

Briuselis, 2026 m. sausio 14 d.  
(OR. en)

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

**POSĖDŽIO PROTOKOLO PROJEKTAS**  
EUROPOS SAJUNGOS TARYBA  
(Transportas, telekomunikacijos ir energetika)  
2025 m. gruodžio 4 d. ir 5 d.

## 2025 M. GRUODŽIO 4 D., KETVIRTADIENIO, POSĖDIS

### 1. Darbotvarkės priėmimas

Taryba priėmė dokumente 16020/25 išdėstytą darbotvarkę.

## TRANSPORTAS

### Teisėkūros procedūra priimamų aktų svarstymas


(Viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)

Sausumos transportas

2. **Direktyva, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir didžiausią leistiną masę**  15611/25 + ADD 1 REV 2  
*Bendras požiūris*

Taryba susitarė dėl bendro požiūrio dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir didžiausią leistiną masę, kaip išdėstyta pirmiau nurodytuose dokumentuose.

Belgija, Portugalija ir Vokietija, kartu su Ispanija, pateikė priede išdėstytus pareiškimus.

3. **Techninės apžiūros teisės aktų rinkinys** 
- a) **Direktyva dėl periodinės techninės apžiūros (iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES) ir dėl techninio patikrinimo kelyje (iš dalies keičiama Direktyva 2014/47/ES)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direktyva dėl transporto priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos duomenų (kuria panaikinama Direktyva 1999/37/EB)** 15615/25 + ADD 1–2 + ADD 3 REV 1  
*Bendras požiūris*

Taryba susitarė dėl bendro požiūrio dėl dviejų pasiūlymų, sudarančių techninės apžiūros teisės aktų rinkinį, išdėstytų pirmiau nurodytuose dokumentuose.

Belgija, Latvija ir Vokietija pateikė priede išdėstytus pareiškimus.

#### 4. A punktų patvirtinimas

##### Su teisėkūros procedūra nesusijusių punktų sąrašas

16129/25

Taryba priėmė visus pirmiau nurodytame dokumente išvardytus A punktus, įskaitant visus priimti pateiktus COR ir REV dokumentus įvairiomis kalbomis.

#### Kiti klausimai

5. a) Dabartinė padėtis, susijusi su IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistema 15937/1/25 REV 1  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

- b) **Esami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų** (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)



**Reglamentas, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė**

11711/25 + ADD 1

*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- c) **Pirmininkaujančios valstybės narės deklaracija** 16111/25  
**„Užtikrinti geležinkelių konkurencingumą mažinant technines ir administracines išlaidas, šiuo tikslu pasitelkiant suderinimą ir diegimą Europos mastu“**  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*



Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- d) **Esami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų** (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)



**Karinio mobilumo dokumentų rinkinys**

15793/25



*Komisijos pranešimas*

15794/25 + ADD 1


Taryba susipažino su Komisijos pranešimu.

- e) **Investicijų į darnųjį transportą planas**  15021/25  
*Komisijos informacija*

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

- f) **Esami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų** (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)  
- i) **Reglamentas dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos** 11821/23
- ii) **Reglamentas dėl oro transporto keleivių teisių** 7615/13
- iii) **Reglamentas dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje** 16284/23 + ADD 1
- iv) **Reglamentas dėl daugiarašiu transportu keliaujančių keleivių teisių** 16307/23 + ADD 1
- v) **Reglamentas dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **Tikslinis Direktyvos 1999/62/EB dėl Eurovinjetės dalinis keitimas** 10936/25  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- g) **Būsimas aukšto lygio dialogas Tarptautinio transporto forumo 4-ojoje bendrų interesų grupėje Ukrainos klausimais (CIG4U), taip pat Ukrainos transporto rėmimo fondo (UTSF) įsteigimas pagal šią iniciatyvą (2026 m. vasario 17 d., Stokholmas)**  15704/25  
*Švedijos informacija*

Taryba susipažino su Švedijos pateikta informacija.

- h) Raginimas imtis veiksmų dėl ES ATLPS vienodo taikymo jūrų transporto paslaugoms neigiamo poveikio** ☐ 16016/1/25 REV 1  
*Graikijos, Italijos ir Maltos informacija*

Taryba susipažino su Graikijos, Italijos ir Maltos pateikta informacija.

- i) Bendra deklaracija dėl sunkiuoju transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros iššūkių** ☐ 15859/25  
*Bulgarijos, Čekijos, Estijos, Italijos, Latvijos, Lenkijos, Rumunijos, Slovakijos, Suomijos ir Vengrijos informacija*

Taryba susipažino su Bulgarijos, Čekijos, Estijos, Italijos, Latvijos, Lenkijos, Rumunijos, Slovakijos, Suomijos ir Vengrijos pateikta informacija.

- j) Elektrinių transporto priemonių paklausos rėmimas taikant plataus užmojo įmonių transporto priemonių parkų žalinimo taisykles** ☐ 16138/25  
*Prancūzijos informacija*

Taryba susipažino su Prancūzijos pateikta informacija.

- k) Europos asmeninių judumo prietaisų politika** ☐ 16092/1/25 REV 1  
*Nyderlandų, kuriems pritaria Airija, Belgija, Čekija, Graikija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Vengrija ir Vokietija, informacija*

Taryba susipažino su Nyderlandų, kuriems pritarė Airija, Belgija, Čekija, Graikija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Vengrija ir Vokietija, pateikta informacija.

- l) Veiksmų planas greitųjų geležinkelių srityje** ☐ 14984/25  
*Komisijos informacija*

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

- m) **2026 m. transporto mokslinių tyrimų arena (2026 m. gegužės 18–21 d., Budapeštas)** 15850/25  
*Vengrijos informacija*

Taryba susipažino su Vengrijos pateikta informacija.

- n) **Administracinio supaprastinimo spartinimas ir saugumo stiprinimas civilinių bepiločių orlaivių sektoriuje** 16054/2/25 REV 2  
*Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Estijos, Graikijos, Ispanijos, Kroatijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Liuksemburgo, Maltos, Rumunijos, Slovakijos ir Slovėnijos informacija*

Taryba susipažino su Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Estijos, Graikijos, Ispanijos, Kroatijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Liuksemburgo, Maltos, Rumunijos, Slovakijos ir Slovėnijos pateikta informacija.

- o) Nuolatiniai civilinės aviacijos sutrikimai dėl bepiločių orlaivių (dronų) ir kontrabandos oro balionų iš trečiųjų šalių 15777/1/25 REV 1  
*Belgijos, Estijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos ir Suomijos informacija*
- p) Sąžiningų ir atsparių sąlygų Europos geležinkelių sektoriui užtikrinimas 16103/1/25 REV 1  
*Austrijos ir Prancūzijos, kurioms pritaria Kroatija ir Portugalija, informacija*
- q) Pirmininkausiančios valstybės narės darbo programa   
*Kipro informacija*

**TELEKOMUNIKACIJOS**

**Su teisėkūros procedūra nesusijusi veikla**

6. **Išvados dėl Europos konkurencingumo skaitmeniniame dešimtmetyje** [2] 15143/1/25 REV 1  
*Patvirtinimas*

Taryba patvirtino išvadas dėl Europos konkurencingumo skaitmeniniame dešimtmetyje. Ministrai pareiškė visapusišką paramą, o Prancūzija priminė 2025 m. spalio 23 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas ir nurodė, kad ES turėtų nepasiduoti izoliacijos ar protekcionizmo nuotaikoms ir aiškiai parodyti norinti sumažinti priklausomybes ir padidinti savo strateginį savarankiškumą tiek konkurencingumo, tiek saugumo tikslais, ir taip geriau atspindėti šią poziciją savo komunikacijoje.

7. **Supaprastinimas ir skaitmenizacija. Įmonėms tenkančios naštos mažinimas skaitmeninėje srityje** [2] 15145/1/25 REV 1  
*Pasikeitimas nuomonėmis*

Taryboje pasikeista nuomonėmis tema „Supaprastinimas ir skaitmenizacija. Įmonėms tenkančios naštos mažinimas skaitmeninėje srityje“.

8. **Skaitmeninių paslaugų akto vykdymo užtikrinimas interneto platformų ir e. prekybos srityse** [2] 15594/25  
*Pasikeitimas nuomonėmis*

Taryboje pasikeista nuomonėmis dėl skaitmeninių paslaugų akto vykdymo užtikrinimo interneto platformų ir e. prekybos srityse.

**Kiti klausimai**

9. a) **Esami pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų** (viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį) [1][C]

**Europos verslo dėklės** 15701/25 + ADD 1  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- b) **Nacionalinės reguliavimo institucijos, svarstančios galimybę išplėsti skaitmeninę atsakomybę, finansavimo modelis** [2] 16095/25  
*Portugalijos informacija*

Taryba susipažino su Portugalijos pateikta informacija.

- c) **Deklaracija dėl Europos skaitmeninio suverenumo** ☒ 15781/25  
*Austrijos informacija*

Taryba susipažino su Austrijos pateikta informacija.

- d) **Aukščiausiojo lygio susitikimas Europos skaitmeninio suverenumo klausimu (2025 m. lapkričio 18 d., Berlynas)** ☒ 16186/25  
*Prancūzijos ir Vokietijos informacija*

Taryba susipažino su Prancūzijos ir Vokietijos pateikta informacija.

- e) **Diskusijų neformaliame telekomunikacijų ministrų posėdyje rezultatai (2025 m. spalio 9–10 d., Horsensas)** ☒ 15875/25  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- f) **Tarptinklinis ryšys su Ukraina, Moldova ir Vakarų Balkanais. Dabartinė padėtis** ☒ 16021/25  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- g) **Tarptautinės iniciatyvos skaitmeninėje srityje** ☒ 16048/25  
*Komisijos informacija*

Taryba susipažino su Komisijos pateikta informacija.

- h) **Pratybos pagal Kibernetinio saugumo planą** ☒ 16022/25  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija*

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- i) **Pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (GNSS) signalų trikdymas ir klastojimas: siekiant didesnio saugumo ir apsaugos** ☒ 15986/25  
*Čekijos, Estijos, Ispanijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Slovakijos, Slovėnijos, Suomijos ir Vokietijos informacija*

Taryba susipažino su Čekijos, Estijos, Ispanijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Slovakijos, Slovėnijos, Suomijos ir Vokietijos pateikta informacija. Bulgarija žodžiu pareiškė pritarianti šiam punktui.

- j) Kova su bepiločiais orlaiviais: skaitmeninių technologijų indėlis apsaugant ypatingos svarbos infrastruktūrą  
*Komisijos informacija* 16128/25
- k) Tarybos įgyvendinimo sprendimas dėl leidimo teikti Moldovai paramą iš ES kibernetinio saugumo rezervo  
*Pirmininkaujančios valstybės narės informacija* 16032/1/25 REV 1
- l) Pirmininkausiančios valstybės narės darbo programa  
*Kipro informacija*

- 
- ❶ Pirmasis svarstymas
- ❷ Komisijos pasiūlymu grindžiamas punktas
- ❸ Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyti vieši debatai (Tarybos darbo tvarkos taisyklių 8 straipsnio 2 dalis)
-

**Pareiškimai dėl su teisėkūros procedūra susijusių B punktu, išdėstytų dok. 16020/25**

**Dėl B punktu  
sarašo 2 punkto:**

**Direktyva, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB,  
nustatanti tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus  
matmenis ir didžiausią leistiną masę**

*Bendras požiūris*

**BELGIJOS PAREIŠKIMAS**

„Belgija pritaria pirmininkaujančios Danijos pateiktam bendram požiūriui, tačiau vis dar turime rimtų abejonių dėl poveikio infrastruktūrai. Belgijos pritarimas galutiniam kompromisui, kurį pasieks abi teisėkūros institucijos, priklausys nuo to, ar į šiuos susirūpinimą keliančius klausimus bus atsižvelgta. Belgijos prioritetas – kad derybos su Europos Parlamentu būtų pradėtos kuo greičiau. Masės ir matmenų direktyvos peržiūra yra esminis žingsnis dekarbonizuojant kelių transportą ir nuostatas dėl dekarbonizacijos derinant Europos Sąjungoje.

Visų pirma peržiūra siekiama suderinti ir sustiprinti dabartinę mūsų sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomą europinę sistemą ir įvairiarūšio vežimo operacijų ir visai netaršių transporto priemonių konkurencingumą. Tai visų pirma reiškia, kad tam tikrų transporto priemonių junginių didžiausios masės ribų padidinimą, kartu apribojant sunkesnių transporto priemonių poveikį infrastruktūrai. Diskusijų metu Belgija, kaip ir kitos valstybės narės, teigė, kad naujosios direktyvos nuostatos turėtų būti suderinamos su mūsų kelių ir tiltų išsaugojimu. Šiuo atžvilgiu Belgija palankiai vertina tai, kad bendro požiūrio projekte lieka nuostata dėl tiltų. Tačiau vis dar lieka abejonių dėl transporto priemonių su sutrejinčiomis ašimis masės ribos, nes dabartiniame kompromisiniame tekste nėra būtinų garantijų, kad būtų apribotas poveikis infrastruktūrai. Šiuo klausimu Belgija pasidalijo alternatyviu pasiūlymu ir tikisi, kad į jį bus atsižvelgta būsimose derybose.

Belgija norėtų išlikti konstruktyvia partnere ir kitame derybų etape teiks visapusišką paramą.“

**VOKIETIJOS PAREIŠKIMAS**

„Dėl bendro požiūrio dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę.

Federalinė vyriausybė palankiai vertina pasiektą kompromisą ir pritaria bendram požiūriui. Svarstymų metu daugiausia dėmesio skirta pagrindiniams tikslams: supaprastinti direktyvą, kartu remiant didesnę visai netaršių transporto priemonių naudojimą. Bendrame požiūryje aiškiai pabrėžiamas visai netaršių transporto priemonių skatinimas, kartu atsižvelgiant į poveikį infrastruktūrai, nes šioms transporto priemonėms būdingos specifinės techninės charakteristikos. Mūsų nuomone, tekstu užtikrinama tinkama šių dviejų aspektų pusiausvyra.

Be to, federalinė vyriausybė pateikia šį pareiškimą.

Dėl ilgesnių sujungtųjų transporto priemonių, kurių ilgis yra 17,88 m ar daugiau, federalinė vyriausybė pageidautų, kad būtų pasiektas Europos masto susitarimas, o ne priimami atskiri nacionaliniai sprendimai. Dėl galimybės nacionaliniu lygmeniu leisti teikti švytuoklinio maršruto transporto paslaugas naudojant ilgesnes sujungtąsias transporto priemones, federalinė vyriausybė mano, kad labai svarbu sukurti papildomų paskatų investicijoms į visai netaršias transporto priemones.“.

## **ISPANIJOS IR PORTUGALIJOS BENDRAS PAREIŠKIMAS**

„Ispanija ir Portugalija norėtų padėkoti pirmininkaujanti valstybei narei už pastangas daryti pažangą derybose dėl Masės ir matmenų direktyvos peržiūros. Pripažįstame teigiamus siūlomo teksto elementus, visų pirma nuostatas, kuriomis remiamas visai netaršių transporto priemonių naudojimas, ir jas labai palankiai vertiname.

Kartu mums vis dar kelia susirūpinimą tai, kad kompromisiniame tekste nepakankamai atsižvelgiama į pagrindinį direktyvos peržiūros tikslą – užtikrinti gerai veikiančią bendrąją rinką suderinant tarpvalstybines operacijas. Pradiniame Komisijos pasiūlyme buvo pasiūlyta subalansuota sistema, pagal kurią kompetencija leisti padidinti ribą nuo 40 iki 44 tonų valstybės viduje lieka valstybėms narėms, kartu užtikrinant, kad, jei toks sprendimas būtų priimtas, ta pati riba būtų taikoma tarptautiniam transportui. Ši apsaugos priemonė buvo labai svarbi Sąjungoje siekiant išvengti susiskaidymo ir užtikrinti vienodas veiklos sąlygas.

Dėl to, jog dabartiniame kompromisiniame tekste numatoma, kad didesnės masės ribos tarpvalstybiniu mastu taikomos tik visai netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms, kurių transporto priemonių parke tebėra labai nedaug, gali susilpnėti direktyvos suderinimo tikslas. Jei 44 tonas sveriančiomis transporto priemonėmis vykdomos operacijos bus leidžiamos šalies viduje, bet nebus nuosekliai leidžiamos tarptautiniam transportui, vežėjai susidurs su nevienodomis ir neefektyviomis sąlygomis, o tai pakenks bendrosios rinkos veikimui.

Be to, būtų be reikalo mažinama 44 tonas sveriančiomis transporto priemonėmis vykdomų operacijų ekonominė nauda ir nauda aplinkai. Palyginti su 40 tonų riba, taikant 44 tonų svorio ribą, sumažėja reisų, kurių reikia tam pačiam krovinių kiekiui, skaičius, padidėja logistikos efektyvumas ir sumažėja išmetamas teršalų kiekis. Tai taip pat gali padėti sumažinti vairuotojų trūkumą, kuris daro įtaką šiam sektoriui. Ši nauda ypač aktuali Pirėnų pusiasaliui, kuriame dėl ribotų krovinių vežimo geležinkeliais jungčių su likusia Europos dalimi didėja priklausomybė nuo kelių transporto, todėl ypač svarbu didinti efektyvumą naudojant didesnio pajėgumo transporto priemones.

Atsižvelgdamos į šias aplinkybes, **Ispanija ir Portugalija negali pritarti siūlomam bendram požiūriui. Abi delegacijos tikisi, kad derybos su Europos Parlamentu sudarys sąlygas pasiekti rezultatą, labiau atitinkantį principus, kuriais grindžiamas vidaus rinkos veikimas.“.**

### Techninės apžiūros teisės aktų rinkinys

#### Dėl B punktu sarašo 3 punkto:

- a) Direktyva dėl periodinės techninės apžiūros (iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES) ir dėl techninio patikrinimo kelyje (iš dalies keičiama Direktyva 2014/47/ES)
- b) Direktyva dėl transporto priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos duomenų (kuria panaikinama Direktyva 1999/37/EB)

*Bendras požiūris*

### BELGIJOS PAREIŠKIMAS

„Belgija iš esmės pritaria dokumentų rinkiniui ir jo tikslams dėl su kelių eismo saugumu, oro kokybe ir triukšmo mažinimu. Kartu manome, kad tekstas turėtų būti platesnio užmojo.

Konkrečiai, norėtume matyti papildomų neprivalomų ir pozityvių paskatų taikyti nuotolinį stebėjimą, atsižvelgiant į tai, kad tai yra veiksmingas metodas, todėl svarbu skatinti valstybes nares jį taikyti.

Taip pat raginame siekti platesnio užmojo tikslų odometro duomenų klastojimo klausimu. Manome, kad tvirtesnis požiūris turėtų tiesioginį teigiamą poveikį milijonams ES piliečių.

Galiausiai rekomenduojame išlaikyti pradinę laikinosios techninės apžiūros pažymos paskirtį, kad pažyma galėtų naudotis tik užsienyje gyvenantys ir M<sub>1</sub> klasės transporto priemonės vairuojantys Europos piliečiai; paskirtis neturi būti išplečiama taip, kad apimtų profesionalų naudojimą – N<sub>1</sub> klasės transporto priemonės.

Belgija išlieka konstruktyvia partnerė ir kitame derybų etape teiks visapusišką paramą.“

### VOKIETIJOS PAREIŠKIMAS

„Dėl bendro požiūrio dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl transporto priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos duomenų, įrašytų į nacionalinius transporto priemonių registrus, kuria panaikinama Tarybos direktyva 1999/37/EB.

Federalinė vyriausybė palankiai vertina pasiektą kompromisą ir pritaria bendram požiūriui. Transporto priemonių dokumentų skaitmenizavimas yra svarbus klausimas, nes vidutinės trukmės laikotarpiu tai suteiks pastebimos naudos tiek piliečiams, tiek ekonomikai. Federalinė vyriausybė taip pat pritaria tam, kad būtų nustatyti vienodi reikalavimai nacionaliniams transporto priemonių registrams ir būtų reglamentuojamas keitimasis duomenimis.

Tačiau aiškiai apibrėžtais atvejais valstybės interesas, savaime suprantama, yra svarbesnis už interesą suderinti valstybių narių keitimąsi duomenimis. Tai taikoma tuo atveju, kai daromas poveikis viešajai tvarkai ar saugumui.

Todėl pagrįsta, kad Direktyvos dėl transporto priemonių registracijos dokumentų 15 straipsnio 1 dalyje yra numatytos keitimosi duomenimis išimtys, taikomos būtent šiais atvejais – pareiga rinkti ir saugoti duomenis neturi kelti saugumo rizikos ES valstybėms narėms.

Todėl federalinė vyriausybė palankiai vertina tai, kad pareiga keistis duomenimis netaikoma visoms transporto priemonėms, kurias naudoja už viešosios tvarkos palaikymą ir saugumą atsakingos valdžios institucijos, įskaitant ginkluotąsias pajėgas ir muitinę.

Be to, federalinė vyriausybė 15 straipsnio 1 dalį aiškina taip, kad apibrėžti aktualius atvejus arba atvejų grupes ir įvertinti, ar išimties taikymo sąlygos yra įvykdytos dėl kiekvienos atvejų grupės kaip visumos, iš principo turi ES valstybės narės. Todėl nereikalaujama atlikti su konkrečia transporto priemone susijusio individualaus vertinimo.“.

## LATVIJOS PAREIŠKIMAS

„Kelių eismo saugumas yra vienas iš pagrindinių Latvijos prioritetų transporto politikos srityje. Todėl Latvija tvirtai remia pasiūlymo tikslus, t. y. padėti gerinti kelių eismo saugumą ir ekologiją, tvarų judumą, taip pat laisvą asmenų ir prekių judėjimą visoje Europos Sąjungoje. Tai matyti iš Latvijos pozicijos, kuria pritariama į pradinį Europos Komisijos pasiūlymą įtrauktiems elementams, pavyzdžiui, senesnių transporto priemonių techninę apžiūrą atlikti dažniau, privalomai atlikti motociklų techninę apžiūrą, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N<sub>1</sub> klasė) taikyti techninę kontrolę kelyje, taip pat taikyti naujus išmetamo teršalų kiekio kontrolės metodus (kietųjų dalelių skaičius, NO<sub>x</sub>).

Tačiau tam, kad pasiūlymu būtų pasiekti nustatyti tikslai, **sistema turi būti aiški, o reikalavimai turi būti veiksmingi praktiškai.**

Dėl pragmatiško bendradarbiavimo su pirmininkaujančia Danija, kitomis valstybėmis narėmis ir Europos Komisija dėl daugelio pasiūlymo elementų buvo pasiūlytas priimtinas sprendimas. Tačiau kai kuriais **Latvijai svarbiais klausimais** reikiama pusiausvyra dar nėra pasiekta. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Latvija atkreipia dėmesį į tam tikras praktines normų taikymo kliūtis, dėl kurių sunku visapusiškai pritarti naujausiai pasiūlymo kompromisinio teksto redakcijai.

Todėl **balsuojant dėl bendro požiūrio 2025 m. gruodžio 4 d. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje Latvija SUSILAIKO.**

Išsamus Latvijos pozicijos dėl punktų, kuriems negalime pritarti, paaiškinimas pateikiamas šios deklaracijos priede.

**Naujų išmetamo teršalų kiekio bandymo metodų įdiegimo terminai:** Latvija yra viena iš nedaugelio valstybių narių, priėmusių kietųjų dalelių skaičiaus matavimo procedūrą. Bandymo metodo kūrimas, reikalingos įrangos tiekimas rinkai, taip pat būtini mokymai užtruko 10 metų. Be to, naujų dyzelinių variklių ir NO<sub>x</sub> (azoto oksidų) kontrolės metodas, kuris praktiškai taikomas įvairiomis klimato sąlygomis Europoje, įskaitant – tai svarbi sąlyga Latvijai – esant žemesnei nei –10 °C temperatūrai, dar nėra patvirtintas. Todėl Latvija yra susirūpinusi dėl to, ar įmanoma per dvejus metus sukurti veiksmingą ir visuotinai taikomą bandymo metodą, ir pasisako už ne trumpesnę kaip penkerių metų pereinamąjį laikotarpį nuo metodo patvirtinimo, kad būtų užtikrintas praktinis pasirengimas.

**Periodinės išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio kontrolės ir patikrinimai kelyje:** Siekiant užtikrinti teisėtus lūkesčius, techninės apžiūros ir patikrinimų kelyje taisyklių, metodų ir įrangos įgyvendinimo terminai turėtų būti vienodi. Todėl Latvija mano, kad būtina numatyti pereinamąjį laikotarpį ir dyzelinių variklių išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio kontrolei atliekant techninius patikrinimus kelyje.

**Gamintojų pateikta informacija ir išsami elektroninių sistemų kontrolė naudojant vidinės diagnostikos sistemos (OBD sistema) analizės priemonę:** Latvija pritaria tam, kad pasiūlymu skatinama atnaujinti sistemą atsižvelgiant į technologinę plėtrą. Latvija taip pat mano, kad, siekiant veiksmingai patikrinti, ar laikomasi I priedo 10 grupėje (elektroninės apsaugos sistemos) nustatytų reikalavimų, šią technologiją būtina diegti palaipsniui ir pirmiausia įgyvendinti bandomąjį projektą, po kurio būtų galima įvertinti tikrinimo technologijos įgyvendinamumą ir veiksmingumą. Latvija mano, kad reikia specialios bandymo priemonės, kuri būtų įtraukta kaip reikalavimas į II priedą, ir kad reikia nustatyti atskirą penkerių metų įgyvendinimo terminą.

**Kietųjų dalelių skaičiaus ribinė vertė:** Latvija atkreipia dėmesį į riziką, susijusią su siūlomu kietųjų dalelių skaičiaus ribinės vertės sumažinimu nuo šiuo metu rekomenduojamo  $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$  iki  $250\ 000\ 1/\text{cm}^3$ , nenustatant pereinamojo laikotarpio. Manome, kad tinkamesnis sprendimas būtų nustatyti dvejų metų pereinamąjį laikotarpį, kurio metu būtų taikoma  $1\ 000\ 000\ 1/\text{cm}^3$  ribinė vertė ir po kurio, jei paaiškėtų, kad technologijų naudojimas yra praktiškai veiksmingas, ir jei valstybės narės pritartų tokiam požiūriui, ribinė vertė galėtų būti sumažinta.

**Laikinosios techninės apžiūros pažymos ir baudos:** Latvija palankiai vertina pažangą, padarytą derinant laikinųjų pažymų sistemą. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu techninės apžiūros reikalavimai įvairiose valstybėse narėse skiriasi, atkreipiame dėmesį į praktines problemas, atsirandančias dėl to, kad trūksta bendrų kriterijų ir patvirtinimo. Be to, siūloma formuluote nėra aiškiai ribojamas laikinosios pažymos naudojimas, t. y. nenurodyta, kad ji gali būti naudojama tik grįžtant į transporto priemonės registracijos valstybę narę reguliariai techninei apžiūrai atlikti, o grįžus apžiūra turi būti atlikta nedelsiant.

**Baudų taikymas:** Latvija yra susirūpinusi dėl privalomo reikalavimo taikyti baudas už manipuliavimą transporto priemonių sistemomis atliekant techninę apžiūrą ir patikrinimus keliuose. Atsižvelgdami į tai, kad atliekant šias patikras neįvertinamos priežastys, dėl kurių įrenginys arba sistema neveikia, ir, be to, į tai, ar priežastys yra arba galėtų būti manipuliavimo rezultatas, manome, kad siūlomas reikalavimas užtikrinti veiksmingas baudas yra deklaratyvaus pobūdžio ir neturi praktinės pridėtinės vertės.“