



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2026. gada 14. janvārī
(OR. en)

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

PROTOKOLA PROJEKTS

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME
(Transports, telekomunikācijas un enerģētika)

2025. gada 4. un 5. decembris

SANĀKSME CETURTDIEN, 2025. GADA 4. DECEMBRĪ

1. Darba kārtības apstiprināšana


Padome apstiprināja dokumentā 16020/25 izklāstīto darba kārtību.

TRANSPORTS

Leģislatīvo aktu apspriešana


(publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)

Sauszemes transports

2. **Direktīva, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK par noteiktu transportlīdzekļu maksimālajiem pieļaujamajiem gabarītiem un maksimālo pieļaujamo svaru**  15611/25 + ADD 1 REV 2
vispārēja pieeja

Padome panāca vispārēju pieeju attiecībā uz Direktīvu, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus un maksimālo pieļaujamo svaru, kā izklāstīts minētajos dokumentos.

Beļģija, Vācija un Portugāle kopā ar Spāniju iesniedza paziņojumus, kas izklāstīti pielikumā.

3. **Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa pakete** 
- a) **Direktīva par periodiskajām tehniskajām apskatēm (ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES) un par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (ar ko groza Direktīvu 2014/47/ES)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Direktīva par transportlīdzekļu reģistrācijas apliecībām un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem (ar ko atceļ Direktīvu 1999/37/EK)** 15615/25 + ADD 1-2 + ADD 3 REV 1
vispārēja pieeja

Padome panāca vispārēju pieeju par abiem priekšlikumiem attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi, kā izklāstīts iepriekš minētajos dokumentos.

Beļģija, Vācija un Latvija iesniedza paziņojumus, kas izklāstīti pielikumā.

4. "A" punktu apstiprināšana

neleģislatīvu jautājumu saraksts

16129/25

Padome apstiprināja visus "A" punktus, kas uzskaitīti minētajā dokumentā, tostarp visus apstiprināšanai iesniegtos lingvistiskos COR un REV dokumentus.

Citi jautājumi

5. a) pašreizējais stāvoklis saistībā ar SJO Neto nulles emisiju satvaru
prezidentvalsts sniegta informācija 15937/1/25 REV 1

- b) **Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi** (publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)



Regula, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu
prezidentvalsts sniegta informācija

11711/25 + ADD 1

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- c) **prezidentvalsts deklarācija "Padarīt dzelzceļu konkurētspējīgu, ar Eiropas mēroga saskaņošanas un izvēšanas palīdzību samazinot tehniskās un administratīvās izmaksas"**
prezidentvalsts sniegta informācija



16111/25

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- d) **Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi** (publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)




militārās mobilitātes pakete
Komisijas sniegta informācija



15793/25

15794/25 + ADD 1


Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- e) **Ilgspējīga transporta investīciju plāns**  15021/25
Komisijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- f) **Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi** (publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)  
- i) **Regula par transporta pakalpojumu radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti** 11821/23
- ii) **Regula par aviopasažieru tiesībām** 7615/13
- iii) **Regula par pasažieru tiesību izpildes panākšanu Savienībā** 16284/23 +ADD 1
- iv) **Regula par pasažieru tiesībām multimodālu braucienu kontekstā** 16307/23 + ADD 1
- v) **Regula par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- vi) **mērķtiecīgi grozījumi Direktīvā 1999/62/EK par eirovinjeti** 10936/25
prezidentvalsts sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- g) **Gaidāmais augsta līmeņa dialogs Starptautiskā Transporta foruma (ITF) Kopīgu interešu grupā Ukrainas jautājumos (Common Interest Group 4 Ukraine – CIG4U), kā arī Ukrainas transporta atbalsta fonda (UTSF) izveide saskaņā ar šo iniciatīvu (Stokholma, 2026. gada 17. februāris)**  15704/25
Zviedrijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Zviedrijas sniegto informāciju.

- h) **Aicinājums rīkoties, ņemot vērā negatīvās sekas, ko rada ES ETS nediferencēta attiecināšana uz jūras transporta pakalpojumiem** 16016/1/25 REV 1
Grieķijas, Itālijas un Maltas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Grieķijas, Itālijas un Maltas sniegto informāciju.

- i) **Kopīgs paziņojums par problēmām, kas saistītas ar lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūru** 15859/25
Bulgārijas, Čehijas, Igaunijas, Somijas, Ungārijas, Itālijas, Latvijas, Polijas, Rumānijas un Slovākijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Bulgārijas, Čehijas, Igaunijas, Itālijas, Latvijas, Polijas, Rumānijas, Slovākijas, Somijas un Ungārijas sniegto informāciju.

- j) **Atbalstīt pieprasījumu pēc elektrotransportlīdzekļiem, izmantojot vērienīgus noteikumus par uzņēmumu autoparku zaļināšanu** 16138/25
Francijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Francijas sniegto informāciju.

- k) **Eiropas politika attiecībā uz individuālām mobilitātes ierīcēm** 16092/1/25 REV 1
Nīderlandes sniegta informācija, ko atbalsta Beļģija, Čehija, Vācija, Grieķija, Ungārija, Īrija, Somija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija un Slovēnija

Padome pieņēma zināšanai Nīderlandes sniegto informāciju, ko atbalsta Beļģija, Čehija, Grieķija, Īrija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija un Slovēnija, Somija, Ungārija un Vācija.

- l) **Ātrgaitas dzelzceļa rīcības plāns** 14984/25
Komisijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- m) **Transporta pētniecības arēna 2026** 15850/25
(Budapešta, 2026. gada 18. – 21. maijs)
Ungārijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Ungārijas sniegto informāciju.

- n) **Administratīvās vienkāršošanas veicināšana un drošības stiprināšana civilo dronu jomā** 16054/2/25 REV 2
Beļģijas, Bulgārijas, Čehijas, Grieķijas, Horvātijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Luksemburgas, Maltas, Polijas, Rumānijas, Slovākijas, Slovēnijas un Spānijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Beļģijas, Bulgārijas, Čehijas, Grieķijas, Horvātijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Luksemburgas, Maltas, Polijas, Rumānijas, Slovākijas, Slovēnijas un Spānijas sniegto informāciju.

- o) **Atkārtoti civilās aviācijas traucējumi, ko izraisījuši bezpilota gaisa kuģi (droni) un gaisa balonu kontrabanda no trešām valstīm** 15777/1/25 REV 1
Beļģijas, Igaunijas, Somijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas sniegta informācija
- p) **Taisnīgu un noturīgu apstākļu nodrošināšana Eiropas dzelzceļa nozarei** 16103/1/25 REV 1
Austrijas un Francijas sniegta informācija, ko atbalsta Horvātija un Portugāle
- q) **nākamās prezidentvalsts darba programma**
Kipras sniegta informācija

TELEKOMUNIKĀCIJAS

Neleģislatīvi jautājumi

6. **Secinājumi par Eiropas konkurētspēju digitālajā desmitgadē**  15143/1/25 REV 1
apstiprināšana

Padome apstiprināja “Secinājumus par Eiropas konkurētspēju digitālajā desmitgadē”. Ministri uzstājās, paužot pilnīgu atbalstu, un Francija atgādināja Eiropadomes 2025. gada 23. oktobra secinājumus un norādīja, ka ES būtu jāvērsas pret izolāciju vai protekcionismu, taču arī jāprecizē vēlme samazināt atkarības un palielināt savu stratēģisko autonomiju kā konkurētspējas, tā drošības uzlabošanas nolūkos, un līdz ar to šī nostāja tai būtu atbilstošāk jādara zināma savos paziņojumos.



7. **Vienkāršošana un digitalizācija: sloga samazināšana uzņēmumiem digitālajā jomā**  15145/1/25 REV 1
viedokļu apmaiņa

Padomē notika viedokļu apmaiņa par vienkāršošanu un digitalizāciju – sloga samazināšanu uzņēmumiem digitālajā jomā.

8. **Digitālo pakalpojumu akta izpilde tiešsaistes platformās un e-komercijā**  15594/25
viedokļu apmaiņa

Padomē notika viedokļu apmaiņa par Digitālo pakalpojumu akta izpildi tiešsaistes platformās un e-komercijā.


Citi jautājumi

9. a) **Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi** (publiska apspriešana saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 16. panta 8. punktu)  

Eiropas uzņēmējdarbības maki
prezidentvalsts sniegta informācija

15701/25 + ADD 1

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- b) **Valsts regulatīvās iestādes finansēšanas modelis, ņemot vērā paplašinātos digitālos pienākumus**  16095/25
Portugāles sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Portugāles sniegto informāciju.

- c) **Deklarācija par Eiropas digitālo suverenitāti** 15781/25
Austrijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Austrijas sniegto informāciju.

- d) **Deklarācija par Eiropas digitālo suverenitāti** 16186/25
Berlīne, 2025. gada 18. novembris
Francijas un Vācijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Francijas un Vācijas sniegto informāciju.

- e) **Telekomunikāciju ministru neformālajā sanāksmē notikušo diskusiju rezultāti** 15875/25
(Horsensa, 2025. gada 9. un 10. oktobris)
prezidentvalsts sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- f) **Viesabonēšanas pakalpojumi ar Ukrainu, Moldovu un Rietumbalkāniem – pašreizējais stāvoklis** 16021/25
prezidentvalsts sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- g) **Starptautiskās iniciatīvas digitālajā jomā** 16048/25
Komisijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Komisijas sniegto informāciju.

- h) **Plāns kibernetikas jomā: mācības** 16022/25
prezidentvalsts sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai prezidentvalsts sniegto informāciju.

- i) **Globālo navigācijas satelītu sistēmu (GNSS) traucēšana un viltošana: palielināt drošību un aizsardzību** 15986/25
Čehijas, Igaunijas, Somijas, Vācijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Slovākijas, Slovēnijas un Spānijas sniegta informācija

Padome pieņēma zināšanai Čehijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Slovākijas, Slovēnijas, Somijas, Spānijas un Vācijas sniegto informāciju. Bulgārija pauda mutisku atbalstu šim punktam.

- j) Pretdronu joma: digitālo tehnoloģiju ieguldījums kritisko infrastruktūru aizsardzībā 16128/25
Komisijas sniegta informācija
- k) Padomes Īstenošanas lēmums, ar ko atļauj sniegt atbalstu 16032/1/25 REV 1
Moldovai no ES kibernetikas rezerves
prezidentvalsts sniegta informācija
- l) nākamās prezidentvalsts darba programma
Kipras sniegta informācija

-
- pirmais lasījums
- uz Komisijas priekšlikumu balstīts punkts
- Publiskas debātes pēc prezidentvalsts ierosinājuma (Padomes reglamenta 8. panta 2. punkts)
-

PAZIŅOJUMI PAR DOKUMENTĀ 16020/25 IZKLĀSTĪTAJIEM LEGISLATĪVAJIEM

“B” PUNKTIEM

Par “B” punktu
saraksta
2. punktu:

Direktīva, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK par noteiktu transportlīdzekļu maksimālajiem pieļaujamajiem gabarītiem un maksimālo pieļaujamo svaru
vispārēja pieeja

BELĢIJAS PAZIŅOJUMS

“Beļģija atbalsta prezidentvalsts Dānijas iesniegto vispārējo pieeju, tomēr mums joprojām ir nopietnas bažas par ietekmi uz infrastruktūru. Beļģijas atbalsts likumdevēju panāktajam galīgajam kompromisam būs atkarīgs no tā, vai šīs bažas tiks ņemtas vērā. Beļģijas prioritāte ir pēc iespējas ātrāk sākt sarunas ar Eiropas Parlamentu. Masas un gabarītu direktīvas pārskatīšana ir būtisks pagrieziena punkts autotransporta dekarbonizācijā un tās saskaņošanā Eiropas Savienībā.

Pārskatīšanas mērķis jo īpaši ir saskaņot un stiprināt pašreizējos Eiropas tiesību aktus, kas reglamentē mūsu smagos kravas transportlīdzekļus un intermodālo pārvadājumu un bezemisiju transportlīdzekļu konkurētspēju. Tas jo īpaši nozīmē palielināt maksimālās masas ierobežojumus konkrētiem transportlīdzekļu sastāviem, vienlaikus ierobežojot smagāku transportlīdzekļu ietekmi uz infrastruktūru. Diskusiju laikā Beļģija, tāpat kā citas dalībvalstis, argumentēja, ka jaunās direktīvas noteikumiem vajadzētu būt saderīgiem ar nepieciešamību saglabāt mūsu ceļus un tiltus. Šajā sakarā Beļģija atzinīgi vērtē to, ka vispārējās pieejas projektā ir saglabāta tilta formula. Tomēr joprojām pastāv atrunas par masas ierobežojumu trīsasu transportlīdzekļiem, jo pašreizējais kompromiss nesniedz nepieciešamās garantijas, lai ierobežotu ietekmi uz infrastruktūru. Beļģija šajā sakarā ir iesniegusi alternatīvu priekšlikumu un cer, ka tas tiks ņemts vērā gaidāmajās sarunās.

Beļģija vēlētos arī turpmāk būt konstruktīva partnere un nākamajā sarunu posmā sniegs pilnīgu atbalstu.”

VĀCIJAS PAZIŅOJUMS

“Par vispārējo pieeju priekšlikumam, ar ko groza Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē.

Federālā valdība atzinīgi vērtē panākto kompromisu un piekrīt vispārējai pieejai. Apspriedēs galvenā uzmanība tika pievērsta galvenajiem mērķiem: vienkāršot direktīvu, vienlaikus atbalstot bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu. Vispārējā pieejā ir skaidri uzsvērta bezemisiju transportlīdzekļu popularizēšana, vienlaikus ņemot vērā ietekmi uz infrastruktūru, kā arī ņemot vērā to, ka šiem transportlīdzekļiem ir īpaši tehniskie raksturlielumi. Mēs uzskatām, ka teksts nodrošina labu līdzsvaru starp šiem diviem aspektiem.

Turklāt federālā valdība sniedz šādu paziņojumu.

Attiecībā uz garākiem posmainiem transportlīdzekļiem, kuru garums ir 17,88 m vai vairāk, federālā valdība vēlētos panākt Eiropas mēroga vienošanos, nevis izolētus valstu risinājumus. Attiecībā uz iespēju atļaut izmantot garākus posmainos transportlīdzekļus valsts līmenī turp un atpakaļ pārvadājumu jomā, federālā valdība uzskata, ka ir būtiski radīt papildu stimulus investīcijām bezemisiju transportlīdzekļos.”

KOPIĢS SPĀNIJAS UN PORTUGĀLES PAZIŅOJUMS

“Spānija un Portugāle vēlas izteikt atzinību par prezidentvalsts centieniem virzīt uz priekšu sarunas par Masu un gabarītu direktīvas pārskatīšanu. Mēs atzīstam pozitīvos elementus ierosinātajā tekstā, jo īpaši noteikumus, ar kuriem atbalsta bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu, ko mēs vērtējam ļoti atzinīgi.

Tajā pašā laikā mēs joprojām esam nobažījušies par to, ka kompromisā nav pietiekami ņemts vērā pārskatīšanas pamatmērķis, proti, nodrošināt labi funkcionējošu vienoto tirgu, saskaņojot pārrobežu pārvadājumus. Komisijas sākotnējais priekšlikums piedāvāja līdzsvarotu sistēmu, ievērojot dalībvalstu kompetenci atļaut palielinājumu no 40 līdz 44 tonnām iekšzemē un vienlaikus nodrošinot, ka, ja šāds lēmums tiktu pieņemts, tāds pats ierobežojums attiektos uz starptautiskajiem pārvadājumiem. Šis aizsardzības pasākums bija būtisks, lai izvairītos no sadrumstalotības un nodrošinātu vienlīdzīgus darbības apstākļus visā Savienībā.

Nosakot, ka augstāku masas ierobežojumu pārrobežu piemērošana attiecas tikai uz bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuru izmantošana autoparkos joprojām ir ļoti ierobežota, pašreizējais kompromiss varētu vājināt direktīvas mērķi – saskaņošanu. Ja pārvadājumi, kuriem noteikts 44 tonnu ierobežojums, tiktu atļauti iekšzemē, bet netiktu konsekventi atļauti starptautiskajos pārvadājumos, pārvadātāji saskartos ar nevienlīdzīgiem un neefektīviem apstākļiem, kas apdraudētu vienotā tirgus darbību.

Turklāt ekonomiskie un vides ieguvumi no pārvadājumiem, kuriem noteikts 44 tonnu ierobežojums, tiktu nevajadzīgi ierobežoti. Pārvadājumi, kuriem noteikts 44 tonnu ierobežojums, samazina braucienu skaitu, kas nepieciešams vienam un tam pašam kravas apjomam, palielina loģistikas efektivitāti un samazina emisijas salīdzinājumā pārvadājumiem, kuriem noteikts 40 tonnu ierobežojums. Tas var arī palīdzēt mazināt autovadītāju trūkumu, kas ietekmē nozari. Šīs priekšrocības ir īpaši svarīgas Pireneju pussalā, kur dzelzceļa kravu pārvadājumu ierobežotā savienojamība ar pārējo Eiropu palielina atkarību no autotransporta un lielākas kravietilpības transportlīdzekļu efektivitātes ieguvumus padara īpaši nozīmīgus.

Ņemot vērā šos apsvērumus, **Spānija un Portugāle nevar atbalstīt ierosināto vispārējo pieeju. Abas delegācijas cer, ka sarunas ar Eiropas Parlamentu ļaus sasniegt rezultātu, kas vairāk atbilst principiem, kuri ir iekšējā tirgus darbības pamatā.”**

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa pakete

**Par “B” punktu
saraksta
3. punktu:**

- a) **Direktīva par periodiskajām tehniskajām apskatēm (ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES) un par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (ar ko groza Direktīvu 2014/47/ES)**
- b) **Direktīva par transportlīdzekļu reģistrācijas apliecībām un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem (ar ko atceļ Direktīvu 1999/37/EK)**

vispārēja pieeja

BELĢIJAS PAZIŅOJUMS

“Beļģija lielā mērā atbalsta šo paketi un tās mērķus attiecībā uz ceļu satiksmes drošību, gaisa kvalitāti un trokšņa samazināšanu. Tajā pašā laikā mēs uzskatām, ka tekstam vajadzētu būt vērienīgākam.

Konkrētāk, mēs vēlētos, lai tiktu radīti papildu nesaistoši un pozitīvi stimuli izmantot attālo uzrādi, ņemot vērā, ka tā ir efektīva metode un tāpēc ir svarīgi mudināt dalībvalstis to izmantot.

Mēs arī aicinām izvirzīt vērienīgākus mērķus attiecībā uz krāpšanos ar odometra rādījumiem. Mēs uzskatām, ka stingrākai pieejai būtu tieša pozitīva ietekme uz miljoniem ES pilsoņu.

Visbeidzot, mēs iesakām saglabāt pagaidu tehniskās apskates sertifikāta sākotnējo mērķi, ierobežojot tā izmantošanu, proti, attiecināt to tikai uz Eiropas pilsoņiem, kas dzīvo ārvalstīs un vada M1 kategorijas transportlīdzekļus, nevis attiecināt to arī uz profesionālu izmantošanu – N1 kategorijas transportlīdzekļiem.

Beļģija arī turpmāk būs konstruktīva partnere un nākamajā sarunu posmā sniegs pilnīgu atbalstu.”

VĀCIJAS PAZIŅOJUMS

“Par vispārējo pieeju priekšlikumam attiecībā uz Direktīvu par valstu transportlīdzekļu reģistros iegrāmatotajiem transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un Padomes Direktīvas 1999/37/EK atcelšanu (“TRD direktīva”).

Federālā valdība atzinīgi vērtē panākto kompromisu un piekrīt vispārējai pieejai. Transportlīdzekļu dokumentu digitalizācija ir svarīgs jautājums, kas vidējā termiņā nodrošinās ievērojamus atvieglojumus gan iedzīvotājiem, gan ekonomikai. Federālā valdība atbalsta arī vienotu prasību ieviešanu valstu transportlīdzekļu reģistriem un datu apmaiņas regulējumu.

Tomēr skaidri noteiktos gadījumos valsts intereses nepārprotami ir svarīgākas par interesi saskaņot datu apmaiņu starp dalībvalstīm. Tā tas ir gadījumos, kad ir skarta sabiedriskā kārtība vai drošība.

Tāpēc šķiet loģiski, ka TRD direktīvas 15. panta 1. punktā ir paredzēti izņēmumi datu apmaiņai tieši šādos gadījumos – pienākums vākt un uzglabāt datus nedrīkst radīt drošības risku ES dalībvalstīm.

Tāpēc federālā valdība atzinīgi vērtē to, ka visi par sabiedriskās kārtības un drošības uzturēšanu atbildīgo iestāžu transportlīdzekļi, tostarp bruņoto spēku un muitas iestāžu transportlīdzekļi, ir atbrīvoti no pienākuma apmainīties ar datiem.

Turklāt federālā valdība saprot, ka 15. panta 1. punkts nozīmē to, ka tas būtībā ir ES dalībvalstu ziņā, – noteikt attiecīgos gadījumus vai gadījumu grupas un novērtēt, vai attiecīgā gadījumu grupa izpilda atbrīvojuma nosacījumus kopumā. Tādēļ nav nepieciešams veikt konkrēta transportlīdzekļa pārbaudi katrā atsevišķā gadījumā.”

LATVIJAS PAZIŅOJUMS

“Ceļu satiksmes drošība ir viena no Latvijas galvenajām prioritātēm transporta politikas jomā. Tāpēc Latvija stingri atbalsta priekšlikuma mērķus, proti, palīdzēt uzlabot ceļu satiksmes drošības līmeni un ekoloģiju, ilgtspējīgu mobilitāti, kā arī personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti visā Eiropas Savienībā. Par to liecina Latvijas nostāja atbalstīt Eiropas Komisijas sākotnējā priekšlikumā iekļautos elementus, piemēram, biežākas vecāku transportlīdzekļu tehniskās apskates, obligātas motociklu tehniskās apskates, tehniskās kontroles uz ceļiem attiecināšanu uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (N1 kategorija), kā arī jaunas emisiju kontroles metodes (PN, NOx).

Tomēr, lai priekšlikums sasniegtu noteiktos mērķus, **regulējumam ir jābūt skaidram un prasībām jādarbības praksē.**

Ņemot vērā pragmatisko sadarbību ar prezidentvalsti Dāniju, citām dalībvalstīm un Eiropas Komisiju, attiecībā uz daudziem priekšlikuma elementiem ir ierosināts pieņemams risinājums. Tomēr dažos **Latvijai svarīgos** jautājumos nepieciešamais līdzsvars vēl nav panākts. Ņemot vērā iepriekš minēto, Latvija vērs uzmanību uz vairākiem praktiskiem šķēršļiem normu piemērošanā, kas apgrūtina priekšlikuma jaunākās kompromisa redakcijas pilnīgu atbalstīšanu.

Tāpēc TTE padomes 2025. gada 4. decembra balsojumā par vispārējo pieeju Latvija **ATTURAS.**

Detalizēts skaidrojums par Latvijas nostāju jautājumos, kuros mēs nevaram sniegt atbalstu, ir iekļauts šā paziņojuma pielikumā.

Jaunu emisiju testēšanas metožu ieviešanas termiņi: Latvija ir viena no nedaudzajām dalībvalstīm, kas ir pieņēmusi daļiņu skaita (PN) mērīšanas procedūru. Testēšanas metodes izstrāde, nepieciešamā aprīkojuma nodrošināšana tirgū, kā arī nepieciešamā apmācība ilga 10 gadus. Tāpat vēl nav pārbaudīta metode jaunu dīzeļdzinēju un NOx (slāpekļa oksīdu) testēšanai, kas praksē būtu piemērojama dažādos klimatiskajos apstākļos Eiropā, tostarp – un tas ir svarīgi Latvijas gadījumā – temperatūrā, kas zemāka par -10 °C. Tāpēc Latvija pauž bažas par to, vai 2 gadu laikā var izstrādāt efektīvu un vispārēji piemērojamu testēšanas metodi un atbalsta vismaz 5 gadu pārejas periodu pēc metodes apstiprināšanas, lai nodrošinātu praktisko gatavību.

Periodiska NOx kontrole un NOx kontrole uz ceļa: Lai nodrošinātu tiesisko paļāvību, termiņiem attiecībā uz īstenošanas noteikumiem, metodēm un aprīkojumu vajadzētu būt identiskiem gan tehniskajās apskatēs, gan pārbaudēs uz ceļiem. Tāpēc Latvija uzskata, ka ir jāparedz pārejas periods arī dīzeļmotoru NOx kontrolei tehnisko pārbaudu uz ceļiem laikā.

Ražotāju informācija un elektronisko sistēmu padziļināta kontrole ar OBD (iebūvētās diagnostikas) analīzes rīku: Latvija atbalsta to, ka priekšlikumā ir mudināts atjaunināt regulējumu, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību. Tajā pašā laikā Latvija uzskata – lai nodrošinātu I pielikuma 10. grupā (elektroniskās drošības sistēmas) noteikto prasību efektīvu verifikāciju, šī tehnoloģija ir jāievieš pakāpeniski un kā pirmais solis ir jāīsteno izmēģinājuma projekts, pēc kura var novērtēt verifikācijas tehnoloģijas izmantošanas iespējamību un efektivitāti. Latvija uzskata, ka ir vajadzīga īpaša testēšanas ierīce, iekļaujot to kā prasību II pielikuma tvērumā un nosakot atsevišķu piecu gadu īstenošanas termiņu.

Daļiņu skaita (PN) robežvērtības: Latvija uzsver riskus, kas saistīti ar ierosināto PN skaita robežvērtības samazināšanu bez pārejas perioda no pašlaik ieteiktajiem $1\,000\,000\text{ l/cm}^3$ līdz $250\,000\text{ l/cm}^3$. Mēs uzskatām, ka piemērotāks risinājums būtu divu gadu pārejas periods ar robežvērtību $1\,000\,000\text{ l/cm}^3$, pēc kura robežvērtību varētu samazināt, ja tehnoloģiju izmantošana praksē izrādītos efektīva un ja dalībvalstis piekristu šādai pieejai.

Pagaidu tehniskās apskates sertifikāti un sodi: Latvija atbalsta virzību uz pagaidu sertifikātu regulējuma saskaņošanu. Tomēr, ņemot vērā to, ka pašlaik dalībvalstīs joprojām ir atšķirīgas tehniskās apskates prasības, mēs vēršam uzmanību uz praktiskām problēmām kopīgu kritēriju un validācijas trūkuma dēļ. Turklāt ierosinātais formulējums skaidri neierobežo pagaidu sertifikāta izmantošanu, proti, ka tas būtu jāizmanto tikai, lai transportlīdzeklis varētu atgriezties reģistrācijas dalībvalstī nolūkā veikt regulāro tehnisko apskati, kas veicama nekavējoties pēc atgriešanās.

Sodu piemērošana: Latvija pauž bažas par obligāto prasību piemērot sodus par manipulācijām ar transportlīdzekļu sistēmām gan tehniskās apskates laikā, gan arī, veicot pārbaudes uz ceļa. Ņemot vērā to, ka abu veidu pārbaudēs netiek izvērtēti iemesli, kāpēc iekārta vai sistēma nedarbojas, un turklāt tas, vai iemesli ir vai varētu būt manipulāciju rezultāts, mēs uzskatām, ka ierosinātās redakcijas prasība paredzēt efektīvus sodus ir deklaratīva un tai nav praktiskas pievienotās vērtības.”