



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 14. tammikuuta 2026  
(OR. en)

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

**EHDOTUS PÖYTÄKIRJAKSI**  
EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO  
(Liikenne, televiestintä ja energia)  
4. ja 5. joulukuuta 2025

## TORSTAI 4. JOULUKUUTA 2025

### 1. Esityslistan hyväksyminen


Neuvosto hyväksyi asiakirjassa 16020/25 olevan esityslistan.

## LIIKENNE

### Lainsäädäntökäsittelyt


(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

#### Maaliikenne

2. **Direktiivi tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta**  15611/25 + ADD 1 REV 2  
*Yleisnäkemyks*

Neuvosto muodosti yleisnäkemyksen edellä mainituissa asiakirjoissa esitetystä direktiivistä tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta.

Belgia, Espanja, Portugali ja Saksa antoivat liitteessä olevat lausumat.

3. **Liikennekelpoisuuspaketti** 
- a) **Direktiivi määräaikaikatsastuksista (direktiivin 2014/45/EU muuttaminen) ja teknisistä tienvarsitarkastuksista (direktiivin 2014/47/EU muuttaminen)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direktiivi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja ajoneuvorekisteritiedoista (direktiivin 1999/37/EY kumoaminen)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1  
*Yleisnäkemyks*

Neuvosto muodosti yleisnäkemyksen liikennekelpoisuuspaketin kahdesta ehdotuksesta sellaisena kuin ne ovat edellä mainituissa asiakirjoissa.

Belgia, Saksa ja Latvia antoivat liitteessä olevat lausumat.

#### 4. A-kohtien hyväksyminen

##### Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo

16129/25

Neuvosto hyväksyi kaikki edellä mainitussa asiakirjassa luetellut A-kohdat, mukaan lukien kaikki hyväksyttäviksi esitetyt kielitoisinnot COR- ja REV-asiakirjoista.

##### Muut asiat

5. a) IMOn nettonollakehystä koskeva tilannekatsaus 15937/1/25 REV 1  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

- b) **Käsiteltävinä olevat säädösehdotukset** (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)



**Asetus Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta**  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

11711/25 + ADD 1

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- c) **Puheenjohtajavaltion julkilausuma ”Rautatiealan kilpailukyvyyn parantaminen vähentämällä teknisiä ja hallinnollisia kustannuksia Euroopan laajuisen yhdenmukaistamisen ja käyttöönoton avulla”**  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*



16111/25

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- d) **Käsiteltävinä olevat säädösehdotukset** (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)




**Sotilaallisen liikkuvuuden paketti**  
*Komissio esittelee*



15793/25

15794/25 + ADD 1


Neuvosto pani merkille komission alustuksen.

- e) **Kestävän liikenteen investointisuunnitelma**  15021/25  
*Komission tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

- f) **Käsiteltävinä olevat säädösehdotukset** (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)  
- i) **Asetus kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta** 11821/23
- ii) **Asetus lentomatrustajien oikeuksista** 7615/13
- iii) **Asetus matrustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa** 16284/23 +ADD 1
- iv) **Asetus matrustajien oikeuksista multimodaalisten matkojen yhteydessä** 16307/23 + ADD 1
- v) **Asetus rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Direktiivin 1999/62/EY kohdennettu muuttaminen eurovinjetin osalta** 10936/25  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- g) **Tuleva korkean tason vuoropuhelu kansainvälisen liikennefoorumin Ukrainaa käsittelevässä yhteisen edun ryhmässä 4 (CIG4U) sekä Ukrainan liikenteen tukirahaston (UTSF) perustaminen tämän aloitteen puitteissa**  15704/25  
**(Tukholma, 17. helmikuuta 2026)**  
*Ruotsin tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Ruotsin antamat tiedot.

- h) EU:n päästökauppajärjestelmän yhtenäisestä laajentamisesta meriliikennepalveluihin aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia koskeva toimintakehitys** 16016/1/25 REV 1  
*Italian, Kreikan ja Maltan tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Italian, Kreikan ja Maltan antamat tiedot.

- i) Yhteinen julkilausuma raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurin haasteista** 15859/25  
*Bulgarian, Italian, Latvian, Puolan, Romanian, Slovakian, Suomen, Tšekin, Unkarin ja Viron tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Bulgarian, Italian, Latvian, Puolan, Romanian, Slovakian, Suomen, Tšekin, Unkarin ja Viron antamat tiedot.

- j) Sähköajoneuvojen kysynnän tukeminen yritysten ajoneuvokannan viherryttämistä koskevilla kunnianhimoisilla säännöillä** 16138/25  
*Ranskan tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Ranskan antamat tiedot.

- k) Henkilökohtaisia liikkumisvälineitä koskeva eurooppalainen politiikka** 16092/1/25 REV 1  
*Alankomaiden tiedotusasia, jota Belgia, Irlanti, Kreikka, Latvia, Liettua, Luxemburg, Portugali, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tšekki ja Unkari tukevat*

Neuvosto pani merkille Alankomaiden antamat tiedot, joita Belgia, Irlanti, Kreikka, Latvia, Liettua, Luxemburg, Portugali, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tšekki ja Unkari tukivat.

- l) Suurnopeusjunayhteyksiä koskeva toimintasuunnitelma** 14984/25  
*Komission tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

- m) **Transport Research Arena 2026 -konferenssi  
(Budapest, 18.–21. toukokuuta 2026)** ☐ 15850/25  
*Unkarin tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Unkarin antamat tiedot.

- n) **Hallinnollisen yksinkertaistamisen edistäminen ja  
turvallisuuden vahvistaminen siviilikäyttöön  
tarkoitettujen droonien alalla** ☐ 16054/2/25 REV 2  
*Belgian, Bulgarian, Espanjan, Kreikan, Kroatian, Latvian,  
Liettuan, Luxemburgin, Maltan, Puolan, Romanian,  
Slovakian, Slovenian, Tšekin ja Viron tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Belgian, Bulgarian, Espanjan, Kreikan, Kroatian, Latvian, Liettuan, Luxemburgin, Maltan, Puolan, Romanian, Slovakian, Slovenian, Tšekin ja Viron antamat tiedot.

- o) **Miehittämättömien ilma-alusten (dronien) ja kolmansista  
maista peräisin olevien salakuljetusilmapallojen  
aiheuttamat toistuvat siviili-ilmailun häiriöt** 15777/1/25 REV 1  
*Belgian, Latvian, Liettuan, Puolan, Suomen ja Viron  
tiedotusasia*
- p) **Oikeudenmukaisten ja häiriönsietokykyisten olosuhteiden  
varmistaminen Euroopan rautatiealalle** 16103/1/25 REV 1  
*Itävallan ja Ranskan tiedotusasia, jota Kroatia ja  
Portugali tukevat*
- q) **Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma**  
*Kyproksen tiedotusasia*

## PERJANTAI 5. JOULUKUUTA 2025

### TELEVIESTINTÄ


#### Muut kuin lainsäädäntöasiat

6. **Päätelmät Euroopan kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä**  15143/1/25 REV 1  
*Hyväksyminen*

Neuvosto hyväksyi päätelmät Euroopan kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä. Ministerit antoivat niille täyden tukensa. Ranska palautti mieleen 23. lokakuuta 2025 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät ja huomautti, että eristäytymisen ja protektionismin torjumisen lisäksi EU:n olisi selvennettävä, että se haluaa vähentää riippuvuutta ja lisätä strategista riippumattomuuttaan sekä kilpailukyvyn että turvallisuuden kannalta, ja otettava tämä kanta paremmin huomioon ilmaisuissaan.



7. **Yksinkertaistaminen ja digitalisaatio: yritysten taakan keventäminen digitaalisella**  15145/1/25 REV 1  
*Keskustelu*

Neuvosto keskusteli yksinkertaistamisesta ja digitalisaatiosta yritysten taakan keventämiseksi digitaalisella.

8. **Digipalvelusäädöksen täytäntöönpanon valvonta verkkoalustoilla ja sähköisessä kaupankäynnissä**  15594/25  
*Keskustelu*

Neuvosto keskusteli digipalvelusäädöksen täytäntöönpanosta verkkoalustoilla ja sähköisessä kaupankäynnissä.

#### Muut asiat

9. a) **Käsiteltävinä olevat säädösehdotukset** (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)  

**Eurooppalaiset yrityslompakot**  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

15701/25 + ADD 1

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- b) **Kansallisen sääntelyviranomaisen rahoitusmalli, jossa otetaan huomioon laajentuneet digitaaliset vastualueet**  16095/25  
*Portugalin tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Portugalin antamat tiedot.

- c) **Julistus Euroopan digitaalisesta suvereniteetista** 15781/25  
*Itävallan tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Itävallan antamat tiedot.

- d) **Euroopan digitaalista suvereniteettia käsittelevä huippukokous (Berliini, 18. marraskuuta 2025)** 16186/25  
*Ranskan ja Saksan tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Ranskan ja Saksan antamat tiedot.

- e) **Televiestintäministerien epävirallisessa kokouksessa käytyjen keskustelujen tulokset (julkinen istunto) (Horsens, 9.–10. lokakuuta 2025)** 15875/25  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- f) **Verkkovierailut Ukrainan, Moldovan ja Länsi-Balkanin maiden kanssa – tilannekatsaus** 16021/25  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- g) **Digitaalialan kansainväliset aloitteet** 16048/25  
*Komission tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille komission antamat tiedot.

- h) **Kybersuunnitelman testausharjoitus** 16022/25  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille puheenjohtajavaltion antamat tiedot.

- i) **Maailmanlaajuisten satelliittinavigointijärjestelmien (GNSS) häirintä ja manipulointi: kohti parempaa turvallisuutta ja suojelua** 15986/25  
*Espanjan, Latvian, Liettuan, Puolan, Saksan, Slovakian, Slovenian, Suomen, Tšekin ja Viron tiedotusasia*

Neuvosto pani merkille Espanjan, Latvian, Liettuan, Puolan, Saksan, Slovakian, Slovenian, Suomen, Tšekin ja Viron antamat tiedot. Bulgaria ilmaisi suullisesti tukensa tälle kohdalle.

- j) Droonien torjunta: digitaalitekniologia apuna kriittisen infrastruktuurin turvaamisessa  
*Komission tiedotusasia* 16128/25
- k) Neuvoston täytäntöönpanopäätös EU:n kyberturvallisuusreservistä Moldovalle annettavan tuen sallimisesta  
*Puheenjohtajavaltion tiedotusasia* 16032/1/25 REV 1
- l) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma  
*Kyproksen tiedotusasia*

- 
- I** Ensimmäinen käsittely
- C** Komission ehdotukseen perustuva kohta
- 2** Puheenjohtajan ehdottama julkinen keskustelu (neuvoston työjärjestyksen 8 artiklan 2 kohta)
-

**Lausumat asiakirjassa 16020/25 olevaan lainsäädäntöasioita koskevaan B-kohtaan****B-kohta 2:**

**Direktiivi tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta**  
*Yleisnäkemys*

**BELGIAN LAUSUMA**

”Belgia kannattaa puheenjohtajavaltio Tanskan esittämää yleisnäkemystä, vaikka suhtaudummekin edelleen erittäin varauksellisesti infrastruktuuriin kohdistuviin vaikutuksiin. Belgian kannatus lainsäätäjien lopulliselle kompromissille riippuu siitä, otetaanko nämä huolenaiheet huomioon. Belgialle on ensisijaisen tärkeää, että neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa aloitetaan mahdollisimman pian. Paino- ja mittadirektiivin tarkistaminen on merkittävä edistysaskel liikenteen hiilestä irtautumisessa ja yhdenmukaistamisessa Euroopan unionissa.

Tarkistuksella pyritään erityisesti yhdenmukaistamaan ja parantamaan raskaita tavarankuljetusajoneuvoja koskevaa nykyistä eurooppalaista kehystä sekä intermodaalikuljetusten ja päästöttömien ajoneuvojen kilpailukykyä. Tämä tarkoittaa erityisesti sitä, että tiettyjen ajoneuvoyhdistelmien enimmäispainorajoja nostetaan samalla kun raskaampien ajoneuvojen vaikutuksia infrastruktuuriin rajoitetaan. Keskusteluissa Belgia muiden jäsenvaltioiden tavoin vaati, että uuden direktiivin säännösten olisi oltava yhteensopivia teiden ja siltojen säilyttämisen kanssa. Tältä osin Belgia on tyytyväinen siihen, että yleisnäkemysehdotuksessa on säilytetty ajoneuvon painon määrittävä kaava. Kolmiakselisten moottoriajoneuvojen painorajaan liittyy kuitenkin edelleen varauksia, sillä nykyisessä kompromississa ei ole tarvittavia takeita siitä, että niiden infrastruktuuriin kohdistuvia vaikutuksia rajoitettaisiin. Belgia on esittänyt tältä osin vaihtoehdoisen ehdotuksen ja toivoo, että se otetaan huomioon tulevissa neuvotteluissa.

Belgia haluaisi pysyä jatkossakin rakentavana kumppanina ja aikoo antaa täyden tukensa neuvottelujen seuraavassa vaiheessa.”

**SAKSAN LAUSUMA**

tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun direktiivin 96/53/EY muuttamista koskevasta ehdotuksesta muodostettuun yleisnäkemykseen.

”Liittohallitus on tyytyväinen saavutettuun kompromissiin ja hyväksyy yleisnäkemyksen. Keskusteluissa painotettiin päätavoitteita, jotka ovat direktiivin yksinkertaistaminen ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton tukeminen samalla. Päästöttömien ajoneuvojen edistäminen käy yleisnäkemyksessä selkeästi ilmi, ja samalla otetaan huomioon vaikutukset infrastruktuuriin, koska näillä ajoneuvoilla on erityisiä teknisiä ominaisuuksia. Katsomme, että tekstissä on löydetty hyvä tasapaino tämän osalta.

Lisäksi liittohallitus antaa seuraavan lausuman.

Mitä tulee vähintään 17,88-metrisiin pidennettyihin nivelajoneuvoihin, liittohallitus kannattaa pikemminkin Euroopan laajuista sopimusta kuin yksittäisiä kansallisia ratkaisuja. Mitä tulee mahdollisuuteen sallia kansallisella tasolla yhdysliikenne pidennetyillä nivelajoneuvoilla, liittohallitus pitää ratkaisevan tärkeänä, että päästöttömiin ajoneuvoihin tehtäville investoinneille luodaan lisäkannustimia.”

## **ESPANJAN JA PORTUGALIN YHTEINEN LAUSUMA**

”Espanja ja Portugali ilmaisevat arvostavansa puheenjohtajavaltion pyrkimyksiä edistää paino- ja mittadirektiivin tarkistamista koskevia neuvotteluja. Tunnustamme ehdotetun tekstin myönteiset osat, joista erityisen tervetulleita ovat säännökset, joilla tuetaan päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa.

Samalla olemme yhä huolissamme siitä, että kompromississa ei oteta riittävästi huomioon tarkistuksen perimmäistä tavoitetta, joka on varmistaa toimivat sisämarkkinat yhdenmukaistamalla rajat ylittäviä kuljetuksia. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa esitettiin tasapainoinen kehys, jossa kunnioitettiin jäsenvaltioiden toimivaltaa sallia lisäys 40 tonnista 44 tonniin kansallisella tasolla varmistaen samalla, että jos tällainen päätös tehtäisiin, samaa rajaa sovellettaisiin kansainvälisiin kuljetuksiin. Tämä suoja toimi oli olennaisen tärkeä hajanaisuuden välttämiseksi ja yhtäläisten toimintaolosuhteiden varmistamiseksi kaikkialla unionissa.

Rajoittamalla korkeampien rajojen soveltamista koskemaan rajat ylittävissä liikenteessä yksinomaan päästöttömiä raskaita hyötyajoneuvoja, joiden osuus kalustosta on yhä erittäin rajallinen, nykyinen kompromissi saattaa heikentää direktiivin yhdenmukaistamistavoitetta. Jos 44 tonnin kuljetukset sallitaan kotimaassa, mutta niitä ei sallita johdonmukaisesti kansainvälisissä kuljetuksissa, liikenteenharjoittajien olosuhteet ovat epätasa-arvoiset ja tehottomat, mikä heikentää sisämarkkinoiden toimintaa.

Lisäksi 44 tonnin suuruisten kuljetusten taloudellisia ja ympäristöhyötyjä rajoitettaisiin tarpeettomasti. Neljäkymmenenneljän tonnin kuljetuksilla vähennetään samaan rahtimäärään tarvittavien matkojen määrää, parannetaan logistista tehokkuutta ja vähennetään päästöjä 40 tonnin rajaan verrattuna. Tämä voi myös lievittää alan kuljettajapulaa. Nämä edut ovat erityisen merkityksellisiä Iberian niemimaalla, missä heikot rautatieyhteydet muuhun Eurooppaan lisäävät riippuvuutta maantieliikenteestä ja tekevät kapasiteetiltaan suuremmista ajoneuvoista saatavista tehokkuushyödyistä erityisen merkittäviä.

Edellä esitetyn perusteella **Espanja ja Portugali eivät voi kannattaa ehdotettua yleisnäkemyistä. Molemmat valtuuskunnat toivovat, että Euroopan parlamentin kanssa käytävissä neuvotteluissa päästään tulokseen, joka on yhteensopivampi sisämarkkinoiden toiminnan perustana olevien periaatteiden kanssa.”**

## **Liikennekelpoisuuspaketti**

- a) **Direktiivi määräaikaikatsastuksista (direktiivin 2014/45/EU muuttaminen) ja teknisistä tienvarsitarkastuksista (direktiivin 2014/47/EU muuttaminen)**
- b) **Direktiivi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja ajoneuvorekisteritiedoista (direktiivin 1999/37/EY kumoaminen)**

### **B-kohta 3:**

*Yleisnäkemys*

## **BELGIAN LAUSUMA**

”Belgia kannattaa suurelta osin pakettia ja hyväksyy sen tavoitteet, jotka koskevat liikenneturvallisuutta, ilmanlaatua ja melun vähentämistä. Samalla katsomme, että tekstissä olisi asetettava kunnianhimoisempia tavoitteita.

Erityisesti toivomme lisää ei-sitovia ja myönteisiä kannustimia ottaa käyttöön etäseuranta. Se on tehokas keino, ja siksi on tärkeää kannustaa jäsenvaltioita hyödyntämään sitä.

Vaadimme myös kunnianhimoisempia tavoitteita mitä tulee matkamittaripetoksiin. Uskomme, että tiukemmalla linjalla olisi suora myönteinen vaikutus miljooniin EU:n kansalaisiin.

Lopuksi suosittelemme, että väliaikaisen katsastustodistuksen alkuperäinen tavoite säilytettäisiin siten, että sen käyttö rajoitettaisiin ulkomailta asuviin ja M1-luokan ajoneuvoja kuljettaviin EU:n kansalaisiin sen sijaan, että sitä laajennettaisiin koskemaan N1-luokan ajoneuvoja ammattikäytössä.

Belgia pysyy jatkossakin rakentavana kumppanina ja aikoo antaa täyden tukensa neuvottelujen seuraavassa vaiheessa.”

## **SAKSAN LAUSUMA**

yleisnäkemyksestä, joka koskee ehdotusta direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavista ajoneuvorekisteritiedoista sekä direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta.

”Liittohallitus on tyytyväinen saavutettuun kompromissiin ja hyväksyy yleisnäkemyksen. Ajoneuvoasiakirjojen digitalisointi on tärkeä kysymys, joka tuo keskipitkällä aikavälillä todellista helpotusta kansalaisille ja taloudelle. Liittohallitus kannattaa myös kansallisia ajoneuvorekistereitä koskevien yhdenmukaisten vaatimusten käyttöönottoa ja tietojenvaihdon sääntelyä.

Selkeästi määritellyissä tapauksissa valtion etu on kuitenkin huomattavasti tärkeämpi kuin jäsenvaltioiden välisen tietojenvaihdon yhdenmukaistamiseen liittyvä etu. Näin on silloin, kun on kyse yleisestä järjestyksestä tai turvallisuudesta.

Sen vuoksi on järkevää, että ajoneuvorekisteridirektiivin 15 artiklan 1 kohdassa säädetään tietojenvaihtoa koskevista poikkeuksista juuri näissä tapauksissa. Velvollisuus kerätä ja tallentaa tietoja ei saa aiheuttaa turvallisuusriskiä EU:n jäsenvaltioille.

Liittohallitus suhtautuu näin ollen myönteisesti siihen, että kaikki ajoneuvot, jotka kuuluvat yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyviä tehtäviä hoitaville viranomaisille, mukaan lukien asevoimat ja tulliviranomaiset, on vapautettu tietojenvaihtovelvollisuudesta.

Lisäksi liittohallitus tulkitsee 15 artiklan 1 kohtaa siten, että on lähtökohtaisesti EU:n jäsenvaltioiden tehtävä määrittellä asianomaiset tapaukset tai tapausryhmät ja arvioida, täyttyvätkö poikkeuksen edellytykset kunkin tapausryhmän osalta. Ajoneuvokohtainen tarkastelu ei näin ollen ole tarpeen.”

## LATVIAN LAUSUMA

”Liikenneturvallisuus on yksi Latvian tärkeimmistä prioriteeteista liikennepolitiikan alalla. Sen vuoksi Latvia kannattaa voimakkaasti ehdotuksen tavoitteita eli parantaa liikenneturvallisuutta ja ekologiaa, edistää kestäväää liikkumista sekä helpottaa ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta kaikkialla EU:ssa. Tämä käy ilmi Latvian kannasta tukea Euroopan komission alkuperäiseen ehdotukseen sisältyviä osia, joita ovat muun muassa vanhojen ajoneuvojen tiheämmät katsastukset, moottoripyörien pakolliset katsastukset, N1-luokan kevyiden hyötyajoneuvojen asettaminen tienvarsivalvontaan sekä uudet päästöjenrajoitusmenetelmät (PN, NO<sub>x</sub>). Jotta ehdotuksella voidaan saavuttaa määritellyt tavoitteet, **kehyksen on kuitenkin oltava selkeää ja vaatimusten on toimittava käytännössä.**

Moniin ehdotuksen osiin on esitetty hyväksyttävää ratkaisuja puheenjohtajavaltio Tanskan, muiden jäsenvaltioiden ja Euroopan komission kanssa tehdyn käytännönläheisen yhteistyön ansiosta. Joissakin **Latvian kannalta tärkeissä** kysymyksissä tarvittavaa tasapainoa ei kuitenkaan ole vielä saavutettu. Edellä esitetyn perusteella Latvia kiinnittää huomiota joihinkin normien soveltamiseen liittyviin käytännön esteisiin, joiden vuoksiehdotuksen viimeisintä kompromissiversiota on vaikea kannattaa täysin.

Näin ollen Latvia **PIDÄTTYÄ** äänestämästä yleisnäkemyksestä liikenne-, televiestintä- ja energianeuvostossa 4. joulukuuta 2025.

Tämän lausuman liitteessä on yksityiskohtainen selitys Latvian kannasta niihin kohtiin, joita emme voi kannattaa.

**Uusien päästöttestausmenetelmien käyttöönottoa koskevat määräajat:** Latvia on yksi harvoista jäsenvaltioista, joka on ottanut käyttöön hiukkasmäärän (PN) mittausmenettelyn. Testausmenetelmän kehittäminen, tarvittavien laitteiden toimittaminen markkinoille sekä tarvittava kouluttaminen kesti 10 vuotta. Vastaavasti uusien dieselmootoreiden ja typen oksidien testaamiseksi ei ole vielä osoitettu menetelmää, jota voidaan soveltaa käytännössä Euroopan eri sääoloissa, mukaan lukien yli 10 asteen pakkasessa, mikä on Latvian kannalta tärkeää. Näin ollen Latvia on huolissaan siitä, onko mahdollista kehittää tehokas ja yleisesti sovellettava testausmenetelmä kahden vuoden kuluessa. Se kannattaa vähintään viiden vuoden siirtymäkautta menetelmän hyväksymisen jälkeen, jotta voidaan varmistaa sen olevan valmis käytännössä.

**Typen oksidien määräaikaiset tienvarsitarkastukset:** Luottamuksensuojan varmistamiseksi olisi sääntöjen, menetelmien ja laitteiden täytäntöönpanolle oltava samat määräajat sekä katsastusten että tienvarsitarkastusten osalta. Näin ollen Latvia katsoo, että on tarpeen säätää siirtymäkaudesta, joka koskee dieselmootoreiden typen oksidien tarkastamista teknisten tienvarsitarkastusten yhteydessä.

**Valmistajan tiedot ja elektronisten järjestelmien perusteellinen valvonta OBD-järjestelmän (ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän) avulla:** Latvia kannattaa sitä, että ehdotuksessa kannustetaan päivittämään kehystä teknologisen kehityksen pohjalta. Samalla Latvia katsoo, että jotta voidaan todentaa tehokkaasti vaatimukset, jotka on esitetty liitteessä I olevassa ryhmässä 10 (sähköiset turvajärjestelmät), on tarpeen ottaa tämä teknologia käyttöön asteittain ja toteuttaa ensin pilottihanke, jonka jälkeen voidaan arvioida todentamisteknologian toteutettavuutta ja tehokkuutta. Latvia katsoo, että tarvitaan erityinen testauslaite, joka sisällytetään vaatimuksena liitteen II soveltamisalaan ja jonka täytäntöönpanolle asetetaan erillinen viiden vuoden määräaika.

**Hiukkasmäärän (PN) raja-arvo:** Latvia painottaa riskejä, jotka liittyvät ehdotukseen alentaa hiukkasmäärän raja-arvoa ilman siirtymäkautta tämänhetkisestä suosituksesta, joka on  $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$ ,  $250\ 000\ 1/\text{cm}^3$ :iin. Asianmukaisempana ratkaisuna pidämme  $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$ :n kynnyksarvoa ja kahden vuoden siirtymäkautta, jonka jälkeen kynnyksarvoa voidaan laskea, jos teknologiat osoittautuvat käytännössä toimiviksi ja jäsenvaltiot hyväksyvät tällaisen lähestymistavan.

**Väliaikaiset katsastustodistukset ja seuraamukset:** Latvia kannattaa sitä, että väliaikaisen katsastustodistuksen yhdenmukaistamista edistetään. Koska tämän hetkinen järjestelmä on kuitenkin sellainen, että eri jäsenvaltioissa on erilaiset katsastusvaatimukset, olemme panneet merkille käytännön ongelmia, jotka johtuvat yhteisten kriteerien ja validoinnin puutteesta. Ehdotetussa sanamuodossa ei myöskään nimenomaisesti rajoiteta väliaikaisen todistuksen käyttöä eli sitä, että väliaikaista todistusta olisi käytettävä ainoastaan silloin, kun ajoneuvo palautetaan sen rekisteröintijäsenvaltioon säännöllistä katsastusta varten ja viipymättä sen jälkeen, kun ajoneuvo on palautettu rekisteröintijäsenvaltioon.

**Seuraamusten täytäntöönpano:** Latvia on huolissaan pakollisesta vaatimuksesta määrätä seuraamuksia ajoneuvojärjestelmien vilpillisestä käsittelystä sekä katsastusten että tienvarsitarkastusten yhteydessä. Koska kummassakaan tarkastustyyppissä ei arvioida syytä, joiden vuoksi asennus tai järjestelmä ei toimi, eikä sitä, johtuvatko tai voisivatko syyt johtua vilpillisestä käsittelystä, katsomme, että vaatimus tehokkaiden seuraamusten säätämisestä ehdotetussa sanamuodossa on toteava, eikä sillä ole käytännön lisäarvoa.”