

Brüssel, 14. jaanuar 2026
(OR. en)

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

PROTOKOLLI KAVAND
EUROOPA LIIDU NÕUKOGU
(transport, telekommunikatsioon ja energeetika)
4. ja 5. detsember 2025

ISTUNG NELJAPÄEVAL, 4. DETSEMBRIL 2025

1. Päevakorra vastuvõtmine


Nõukogu võttis vastu dokumendis 16020/25 esitatud päevakorra.

TRANSPORT

Seadusandlikud arutelud

(Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

Maismaatransport

2. **Direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele maantesõidukitele lubatud maksimaalmõõtmed ja lubatud täismass**  15611/25
+ ADD 1 REV 2
Üldine lähenemisviis

Nõukogu leppis kokku eespool nimetatud dokumentides esitatud üldises lähenemisviisis direktiivi suhtes, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele maantesõidukitele lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass.

Belgia, Portugal ja Saksamaa esitasid koos Hispaaniaga lisas toodud avaldused.

3. Tehnoülevaatuspakett

- a) **Direktiiv korralise tehnoülevaatuskohta (millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL) ja direktiiv tehnoülevaatuskohta (millega muudetakse direktiivi 2014/47/EL)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direktiiv sõidukite registreerimistunnistuste ja -andmete kohta (millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/37/EÜ)** 15615/25
+ ADD 1-2
+ ADD 3 REV 1

Üldine lähenemisviis

Nõukogu leppis kokku eespool nimetatud dokumentides esitatud üldises lähenemisviisis kahe tehnoülevaatuspaketti kuuluva ettepaneku suhtes.

Belgia, Läti ja Saksamaa esitasid lisas toodud avaldused.

4. A-punktide heakskiitmine

Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri

16129/25

Nõukogu võttis vastu kõik eespool nimetatud dokumendis loetletud A-punktid, sealhulgas kõik vastuvõtmiseks esitatud keelelisi parandusi sisaldavad COR- ja REV-dokumendid.

Muud küsimused

5. a) IMO nullnetoheite raamistiku olukord 15937/1/25 REV 1
Teave eesistujariigilt

- b) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud** (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)



Määrus, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu
Teave eesistujariigilt

11711/25 + ADD 1

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- c) **Eesistujariigi deklaratsioon „Making Rail Competitive by Cutting Technical and Administrative Costs Through European Harmonisation and Deployment“** („Raudtee konkurentsivõime suurendamine Euroopa tasandil ühtlustamise ja rakendamise kaudu tehnilisi ja halduskulusid vähendades“)
Teave eesistujariigilt



16111/25

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- d) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud** (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)



Sõjaväelise liikuvuse pakett
Komisjoni ettekanne



15793/25

15794/25 + ADD 1


Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni ettekande.

- e) **Kestlikku transporti investeerimise kava**  15021/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

- f) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud** (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)  
- i) **Määrus transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta** 11821/23
- ii) **Määrus lennureisijate õiguste kohta** 7615/13
- iii) **Määrus liidus reisijate õiguste järgimise tagamise kohta** 16284/23 +ADD 1
- iv) **Määrus reisijate õiguste kohta mitmeliigilisel reisil** 16307/23 + ADD 1
- v) **Määrus, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Direktiivi 1999/62/EÜ sihipärane muutmine, mis käsitleb eurovinjetti** 10936/25
Teave eesistujariigilt

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- g) **Eelseisev kõrgetasemeline dialoog Rahvusvahelise Transpordifoorumi Ukrainat käsitlevas ühishuvirühmas (CIG4U) ning Ukraina transpordi toetusfondi (Ukraine Transport Support Fund – UTSF) loomine selle algatuse raames (Stockholm, 17. veebruar 2026)**  15704/25
Teave Rootsilt

Nõukogu võttis teadmiseks Rootsi esitatud teabe.

- h) Üleskutse võtta meetmeid seoses ELi HKSi ühtse laiendamise negatiivse mõjuga meretransporditeenustele** 16016/1/25 REV 1
Teave Itaalialt, Kreekalt ja Maltalt

Nõukogu võttis teadmiseks Itaalia, Kreeka ja Malta esitatud teabe.

- i) Ühisdeklaratsioon raskeveokite laadimistaristuga seotud probleemide kohta** 15859/25
Teave Bulgaarialt, Eestilt, Itaalialt, Lätilt, Poolalt, Rumeenialt, Slovakkialt, Soomelt, Tšehhilt ja Ungarilt

Nõukogu võttis teadmiseks Bulgaaria, Eesti, Itaalia, Läti, Poola, Rumeenia, Soome, Slovakkia, Tšehhi ja Ungari esitatud teabe.

- j) Elektrisõidukite nõudluse toetamine ettevõtete sõidukiparkide keskkonnahoidlikumaks muutmise ambitsioonikate normide kaudu** 16138/25
Teave Prantsusmaalt

Nõukogu võttis teadmiseks Prantsusmaa esitatud teabe.

- k) Isiklike liikumisvahendeid käsitlev Euroopa poliitika** 16092/1/25 REV 1
Teave Madalmaadelt, keda toetavad Belgia, Iirimaa, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Läti, Poola, Portugal, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Tšehhi ja Ungari

Nõukogu võttis teadmiseks teabe, mille esitasid Madalmaad, keda toetasid Belgia, Iirimaa, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Läti, Poola, Portugal, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Tšehhi ja Ungari.

- l) Kiirraudtee tegevuskava** 14984/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

- m) **Transpordialaste teadusuuringute konverents 2026** 15850/25
(Budapest, 18.–21. mai 2026)
Teave Ungarilt

Nõukogu võttis teadmiseks Ungari esitatud teabe.

- n) **Halduskorra lihtsustamise edendamine ja julgeoleku tugevdamine tsiviilotstarbeliste droonide sektoris** 16054/2/25 REV 2
Teave Belgialt, Bulgaarialt, Eestilt, Hispaanialt, Horvaatialt, Kreekalt, Leedult, Luksemburgilt, Lätilt, Maltalt, Poolalt, Rumeenialt, Slovakkialt, Sloveenialt ja Tšehhilt

Nõukogu võttis teadmiseks Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Horvaatia, Kreeka, Leedu, Luksemburgi, Läti, Malta, Poola, Rumeenia, Slovakkialt, Sloveenia ja Tšehhi esitatud teabe.

- o) Mehitamata õhusõidukite (droonide) ja kolmandatest riikidest pärit smugeldamiseks kasutatavate õhupallide põhjustatud korduvad häired tsiviillennunduses 15777/1/25 REV 1
Teave Belgialt, Eestilt, Leedult, Lätilt, Poolalt ja Soomelt
- p) Õiglaste ja vastupidavate tingimuste tagamine Euroopa raudteesektorile 16103/1/25 REV 1
Teave Austrialt ja Prantsusmaalt, keda toetavad Horvaatia ja Portugal
- q) Järgmise eesistujariigi tööprogramm
Teave Küprosel

ISTUNG REEDEL, 5. DETSEMBRIL 2025

TELEKOMMUNIKATSIOON

Muu kui seadusandlik tegevus

6. **Järeldused Euroopa konkurentsivõime kohta digikümnendil**  15143/1/25 REV 1
Heakskiitmine

Nõukogu kiitis heaks järeldused Euroopa konkurentsivõime kohta digikümnendil. Ministrid võtsid sõna, et pakkuda täielikku toetust, kusjuures Prantsusmaa tuletas meelde Euroopa Ülemkogu 23. oktoobri 2025. aasta järeldusi ja juhtis tähelepanu sellele, et EL peaks, võideldes samal ajal isolatsioonistlike või proteksionistlike hoiakute vastu, selgitama oma soovi vähendada sõltuvust ja suurendada oma strateegilist autonoomiat nii konkurentsivõime kui ka julgeoleku eesmärkidel ning seega seda seisukohta oma avaldustes asjakohasemalt kajastama.



7. **Lihtsustamine ja digitaliseerimine: ettevõtjate koormuse vähendamine digivaldkonnas**  15145/1/25 REV 1
Arvamuste vahetus

Nõukogus toimus arvamuste vahetus teemal „Lihtsustamine ja digitaliseerimine: ettevõtjate koormuse vähendamine digivaldkonnas“

8. **Digiteenuste määruse täitmise tagamine veebiplatvormidel ja e-kaubanduses**  15594/25
Arvamuste vahetus


Nõukogus toimus arvamuste vahetus veebiplatvormidel ja e-kaubanduses digiteenuste määruse täitmise tagamise üle.

Muud küsimused

9. a) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud** (avalik  
arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

Euroopa ettevõtlikukruid 15701/25 + ADD 1
Teave eesistujariigilt

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- b) **Riigi reguleeriva asutuse rahastamismudel, milles võetakse arvesse laiendatud kohustusi digivaldkonnas**  16095/25
Teave Portugalilt

Nõukogu võttis teadmiseks Portugali esitatud teabe.

- c) **Deklaratsioon Euroopa digisuveräänsuse kohta** ☐ 15781/25
Teave Austrialt

Nõukogu võttis teadmiseks Austria esitatud teabe.

- d) **Tippkohtumine Euroopa digisuveräänsuse teemal (Berliin, 18. november 2025)** ☐ 16186/25
Teave Prantsusmaalt ja Saksamaalt

Nõukogu võttis teadmiseks Prantsusmaa ja Saksamaa esitatud teabe.

- e) **Telekommunikatsiooniministrite mitteametlikul kohtumisel toimunud arutelude tulemused (Horsens, 9.–10. oktoober 2025)** ☐ 15875/25
Teave eesistujariigilt

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- f) **Rändlus Ukraina, Moldova ja Lääne-Balkani riikidega – ülevaade olukorrast** ☐ 16021/25
Teave eesistujariigilt

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- g) **Rahvusvahelised algatused digivaldkonnas** ☐ 16048/25
Teave komisjonilt

Nõukogu võttis teadmiseks komisjoni esitatud teabe.

- h) **Kübervaldkonna tegevuskava õppus** ☐ 16022/25
Teave eesistujariigilt

Nõukogu võttis teadmiseks eesistujariigi esitatud teabe.

- i) **Gloбалsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) segamine ja võltsimine: suurema julgeoleku ja kaitse suunas** ☐ 15986/25
Teave Eestilt, Hispaanialt, Leedult, Lätilt, Poolalt, Saksamaalt, Slovakkialt, Sloveenialt, Soomelt ja Tšehhilt

Nõukogu võttis teadmiseks Eesti, Hispaania, Leedu, Läti, Poola, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Soome ja Tšehhi esitatud teabe. Bulgaaria väljendas suuliselt oma toetust sellele punktile.

- j) Droonitõrjevahendid: digitehnoloogia panus elutähtsa taristu kaitsesse
Teave komisjonilt 16128/25
- k) Nõukogu rakendusotsus, millega antakse luba anda Moldovale toetust ELi küberreservist
Teave eesistujariigilt 16032/1/25 REV 1
- l) Järgmise eesistujariigi tööprogramm
Teave Küprosel

-
- Esimene lugemine
- Komisjoni ettepanekul põhinev päevakorrapunkt
- Avalik mõttevahetus eesistujariigi ettepanekul (nõukogu kodukorra artikli 8 lõige 2)
-

Avaldused dokumendis 16020/25 esitatud seadusandliku tegevusega seotud B-punktide juurde**B-punkti 2 juurde:**

Direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele maantee sõidukitele lubatud maksimaalmõõtmed ja lubatud täismass
Üldine lähenemisviis

BELGIA AVALDUS

„Belgia toetab eesistujariigi Taani esitatud üldist lähenemisviisi, kuigi meil on endiselt tõsisel reservatsioonidega avalduva mõju suhtes. Belgia toetus kaasseadusandjate lõplikule kompromissile sõltub sellest, kas neid muresid võetakse arvesse. Belgia prioriteet on alustada läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga niipea kui võimalik. Massi ja mõõtmete direktiivi läbivaatamine on ülioluline verstapost maanteetranspordi süsinikuheite vähendamisel ja selle ühtlustamisel Euroopa Liidus.

Läbivaatamise eesmärk on eelkõige ühtlustada ja tugevdada praegust Euroopa raamistikku meie raskeveokite ning ühendvedude ja heiteta sõidukite konkurentsivõime jaoks. See tähendab eelkõige teatavate liidendsõidukite täismassi piirmäärade tõstmist, piirates samal ajal raskemate sõidukite mõju taristule. Arutelude käigus väitis Belgia, nagu ka teised liikmesriigid, et uue direktiivi sätted peaksid olema kooskõlas meie teede ja sildade säilitamisega. Sellega seoses tervitab Belgia sillavalemi säilitamist üldise lähenemisviisi eelnõus. Siiski on endiselt reservatsioonidega seoses kolmeteljeliste sõidukite kaalu piiranguga, mis ei paku praeguses kompromissis vajalikke tagatisi, et piirata mõju taristule. Sellega seoses jagas Belgia alternatiivset ettepanekut ja loodab, et seda võetakse eelseisvatel läbirääkimistel arvesse.

Belgia soovib jääda konstruktiivseks partneriks ja annab oma täieliku toetuse läbirääkimiste järgmises etapis.“

SAKSAMAA AVALDUS

„üldise lähenemisviisi kohta ettepanekule, millega muudetakse direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass.

Saksamaa Liitvabariigi valitsus tervitab saavutatud kompromissi ja nõustub üldise lähenemisviisiga. Arutelud keskendusid peamistele eesmärkidele: lihtsustada direktiivi, samal ajal toetades heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Üldises lähenemisviisis on rõhuasetus selgelt heiteta sõidukite propageerimisel, võttes samal ajal arvesse taristule avalduvat mõju, arvestades, et kõnealustel sõidukitel on erilised tehnilised omadused. Meie arvates on tekstis nende kahe aspekti vahel saavutatud hea tasakaal.

Lisaks teeb Saksamaa Liitvabariigi valitsus järgmise avalduse.

Pikemate liigendsõidukite puhul, mille pikkus on 17,88 meetrit või rohkem, soovib Saksamaa Liitvabariigi valitsus saavutada riikide eraldiseisvate lahenduste asemel üleeuroopalise kokkuleppe. Pidades silmas võimalust lubada riigi tasandil bussitransporti pikemate liigendsõidukitega, peab Saksamaa Liitvabariigi valitsus oluliseks lisastiimulite loomist heiteta sõidukitesse investeerimiseks.“

HISPAANIA JA PORTUGALI ÜHISAVALDUS

„Hispaania ja Portugal soovivad väljendada oma tänulikkust jõupingutuste eest, mida eesistujariik on teinud, et edendada läbirääkimisi massi ja mõõtmete direktiivi läbivaatamise üle. Me tunnustame kavandatava teksti positiivseid elemente, eelkõige sätteid, mis toetavad heiteta sõidukite kasutuselevõttu, mille üle meil on väga hea meel.

Samal ajal oleme jätkuvalt mures selle pärast, et kompromissis ei käsitleta piisavalt läbivaatamise põhieesmärki tagada hästi toimiv ühtne turg piiriüleste vedude ühtlustamise kaudu. Komisjoni esialgse ettepanekuga pakuti välja tasakaalustatud raamistik, austades liikmesriikide pädevust võimaldada riigisest piirangu suurendamist 40 tonnilt 44 tonnile, tagades samal ajal, et sellise otsuse tegemise korral kohaldataks rahvusvaheliste vedude suhtes sama piirangut. See kaitsemeede oli hädavajalik, et vältida killustatust ja tagada võrdsed tegutsemistingimused kogu liidus.

Kuna praeguse kompromissi kohaselt piirdatakse suuremate kaalupiirangute piiriülele kohaldamisel heiteta raskeveokitega, mille osakaal sõidukipargis on endiselt väga väike, võib see kompromiss nõrgendada direktiivi ühtlustamiseesmärki. Kui veod 44-tonniste sõidukitega on riigisisest lubatud, kuid neid ei lubata järjepidevalt rahvusvahelise transpordi tarbeks, seisavad ettevõtjad silmitsi ebavõrdsete ja ebatõhusate tingimustega, mis kahjustab ühtse turu toimimist.

Lisaks oleks 44-tonniste sõidukitega vedamise majanduslik ja keskkonnakasutajale asjatult piiratud. Veod 44-tonniste sõidukitega vähendavad sama kaubaveomahu jaoks vajalike sõitude arvu, suurendavad logistilist tõhusust ja vähendavad heitkoguseid võrreldes 40-tonnise kaalupiiranguga. Samuti võivad need aidata leevendada sektorit mõjutavat sõidukijuhtide puudust. Need eelised on eriti olulised Pürenee poolsaarel, kus piiratud raudtee-kaubaveoühendus ülejäänud Euroopaga suurendab sõltuvust maanteetranspordist ja muudab suurema kandevõimega sõidukite kasutamisest tuleneva suurema tõhususe eriti oluliseks.

Neid kaalutlusi arvesse võttes **ei ole Hispaanial ja Portugalil võimalik kavandatud üldist lähenemisviisi toetada**. Mõlemad delegatsioonid loodavad, et läbirääkimised Euroopa Parlamendiga võimaldavad saavutada siseturu toimimise aluseks olevate põhimõtetega paremini kooskõlas oleva tulemuse.“

Tehnoülevaatuspakett

B-punkti 3 juurde:

- a) **Direktiiv korralise tehnoülevaatuse kohta (millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL) ja direktiiv tehnokontrolli kohta (millega muudetakse direktiivi 2014/47/EL)**
- b) **Direktiiv sõidukite registreerimistunnistuste ja -andmete kohta (millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/37/EÜ)**

Üldine lähenemisviis

BELGIA AVALDUS

„Belgia toetab paketti suures osas ja kiidab heaks selle eesmärgid seoses liiklusohutusega, õhukvaliteediga ja müra leviku tõkestamisega. Samal ajal leiame, et tekst peaks olema ambitsioonikam.

Täpsemalt sooviksime näha täiendavaid mittesiduvaid ja positiivseid stiimuleid kaugmõõtmise kasutamiseks, kuna see on tõhus meetod, mistõttu on oluline julgustada liikmesriike seda kasutama.

Samuti kutsume üles seadma läbisõidumõõdikuga seotud pettuste küsimuses ambitsioonikamaid eesmärgi. Usume, et tugevama lähenemisviisil oleks otsene positiivne mõju miljonitele ELi kodanikele.

Lõpetuseks soovitame ajutise tehnoülevaatuse kontrollkaardi esialgse eesmärgi säilitamiseks jätta selle kontrollkaardi kasutamise võimaluse vaid välismaal elavatele ja M1-kategooria sõidukeid juhtivatele Euroopa kodanikele, selle asemel et laiendada seda N1-kategooria sõidukite kutsealastele kasutajatele.

Belgia on jätkuvalt konstruktiivne partner ja annab oma täieliku toetuse läbirääkimiste järgmises etapis.“

SAKSAMAA AVALDUS

„üldise lähenemisviisi kohta direktiivi ettepanekule, milles käsitletakse riiklikes sõidukiregistris registreeritud sõidukite registreerimistunnistusi ja -andmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ („sõidukite registreerimisandmete direktiiv“).

Saksamaa Liitvabariigi valitsus tervitab saavutatud kompromissi ja nõustub üldise lähenemisviisiga. Sõidukidokumentide digiteerimine on oluline mureküsimus, mis toob keskpikas perspektiivis nii kodanikele kui ka majandusele märkimisväärset leevendust. Saksamaa Liitvabariigi valitsus toetab ka ühtsete nõuete kehtestamist riiklikele sõidukiregistritele ja andmevahetuse reguleerimist.

Ent selgelt määratletud juhtudel kaalub riigi huvi arusaadavalt üles huvi liikmesriikidevahelist andmevahetust ühtlustada. See on nii juhtudel, mis puudutavad avalikku korda või julgeolekut.

Seetõttu on mõistlik, et sõidukite registreerimisandmete direktiivi artikli 15 lõikes 1 nähakse ette erandid andmevahetusest just selliste juhtude jaoks – andmete kogumise ja säilitamise kohustus ei tohi kujutada endast ELi liikmesriikidele julgeolekuriski.

Saksamaa Liitvabariigi valitsus tervitab seega asjaolu, et kõik avaliku korra ja julgeoleku tagamise eest vastutavaid ametiasutusi teenindavad sõidukid, sealhulgas relvajõudude ja tolli sõidukid on andmevahetuskohustusest vabastatud.

Lisaks tõlgendab Saksamaa Liitvabariigi valitsus artikli 15 lõiget 1 nii, et põhimõtteliselt on ELi liikmesriikide ülesanne määratleda asjaomased juhud või juhtude rühmad ning hinnata, kas erandi tegemise tingimused on iga juhtuderühma kui terviku puhul täidetud. Seetõttu ei ole nõutav iga sõiduki hindamine igal üksikjuhul eraldi.“

LÄTI AVALDUS

„Liiklusohutus on transpordipoliitika valdkonnas üks Läti peamisi prioriteete. Seetõttu toetab Läti kindlalt ettepaneku eesmärke, nimelt aidata parandada liiklusohutuse ja ökoloogilisuse taset, kestlikku liikuvust ning inimeste ja kaupade vaba liikumist kogu Euroopa Liidus. Seda näitab Läti seisukoht toetada Euroopa Komisjoni esialgses ettepanekus sisalduvaid elemente, nagu vanemate sõidukite sagedasem tehnülevaatus, mootorrataste kohustuslik tehnülevaatus, liiklevate sõidukite tehnokontrolli kehtestamine väikeste tarbesõidukite (N1-kategooria) suhtes ning uued heitekontrolli meetodid (PN, NOx).

Kuid selleks, et ettepanekuga selle kindlaksmääratud eesmärgid saavutada, **peab raamistik olema selge ja nõuded peavad praktikas toimima.**

Tänu pragmaatilisele koostööle, mis tehti eesistujariigi Taani, teiste liikmesriikide ja Euroopa Komisjoniga, pakuti ettepaneku paljude elementide asjus välja vastuvõetavad lahendused. Mõnes **Läti jaoks olulises** küsimuses ei ole vajalikku tasakaalu siiski veel saavutatud. Eespool toodud silmas pidades juhib Läti tähelepanu mitmele normide kohaldamise praktilisele takistusele, mis raskendab ettepaneku viimase kompromissversiooni täielikku toetamist.

Seetõttu **HOIDUB** Läti transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu **4. detsembri 2025. aasta istungil üldise lähenemisviisi üle hääletamisest.**

Üksikasjalik selgitus Läti seisukoha kohta punktide suhtes, millele me ei saa toetust anda, on esitatud käesoleva deklaratsiooni lisas.

Uute heitkoguse mõõtmismeetodite kasutuselevõtu tähtajad: Läti on üks vähestest liikmesriikidest, kes on kehtestanud tahkete osakeste arvu mõõtmise korra. Mõõtmismeetodi väljatöötamisele, vajalike seadmete turuletoomisele ja vajalikule väljaõppele kulus kümme aastat. Lisaks ei ole uute diiselmootorite ja NOx-i (lämmastikoksiidid) heitkoguste mõõtmiseks seda meetodit, mida kohaldatakse praktikas erinevates Euroopa kliimatingimustes, sealhulgas – ja mis on Läti puhul oluline – temperatuuril alla –10 C, veel läbiproovitud. Seetõttu on Läti mures, et tõhusa ja üldkohaldatava mõõtmismeetodi väljatöötamine ei ole kahe aasta jooksul teostatav, ning pooldab vähemalt viieaastast üleminekuperioodi pärast meetodi heakskiitmist, et tagada praktiline valmisolek.

Korraline ja liiklevate sõidukite NOx-i kontroll: Õiguspärase ootuste tagamiseks peaksid normide, meetodite ja seadmete kehtestamise ja kasutuselevõtmise tähtajad olema samad nii tehnülevaatus kui ka liiklevate sõidukite tehnokontrolli puhul. Seetõttu peab Läti vajalikuks kehtestada üleminekuperiood ka liiklevate sõidukite tehnokontrolli käigus tehtava diiselmootorite NOx-i kontrolli jaoks.

Tootjate teave ja elektrooniliste süsteemide põhjalik kontroll pardadiagnostika

analüüsivahendi abil: Läti toetab seda, et ettepanekuga julgustatakse raamistikku ajakohastama, võttes arvesse tehnoloogia arengut. Samal ajal peab Läti vajalikuks I lisa 10. rühmas (elektroonilised turvasüsteemid) sätestatud nõuete tõhusa kontrollimise tagamiseks rakendada seda tehnoloogiat järk-järgult ja viia esimese sammuna ellu katseprojekt, mille järel saab hinnata kontrollitehnoloogia teostatavust ja tõhusust. Läti leiab, et vaja on spetsiaalset katseseadet ja see tuleks lisada nõudena II lissasse ning selle kasutuselevõtuks tuleks kehtestada eraldi viieaastane tähtaeg.

Tahkete osakeste arvu piirväärtused: Läti rõhutab riske, mis on seotud ettepanekuga vähendada tahkete osakeste arvu ülemmäära ilma üleminekuperioodita praeguselt soovitatud tasemelt $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$ tasemele $250\ 000\ 1/\text{cm}^3$. Sobivama lahendusena näeme kaheaastast üleminekuperioodi ülemmääraga $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$, pärast mida võib ülemmäära alandada, kui tehnoloogia kasutamine osutub praktikas tõhusaks ja kui liikmesriigid on sellise lähenemisviisiga nõus.

Ajutised tehnöülevaatuse kontrollkaardid ja karistused: Läti toetab ajutiste kontrollkaartide raamistiku ühtlustamisega edasiliikumist. Võttes aga arvesse, et praeguse süsteemi kohaselt on tehnöülevaatuse nõuded liikmesriigiti endiselt erinevad, märgime praktilisi probleeme, mis tulenevad ühiste kriteeriumide ja valideerimise puudumisest. Lisaks ei piirata kavandatud sõnastusega sõnaselgelt ajutise kontrollkaardi kasutamist, st et seda tuleks kasutada üksnes sõiduki registreerimise liikmesriiki naasmiseks korralise tehnöülevaatuse tegemise eesmärgil, kusjuures ülevaatusele tuleks suunduda viivitamata pärast registreerimise liikmesriiki naasmist.

Karistuste kohaldamine: Läti on mures kohustusliku nõude pärast kehtestada karistused nii tehnöülevaatuse kui ka liiklevate sõidukite tehnokontrolli aegse sõidukisüsteemidega manipuleerimise eest. Arvestades, et kumbagi liiki kontrollide puhul ei hinnata põhjuseid, miks paigaldis või süsteem ei tööta, ega seda, kas põhjused on või võivad olla manipuleerimise tulemus, leiame, et nõue näha ette tõhusad karistused kavandatud sõnastuses on deklaratiivne ja sellel puudub praktiline lisaväärtus.“