



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2026. január 14.
(OR. en)

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

TERVEZET – JEGYZŐKÖNYV
AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA
(Közlekedés, Távközlés és Energia)
2025. december 4. és 5.

A 2025. DECEMBER 4-I, CSÜTÖRTÖKI ÜLÉS

1. A napirend elfogadása


A Tanács elfogadta a 16020/25 dokumentumban foglalt napirendet.

KÖZLEKEDÉS

Jogalkotási tanácskozások


(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

Szárazföldi közlekedés

2. **Irányelv az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méreteinek, valamint megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról**  15611/25
+ ADD 1 REV 2
Általános megközelítés

A Tanács általános megközelítést fogadott el az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méreteinek, valamint megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, a fenti dokumentumokban foglalt irányelvről.

Belgium, Németország, valamint Portugália és Spanyolország közösen nyilatkozatot tett; e három nyilatkozat a mellékletben található.

3. **Műszaki alkalmassági jogszabálycsomag** 
- a) **Irányelv az időszakos műszaki vizsgálatokról (a 2014/45/EU irányelv módosítása) és a közúti műszaki ellenőrzésről (a 2014/47/EU irányelv módosítása)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Irányelv a járműforgalmi-engedélyekről és a gépjármű-nyilvántartási adatokról (az 1999/37/EK irányelv hatályon kívül helyezése)** 15615/25
+ ADD 1–2
+ ADD 3 REV 1
Általános megközelítés

A Tanács általános megközelítést fogadott el a műszaki alkalmassági jogszabálycsomagba tartozó, a fent említett dokumentumokban található két javaslatról.

Belgium, Németország és Lettország nyilatkozatot tett; e nyilatkozatok a mellékletben találhatók.

4. Az „A” napirendi pontok jóváhagyása

Nem jogalkotási tevékenységek jegyzéke

16129/25

A Tanács elfogadta a fent említett dokumentumban szereplő valamennyi „A” napirendi pontot, köztük az elfogadás céljából benyújtott valamennyi nyelvi COR és REV dokumentumot.

Egyéb

5. a) Az IMO nettó zéró kibocsátási célt szolgáló keretrendszerének jelenlegi állása
Az elnökség tájékoztatója 15937/1/25 REV 1

- b) **Aktuális jogalkotási javaslatok** (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)



Rendelet az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról

Az elnökség tájékoztatója

11711/25 + ADD 1

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- c) **Elnökségi nyilatkozat a következő témában: „A vasút versenyképessé tétele a technikai és igazgatási költségeknek az európai szintű harmonizáció és kiépítés révén történő csökkentésén keresztül”**
Az elnökség tájékoztatója



16111/25

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- d) **Aktuális jogalkotási javaslatok** (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)




A katonai mobilitásról szóló csomag *A Bizottság előterjesztése*



15793/25

15794/25 + ADD 1


A Tanács nyugtázta a Bizottság előterjesztését.

- e) **Fenntartható közlekedési beruházási terv**  15021/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság tájékoztatóját.

- f) **Aktuális jogalkotási javaslatok** (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)  
- i. **Rendelet az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolásáról** 11821/23
- ii. **Rendelet a légi utasok jogairól** 7615/13
- iii. **Rendelet az utasjogok Unión belüli érvényesítéséről** 16284/23 +ADD 1
- iv. **Rendelet az utasok multimodális utazásokkal összefüggő jogairól** 16307/23 + ADD 1
- v. **Rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről** 11718/23 + ADD 1
- vi. **Az 1999/62/EK irányelv (euromatrica-irányelv) célzott módosítása** 10936/25
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- g) **A Nemzetközi Közlekedési Fórum „Common Interest Group 4 Ukraine” elnevezésű csoportjának keretében a közeljövőben tervezett magas szintű párbeszéd, valamint az Ukrajna közlekedését támogató alap létrehozása e kezdeményezés keretében (Stockholm, 2026. február 17.)**  15704/25
Svédország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Svédország tájékoztatóját.

- h) **Cselekvési felhívás az EU ETS tengeri szállítási szolgáltatásokra történő egységes kiterjesztésének negatív hatásaival kapcsolatban** [2] 16016/1/25 REV 1
Görögország, Málta és Olaszország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Görögország, Málta és Olaszország tájékoztatóját.

- i) **Együttes nyilatkozat a nehézgépjárművek töltő-infrastruktúrájával kapcsolatos kihívásokról** [2] 15859/25
Bulgária, Csehország, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Olaszország, Románia és Szlovákia tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Bulgária, Csehország, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Olaszország, Románia és Szlovákia tájékoztatóját.

- j) **Az elektromos járművek iránti kereslet támogatása a vállalati flották környezetkímélőbbé tételére vonatkozó ambiciózus szabályok révén** [2] 16138/25
Franciaország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Franciaország tájékoztatóját.

- k) **A személyes mobilitási eszközökre vonatkozó európai politika** [2] 16092/1/25 REV 1
Hollandia tájékoztatója Belgium, Csehország, Finnország, Görögország, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Németország, Portugália, Románia, Szlovákia és Szlovénia támogatásával

A Tanács nyugtázta a Hollandia által, Belgium, Csehország, Finnország, Görögország, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Németország, Portugália, Románia, Szlovákia és Szlovénia támogatásával tartott tájékoztatót.

- l) **A nagy sebességű vasúti hálózatra vonatkozó cselekvési terv** [2] 14984/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság tájékoztatóját.

- m) **Transport Research Arena 2026**
(Budapest, 2026. május 18–21.)
Magyarország tájékoztatója

15850/25

A Tanács nyugtázta Magyarország tájékoztatóját.

- n) **Az adminisztratív egyszerűsítés előmozdítása és a biztonság megerősítése a polgári drónágazatban**
Belgium, Bulgária, Csehország, Észtország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Málta, Románia, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia tájékoztatója

16054/2/25 REV 2

A Tanács nyugtázta Belgium, Bulgária, Csehország, Észtország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Málta, Románia, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia tájékoztatóját.

- o) A pilóta nélküli légi járművek (drónok) és a harmadik országokból származó, csempészésre használt léggömbök által a polgári légi közlekedésben okozott sorozatos zavarok
Belgium, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország és Litvánia tájékoztatója

15777/1/25 REV 1

- p) Méltányos és reziliens feltételek biztosítása az európai vasúti ágazat számára
Ausztria és Franciaország tájékoztatója, Horvátország és Portugália támogatásával

16103/1/25 REV 1

- q) A soron következő elnökség munkaprogramja
Ciprus tájékoztatója

TÁVKÖZLÉS


Nem jogalkotási tevékenységek

- 6. Következtetések a digitális évtizedben az európai versenyképességről**  15143/1/25 REV 1
Jóváhagyás

A Tanács jóváhagyta az „Európai versenyképesség a digitális évtizedben” című következtetéseket. A miniszterek felszólalásaikban jelezték teljes körű támogatásukat, Franciaország pedig emlékeztetett az Európai Tanács 2025. október 23-i következtetéseire, és rámutatott arra, hogy az EU-nak – az elszigetelődés és a protekcionizmus elutasítása mellett – egyértelművé kell tennie, hogy függőségeit csökkenteni, stratégiai autonómiáját pedig növelni kívánja, mind versenyképességi, mind pedig biztonsági célokból, és hogy ezért megnyilvánulásai során megfelelőbben kell képviselnie ezt az álláspontot.



- 7. Egyszerűsítés és digitalizáció: a vállalkozások terheinek csökkentése a digitális területen**  15145/1/25 REV 1
Véleménycsere

A Tanács véleménycserét tartott „Egyszerűsítés és digitalizáció: a vállalkozások terheinek csökkentése a digitális területen” címmel.

- 8. A digitális szolgáltatásokról szóló rendeletnek az online platformok és az e-kereskedelem tekintetében való végrehajtása**  15594/25
Véleménycsere

A Tanács véleménycserét tartott a digitális szolgáltatásokról szóló rendeletnek az online platformok és az e-kereskedelem tekintetében való végrehajtásáról.

Egyéb

- 9. a) Aktuális jogalkotási javaslatok** (Nyilvános tanácskozás  
az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

Európai üzleti tárcák 15701/25 + ADD 1
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- b) A nemzeti szabályozó hatóság finanszírozási modellje: a kibővült digitális felelősségi körök figyelembevétele**  16095/25
Portugália tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Portugália tájékoztatóját.

- c) **Nyilatkozat az európai digitális szuverenitásról** ☒ 15781/25
Ausztria tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Ausztria tájékoztatóját.

- d) **Csúcstalálkozó az európai digitális szuverenitásról (Berlin, 2025. november 18.)** ☒ 16186/25
Franciaország és Németország tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Franciaország és Németország tájékoztatóját.

- e) **A távközlési miniszterek nem hivatalos ülésén folytatott megbeszélések eredményei (Horsens, 2025. október 9–10.)** ☒ 15875/25
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- f) **Barangolás Ukrajnával, Moldovával és a Nyugat-Balkánnal – az aktuális helyzet** ☒ 16021/25
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- g) **A digitális területre vonatkozó nemzetközi kezdeményezések** ☒ 16048/25
A Bizottság tájékoztatója

A Tanács nyugtázta a Bizottság tájékoztatóját.

- h) **A kiberbiztonsági tervre vonatkozó gyakorlat** ☒ 16022/25
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség tájékoztatóját.

- i) **A globális navigációs műholdrendszereket (GNSS) érintő olyan fenyegetésekkel szemben, mint az elektronikai zavarás (jamming) és a jelek hamisítása (spoofing): úton a fokozott biztonság és védelem felé** ☒ 15986/25
Csehország, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Németország, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia tájékoztatója

A Tanács nyugtázta Csehország, Észtország, Finnország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Németország, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia tájékoztatóját. Bulgária szóban fejezte ki a napirendi pont iránti támogatását.

- j) Drónelhárítás: a digitális technológiák hozzájárulása a kritikus infrastruktúrák védelméhez
A Bizottság tájékoztatója 16128/25
- k) A Tanács végrehajtási határozata az uniós kiberbiztonsági tartalékból Moldova számára nyújtandó támogatás engedélyezéséről
Az elnökség tájékoztatója 16032/1/25 REV 1
- l) A soron következő elnökség munkaprogramja
Ciprus tájékoztatója

-
- 1** első olvasat
- C** A Bizottság javaslatán alapuló napirendi pont
- 2** Nyilvános vita az elnökség javaslatára (a Tanács eljárási szabályzata 8. cikkének (2) bekezdése)
-

Nyilatkozatok a 16020/25 dokumentumban foglalt jogalkotási „B” napirendi pontokhoz

A 2. „B” napirendi ponthoz: **Irányelv az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méreteinek, valamint megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról**
Általános megközelítés

BELGIUM NYILATKOZATA

„Belgium támogatja a dán elnökség által előterjesztett általános megközelítést, bár az infrastruktúrára gyakorolt hatással kapcsolatban továbbra is komoly fenntartásaink vannak. Az, hogy Belgium támogatni fogja-e a társjogalkotók által elérendő végső kompromisszumot, attól függ majd, hogy figyelembe veszik-e ezeket az aggályokat. Belgium számára a legfontosabb, hogy a lehető leghamarabb megkezdődjenek a tárgyalások az Európai Parlamenttel. Az össztömegről és méretekről szóló irányelv felülvizsgálata alapvető mérföldkövet jelent a közúti közlekedés dekarbonizációjában és az Európai Unión belüli harmonizációjában.

A felülvizsgálat célja elsősorban a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jelenlegi európai keret harmonizálása és megerősítése, valamint az intermodális műveletek és a kibocsátásmentes járművek versenyképességének javítása. Ez többek között azzal jár, hogy egyes jármű-kombinációk esetében meg kell emelni a legnagyobb össztömegre vonatkozó határértékeket, ugyanakkor korlátozni kell a nehezebb járműveknek az infrastruktúrára gyakorolt hatását. A megbeszélések során Belgium más tagállamokhoz hasonlóan úgy érvelt, hogy az új irányelv rendelkezéseinek összeegyeztethetőnek kell lenniük az útjaink és hídjaink megőrzésére irányuló törekvéssel. E tekintetben Belgium üdvözli, hogy az általános megközelítés tervezetében továbbra is szerepel a hídképlet. Továbbra is vannak azonban fenntartások a hármastengelyű járművek össztömeghatárértékével kapcsolatban, mivel a jelenlegi kompromisszumos szövegben szereplők nem biztosítják a szükséges garanciákat az infrastruktúrára gyakorolt hatás korlátozásához. Belgium e tekintetben alternatív javaslatot terjesztett elő, és reméli, hogy azt a közelgő tárgyalások során figyelembe fogják venni.

Belgium továbbra is konstruktív partner kíván maradni, és a tárgyalások következő szakaszát teljes mértékben támogatni fogja.”

NÉMETORSZÁG NYILATKOZATA

„A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosítására irányuló javaslatra vonatkozó általános megközelítésről

A szövetségi kormány üdvözli az elért kompromisszumot, és egyetért az általános megközelítéssel. A tanácskozások középpontjában a fő célkitűzések álltak: az irányelv egyszerűsítése a kibocsátásmentes járművek elterjedésének egyidejű támogatása mellett. Az általános megközelítés egyértelműen hangsúlyozza a kibocsátásmentes járművek elterjedésének előmozdítását, figyelembe véve ugyanakkor az infrastruktúrára gyakorolt hatást, mivel ezek a járművek sajátos műszaki jellemzőkkel rendelkeznek. Véleményünk szerint a szöveg megfelelő egyensúlyt teremt e két szempont között.

A szövetségi kormány továbbá a következő nyilatkozatot teszi:

A 17,88 méteres vagy annál hosszabb nyerges szerelvényekre vonatkozóan a szövetségi kormány egész Európára érvényes megállapodást kíván elérni az elszigetelt tagállami megoldások helyett. A hosszabb nyerges szerelvényekkel végzett időzített szolgáltatások tagállami szintű engedélyezésének lehetőségét illetően a szövetségi kormány alapvetően fontosnak tartja, hogy további ösztönzőket vezessenek be a kibocsátásmentes járművekbe történő beruházások érdekében.”

SPANYOLORSZÁG ÉS PORTUGÁLIA EGYÜTTES NYILATKOZATA

„Spanyolország és Portugália elismerését fejezi ki azon erőfeszítések iránt, amelyeket az elnökség az ösztömegről és méretekről szóló irányelv felülvizsgálatáról folytatott tárgyalások előmozdítása érdekében tett. Nyugtázzuk a javasolt szöveg pozitív elemeit, különösen a kibocsátásmentes járművek elterjedését támogató rendelkezéseket, amelyeket határozottan üdvözlünk.

Továbbra is aggályaink vannak ugyanakkor azzal kapcsolatban, hogy a kompromisszum nem tesz kellőképpen eleget a felülvizsgálat egyik alapvető célkitűzésének, azaz annak, hogy a határokon átnyúló műveletek harmonizációja révén biztosítani kell az egységes piac jó működését. A Bizottság eredeti javaslata kiegyensúlyozott keretet biztosított, tiszteletben tartva a tagállamok azon hatáskörét, hogy belföldön lehetővé tegyék a megengedett legnagyobb össz tömeg 40 tonnáról 44 tonnára történő emelését, biztosítva azt is, hogy amennyiben ilyen döntés születik, ugyanez a határérték vonatkozzon a nemzetközi szállításra is. Ez a biztosíték elengedhetetlen eleme volt a fragmentáció elkerülésének és az Unión belüli egyenlő működési feltételek biztosításának.

Azáltal, hogy a magasabb össz tömeg-határértékek határokon átnyúló alkalmazása kizárólag a kibocsátásmentes nehézgépjárművekre korlátozódik – amelyek száma a járműállományban továbbra is igen csekély –, a jelenlegi kompromisszum veszélyezteti az irányelv harmonizációs célkitűzésének teljesülését. Ha a 44 tonnás járművekkel végzett műveletek engedélyezettek belföldön, de a nemzetközi szállításban engedélyezésük nem következetes, a fuvarozók egyenlőtlen és nem hatékony feltételekkel fognak szembesülni, ami aláássa az egységes piac működését.

Ezenkívül a 44 tonnás járművekkel végzett műveletek jelentette gazdasági és környezeti előnyök szükségtelenül korlátozottak lennének. A 44 tonnás járművek üzemeltetésével ugyanazt az árumennyiséget kevesebb úttal lehet leszállítani, ami – a 40 tonnás határértékhez képest – magasabb logisztikai hatékonyságot és kevesebb kibocsátást eredményez. Emellett segíthet enyhíteni az ágazatban fennálló járművezető-hiányt is. Ezek az előnyök különösen relevánsak az Ibériai-félsziget esetében, mivel csak korlátozott vasúti áru fuvarozási összeköttetés van a félsziget és Európa többi része között. Ezáltal az áruszállítás jobban rá van utalva a közúti szállításra, és különösen jelentőssé válik a nagyobb kapacitású járművekkel elérhető nagyobb hatékonyság.

E megfontolások fényében Spanyolország és Portugália nem tudja támogatni a javasolt általános megközelítést. A két delegáció reméli, hogy az Európai Parlamenttel folytatott tárgyalások során olyan eredmény születik majd, amely jobban összhangban áll a belső piac működését alátámasztó elvekkel.”

Műszaki alkalmassági jogszabálycsomag

- a) **Irányelv az időszakos műszaki vizsgálatokról (a 2014/45/EU irányelv módosítása) és a közúti műszaki ellenőrzésről (a 2014/47/EU irányelv módosítása)**
- b) **Irányelv a járműforgalmi-engedélyekről és a gépjármű-nyilvántartási adatokról (az 1999/37/EK irányelv hatályon kívül helyezése)**

Általános megközelítés

A 3. „B” napirendi ponthoz:

BELGIUM NYILATKOZATA

„Belgium nagymértékben támogatja a csomagot, és egyetért annak a közúti közlekedésbiztonságra, a levegőminőségre és a zajcsökkentésre vonatkozó célkitűzéseivel. Ugyanakkor úgy véljük, hogy a szövegnek nagyobb fokú ambíciót kellene tükröznie.

Azt szeretnénk konkrétan, ha a szöveg további, nem kötelező erejű pozitív ösztönzőkkel segítené a távérzékelés alkalmazását, mivel az hatékony technikát jelent, ezért fontos a tagállamokat a használatára bátorítani.

Emellett ambiciózusabb célkitűzéseket szorgalmazunk a kilométer-számlálóval kapcsolatos csalásokkal szemben. Úgy véljük, hogy egy határozottabb megközelítés uniós polgárok millióinak életére gyakorolna közvetlen pozitív hatást.

Végezetül javasolnánk az ideiglenes műszaki vizsgálati bizonyítvány eredeti céljának megtartását: annak használatát a külföldön élő és M1 kategóriájú járműveket vezető európai polgárokra kellene korlátozni, és nem szabadna kiterjeszteni az N1 kategóriájú járművekkel való hivatásos használatra.

Belgium továbbra is konstruktív partner marad, és a tárgyalások következő szakaszát teljes mértékben támogatni fogja.”

NÉMETORSZÁG NYILATKOZATA

„A járműforgalmi-engedélyekről és a nemzeti járműnyilvántartásokban rögzített gépjármű-nyilvántartási adatokról, valamint az 1999/37/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló irányelvjavaslatra (a gépjármű-nyilvántartási adatokról szóló irányelvjavaslat) vonatkozó általános megközelítésről

A szövetségi kormány üdvözli az elért kompromisszumot, és egyetért az általános megközelítéssel. A járművek okmányainak digitalizálása fontos kérdés, amely középtávon észrevehető könnyebbséget fog hozni a polgárok és a gazdaság számára. A szövetségi kormány a nemzeti járműnyilvántartásokra vonatkozó egységes követelmények bevezetését és az adatcsere szabályozását is támogatja.

Mindazonáltal, egyértelműen meghatározott esetekben az állam érdeke érthető módon nagyobb súllyal esik latba, mint a tagállamok közötti adatcsere harmonizációjához fűződő érdek. Ez a helyzet áll fenn a közrendet vagy a közbiztonságot befolyásoló körülmények esetén.

Ezért ésszerű, hogy a gépjármű-nyilvántartási adatokról szóló irányelv 15. cikkének (1) bekezdése pontosan ezekre az esetekre vonatkozóan kivételeket tesz lehetővé az adatcsere alól – az adatgyűjtési és -tárolási kötelezettség nem jelenthet biztonsági kockázatot az uniós tagállamok számára.

A szövetségi kormány ezért üdvözli azt a tény, hogy a közrend és a közbiztonság fenntartásáért felelős hatóságokat kiszolgáló valamennyi jármű mentesül az adatcsere kötelezettsége alól, ideértve a fegyveres erők és a vámhatóságok járműveit is.

A szövetségi kormány továbbá úgy értelmezi a 15. cikk (1) bekezdését, hogy elviekben az uniós tagállamok maguk határozhatják meg a releváns eseteket, illetve esetcsoportokat, és értékelhetik ki, hogy teljesülnek-e a mentesség feltételei az egyes esetcsoportok egésze tekintetében. Ezért nincs szükség járműspecifikus eseti vizsgálatra.”

LETTORSZÁG NYILATKOZATA

„A közúti közlekedésbiztonság a közlekedéspolitika egyik fő prioritását jelenti Lettország számára. Lettország ezért határozottan támogatja a javaslat célkitűzéseit, nevezetesen a hozzájárulást a közúti közlekedésbiztonság és a környezettudatosság javításához, a fenntartható mobilitáshoz, valamint a személyek és áruk Európai Unión belüli szabad mozgásához. Ezt jelzi, hogy Lettország támogatja az Európai Bizottság eredeti javaslatában szereplő olyan elemeket, mint a régebbi járművek gyakoribb műszaki vizsgálata, a motorkerékpárok kötelező műszaki vizsgálata, a könnyű haszongépjárművek (N1 kategória) közúti műszaki ellenőrzés alá vonása, valamint az új kibocsátás-ellenőrzési módszerek (részecskeszám, NO_x).

Ahhoz azonban, hogy a javaslat elérje a meghatározott célkitűzéseket, **a keretnek egyértelműnek kell lennie, és a követelményeknek a gyakorlatban is működniük kell.**

A dán elnökséggel, a többi tagállammal és az Európai Bizottsággal folytatott pragmatikus együttműködésnek köszönhetően a javaslat számos elemével kapcsolatban sikerült elfogadható megoldást javasolni. Néhány, **Lettország számára fontos** kérdésben azonban még nem sikerült elérni a szükséges egyensúlyt. A fentiek fényében Lettország a normák alkalmazása előtt álló több olyan gyakorlati akadályra felhívja a figyelmet, amely miatt nehéz maradéktalanul támogatni a javaslat legutóbbi kompromisszumos változatát.

Lettország ezért a TTE Tanács 2025. december 4-i ülésén az általános megközelítésről tartott szavazás során TARTÓZKODIK.

E nyilatkozathoz mellékeljük Lettország álláspontjának részletes kifejtését azon pontokra vonatkozóan, amelyeket nem tudunk támogatni.

Az új kibocsátásvizsgálati módszerek bevezetésére vonatkozó határidők: Lettország egyike azon kevés tagállamoknak, amelyek részecskeszám-mérési eljárást alkalmaznak. A vizsgálati módszer kidolgozása, a szükséges berendezések piaci beszerzése, valamint a szükséges képzés 10 évet vett igénybe. Ehhez hasonlóan még nem bizonyította hatásosságát az új dízelmotorok és a NO_x (nitrogén-oxidok) vizsgálatára szolgáló módszer, amely Európában a gyakorlatban eltérő éghajlati viszonyok mellett, azaz – ami Lettország esetében különösen jelentős – akár –10 °C alatt is alkalmazandó. Lettország számára ezért aggályos, hogy lehetséges-e két éven belül kidolgozni egy hatékony és általánosan alkalmazandó vizsgálati módszert, ezért a gyakorlati felkészültség biztosítása érdekében a módszer jóváhagyását követően legalább ötéves átmeneti időszakot javasol.

A NO_x mérése időszakos műszaki vizsgálatok és közúti ellenőrzések során: A jogos elvárások teljesülésének biztosítása érdekében a szabályok alkalmazási határidejének, a módszereknek és a felszereléseknek a műszaki vizsgálatok és a közúti ellenőrzések esetében is azonosnak kell lenniük. Lettország szerint ezért a dízelmotoroknak a közúti műszaki ellenőrzések során végzett NO_x-ellenőrzésére is átmeneti időszakot kell biztosítani.

Gyártói információk és az elektronikus rendszerek részletes ellenőrzése fedélzeti diagnosztikai (OBD) elemző eszközzel: Lettország támogatja, hogy a javaslat a technológiai fejlődés fényében ösztönzi a keret aktualizálását. Ugyanakkor Lettország úgy véli, hogy az I. melléklet 10. csoportjában (elektronikus biztonsági rendszerek) meghatározott követelmények hatékony ellenőrzésének biztosítása érdekében ezt a technológiát fokozatosan kell bevezetni, és első lépésként kísérleti projektet kell végrehajtani, amelyet követően értékelni lehet az ellenőrzési technológia megvalósíthatóságát és hatékonyságát. Lettország szerint külön vizsgálati eszközre van szükség, amelyet követelményként fel kell venni a II. mellékletbe, és amely tekintetében egy külön ötéves végrehajtási határidőt kell megállapítani.

A részecskeszámra (PN) vonatkozó határérték: Lettország hangsúlyozni kívánja, hogy a részecskeszám-értékekre vonatkozó küszöb átmeneti időszak nélküli, a jelenleg ajánlott 1 000 000 1/cm³-ről 250 000 1/cm³-re való javasolt csökkentése kockázatokkal jár. Megfelelőbb megoldásnak tartjuk egy kétéves átmeneti időszak előírását, amelyben a küszöbérték 1 000 000 1/cm³ marad, majd ezt követően a küszöbértéket csökkenteni lehet, ha a technológiák eredményessége a gyakorlatban bebizonyosodik, és feltéve, hogy a tagállamok egyetértenek ezzel a megközelítéssel.

Ideiglenes műszaki vizsgálati bizonyítványok és szankciók: Lettország támogatja az előrelépést az ideiglenes tanúsítványok keretrendszerének harmonizációjában. Tekintettel azonban arra, hogy jelenleg továbbra is olyan rendszer van életben, amelyben a különböző tagállamok eltérő műszaki vizsgálati követelményeket alkalmaznak, gyakorlati problémákat látunk amiatt, hogy nincsenek közös kritériumok és közös validálás. Emellett a javasolt megfogalmazás nem korlátozza kifejezetten az ideiglenes bizonyítvány használatát, tehát nem mondja ki, hogy az ideiglenes bizonyítványokat csak a jármű nyilvántartásba vételének helye szerinti tagállamba az időszakos műszaki vizsgálat elvégzése érdekében történő visszatérés céljából, illetve közvetlenül a visszatérést követő időszakban lehet használni.

Szankciók alkalmazása: Lettországot aggasztja az a kötelező követelmény, hogy mind a műszaki vizsgálatok, mind a közúti ellenőrzések során szankciókat kell kiszabni a járműrendszerek manipulálása esetén. Tekintettel arra, hogy az ellenőrzések egyik típusa során sem kerül sor annak vizsgálatára, hogy egy berendezés vagy rendszer miért nem működik, sem arra, hogy az adott ok manipulációra vezethető-e vissza, úgy véljük, hogy a hatékony szankciók kiszabására vonatkozó követelmény a javasolt megfogalmazásban deklaratív jellegű, és nincs gyakorlati hozzáadott értéke.”