vozidel a o zrušení směrnice Rady 1999/37/ES.

Spolková vláda vítá dosažený kompromis a souhlasí s obecným přístupem. Digitalizace dokladů vozidel je důležitou záležitostí, která ve střednědobém horizontu přinese občanům i ekonomice znatelnou úlevu. Spolková vláda rovněž podporuje zavedení jednotných požadavků pro vnitrostátní registry vozidel a regulaci výměny údajů.

V jasně definovaných případech však zájem státu pochopitelně převažuje nad zájmem na harmonizaci výměny údajů mezi členskými státy. Je tomu tak v případě, kdy je ohrožen veřejný pořádek nebo bezpečnost.

Je proto smysluplné, že směrnice o registračních dokladech vozidel stanoví v čl. 15 odst. 1 výjimky z výměny údajů právě pro tyto případy – povinnost shromažďovat a uchovávat údaje nesmí pro členské státy EU představovat bezpečnostní riziko.

Spolková vláda proto vítá skutečnost, že všechna vozidla sloužící orgánům odpovědným za udržování veřejného pořádku a bezpečnosti jsou osvobozena od povinnosti výměny údajů, včetně údajů ozbrojených sil a celních orgánů.

Mimoto spolková vláda vykládá čl. 15 odst. 1 v tom smyslu, že je v zásadě na členských státech EU, aby určily relevantní případy nebo skupiny případů a posoudily, zda jsou podmínky pro výjimku splněny pro každou skupinu případů jako celek. Provádění kontroly jednotlivých vozidel případ od případu proto není nutné.“

PROHLÁŠENÍ LOTYŠSKA

„Bezpečnost silničního provozu je jednou z hlavních priorit Lotyšska v oblasti dopravní politiky. Lotyšsko proto důrazně podporuje cíle návrhu, konkrétně přispět ke zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu a ekologie, udržitelné mobility, jakož i volného pohybu osob a zboží v celé Evropské unii. To dokládá postoj Lotyšska, které podporuje prvky obsažené v původním návrhu Evropské komise, jako jsou častější technické prohlídky starších vozidel, povinné technické prohlídky motocyklů, podrobení lehkých užitkových vozidel (kategorie N1) silniční technické kontrole, jakož i nové metody kontroly emisí (PN, NOx).
Aby však mohlo být dosaženo cílů stanovených v návrhu, **musí být rámec jasný a požadavky musí fungovat v praxi**.

Vzhledem k pragmatické spolupráci s dánským předsednictvím, ostatními členskými státy a Evropskou komisí na velkém počtu prvků návrhu bylo navrženo přijatelné řešení. V některých otázkách, **které jsou pro Lotyšsko důležité**, však dosud nebylo dosaženo nezbytné rovnováhy. S ohledem na výše uvedené Lotyšsko upozorňuje na řadu praktických překážek při uplatňování norem, které ztěžují plnou podporu nejnovější kompromisní verze návrhu.

Proto se **Lotyšsko hlasování o obecném přístupu na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku dne 4. prosince 2025 ZDRŽUJE**.

Podrobné vysvětlení postoje Lotyšska k bodům, které nemůžeme podpořit, je uvedeno v příloze tohoto prohlášení.

Lhůty pro zavedení nových zkušebních metod pro měření emisí: Lotyšsko je jedním z mála členských států, které přijaly postup měření počtu pevných částic (PN). Vývoj zkušební metody, zajištění nezbytného vybavení na trhu, jakož i nezbytná odborná příprava trvaly deset let. Podobně pro zkoušení nových vznětových motorů a měření NOx (oxidů dusíku) dosud neexistuje osvědčená metoda, která by byla v praxi použitelná za různých klimatických podmínek v Evropě, a to i při teplotách nižších než –10 °C, což je v případě Lotyšska důležité. Lotyšsko vyjadřuje obavy ohledně toho, zda je vyvinutí účinné a všeobecně použitelné zkušební metody do dvou let proveditelné, a zasazuje se o přechodné období v délce nejméně pěti let po schválení metody, aby byla zajištěna praktická připravenost.

Pravidelné prohlídky a silniční kontroly, pokud jde o emise NOx: Aby byla zajištěna oprávněná očekávání, měly by být lhůty pro prováděcí pravidla, metody a vybavení totožné jak pro technické prohlídky, tak pro silniční kontroly. Lotyšsko proto považuje za nezbytné stanovit přechodné období i pro regulaci NOx u vznětových motorů v rámci silničních technických kontrol.

Informace výrobce a hloubková kontrola elektronických systémů pomocí analytického nástroje OBD (*palubní diagnostika*): Lotyšsko podporuje skutečnost, že návrh vybízí k aktualizaci rámce s ohledem na technologický vývoj. Zároveň se domnívá, že aby bylo zajištěno účinné ověřování požadavků stanovených ve skupině 10 přílohy I (systémy elektronické bezpečnosti), je třeba tuto technologii zavádět postupně a prvním krokem bylo mělo být provedení pilotního projektu, na jehož základě bude možné posoudit proveditelnost a účinnost ověřovací technologie. Lotyšsko zastává názor, že je zapotřebí specializovaného testovacího zařízení, které by bylo zahrnuto jako požadavek do oblasti působnosti přílohy II, a na jeho zavedení by byla stanovena samostatná pětiletá lhůta.

Mezní hodnota pro počet pevných částic (PN): Lotyšsko zdůrazňuje rizika spojená s navrhovaným zpřísněním mezních hodnot PN bez přechodného období ze v současnosti doporučených 1 000 000 (1/cm³) na 250 000 (1/cm³). Jako vhodnější řešení vidíme dvouleté přechodné období s prahovou hodnotou 1 000 000 (1/cm³), po jehož uplynutí by bylo možné prahovou hodnotu snížit, pokud by se používání technologií v praxi osvědčilo a pokud by s tímto přístupem členské státy souhlasily.

Dočasná osvědčení o technické způsobilosti a sankce: Lotyšsko podporuje pokrok v harmonizaci rámce dočasných osvědčení. Avšak vzhledem k tomu, že v současné době přetrvává systém s různými požadavky na technické prohlídky v různých členských státech, bereme na vědomí praktické problémy způsobené tím, že neexistují společná kritéria a validace. Navrhované znění navíc výslovně neomezuje používání dočasného osvědčení, tj. že by mělo být používáno pouze pro účely návratu do členského státu registrace vozidla za účelem provádění pravidelné technické prohlídky a neprodleně po návratu do členského státu registrace.

Uplatnění sankcí: Lotyšsko je znepokojeno povinným požadavkem ukládat sankce za manipulaci se systémy vozidel jak při technických prohlídkách, tak při silničních kontrolách. Vzhledem k tomu, že oba typy kontrol neposuzují důvody, proč zařízení nebo systém nefunguje, a dále, zda tyto důvody jsou nebo by mohly být výsledkem manipulace, domníváme se, že požadavek na stanovení účinných sankcí v navrhovaném znění je deklaratorní a nemá žádnou praktickou přidanou hodnotu.“