

Bruksela, 14 stycznia 2026 r.
(OR. en)

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

PROJEKT PROTOKOŁU
RADA UNII EUROPEJSKIEJ
(Transport, telekomunikacja i energia)
4 i 5 grudnia 2025 r.

POSIEDZENIE W CZWARTEK 4 GRUDNIA 2025 r.

1. Przyjęcie porządku obrad


Rada przyjęła porządek obrad zamieszczony w dok. 16020/25.

TRANSPORT

Obrady ustawodawcze


(Obrady otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

Transport lądowy

2. **Dyrektywa zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych maksymalne dopuszczalne wymiary i maksymalne dopuszczalne obciążenia**  15611/25 + ADD 1 REV 2
Podejście ogólne

Rada wypracowała podejście ogólne w sprawie dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych maksymalne dopuszczalne wymiary i maksymalne dopuszczalne obciążenia, w wersji zamieszczonej w dokumentach wskazanych powyżej.

Belgia, Niemcy i Portugalia wraz z Hiszpanią złożyły oświadczenia przedstawione w załączniku.

3. **Pakiet w sprawie zdatności do ruchu drogowego** 
- a) **Dyrektywa w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego (zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE) oraz w sprawie drogowej kontroli technicznej (zmieniająca dyrektywę 2014/47/UE)** 15613/25 + ADD 1
- b) **Dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów (uchylająca dyrektywę 1999/37/WE)** 15615/25 + ADD 1–2 + ADD 3 REV 1
Podejście ogólne

Rada wypracowała podejście ogólne w sprawie dwóch wniosków w ramach pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego w wersji zamieszczonej w dokumentach wskazanych powyżej.

Belgia, Niemcy i Łotwa złożyły oświadczenia przedstawione w załączniku.

4. **Zatwierdzenie punktów A**

Punkty nieustawodawcze

16129/25

Rada przyjęła wszystkie punkty A wymienione we wskazanym powyżej dokumencie, w tym wszystkie przedłożone do przyjęcia dokumenty COR i REV do konkretnych wersji językowych.

Sprawy różne

5. a) **Ramy IMO na rzecz osiągnięcia neutralności emisyjnej – aktualna sytuacja** 15937/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez prezydencję

- b) **Bieżące wnioski ustawodawcze** (obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)



Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę” (CEF)

11711/25 + ADD 1

Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- c) **Deklaracja prezydencji w sprawie zwiększenia konkurencyjności kolei poprzez obniżenie kosztów technicznych i administracyjnych dzięki europejskiej harmonizacji i wdrażaniu** 16111/25
Informacje przekazane przez prezydencję



Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.


- d) **Bieżące wnioski ustawodawcze** (obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)





Pakiet na rzecz mobilności wojskowej
Prezentacja przygotowana przez Komisję

15793/25
15794/25 + ADD 1


Rada zapoznała się z prezentacją Komisji.

- e) **Plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu**  15021/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

- f) **Bieżące wnioski ustawodawcze** (obrazy otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)  
- (i) **Rozporządzenie w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych** 11821/23
- (ii) **Rozporządzenie w sprawie praw pasażerów lotniczych** 7615/13
- (iii) **Rozporządzenie w sprawie egzekwowania praw pasażerów w Unii** 16284/23 +ADD 1
- (iv) **Rozporządzenie w sprawie praw pasażerów w kontekście podróży multimodalnych** 16307/23 + ADD 1
- (v) **Rozporządzenie w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniające dyrektywę 2012/34/UE i uchylające rozporządzenie (UE) nr 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- (vi) **Ukierunkowana zmiana dyrektywy 1999/62/WE w sprawie eurowiniety** 10936/25
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- g) **Zbliżający się dialog wysokiego szczebla w ramach Międzynarodowego Forum Transportu w odniesieniu do Grupy Wspólnego Zainteresowania na rzecz Ukrainy (CIG4U) oraz ustanowienie Funduszu Wsparcia Transportu Ukrainy (UTSF) w ramach tej inicjatywy (Sztokholm, 17 lutego 2026 r.)**  15704/25
Informacje przekazane przez Szwecję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Szwecję.

- h) **Wezwanie do działania w związku z negatywnymi skutkami jednolitego rozszerzenia unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na usługi transportu morskiego** [2] 16016/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez Grecję, Malte i Włochy

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Grecję, Malte i Włochy.

- i) **Wspólna deklaracja w sprawie wyzwań związanych z infrastrukturą ładowania pojazdów ciężkich** [2] 15859/25
Informacje przekazane przez Bułgarię, Czechy, Estonię, Finlandię, Łotwę, Polskę, Rumunię, Słowację, Węgry i Włochy

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Bułgarię, Czechy, Estonię, Finlandię, Łotwę, Polskę, Rumunię, Słowację, Węgry i Włochy.

- j) **Wspieranie popytu na pojazdy elektryczne poprzez ambitne przepisy dotyczące ekologizacji flot korporacyjnych** [2] 16138/25
Informacje przekazane przez Francję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Francję.

- k) **Europejska polityka w zakresie urządzeń transportu osobistego** [2] 16092/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez Niderlandy, przy poparciu Belgii, Czech, Finlandii, Grecji, Irlandii, Litwy, Luksemburga, Łotwy, Niemiec, Polski, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Słowenii i Węgier

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Niderlandy, przy poparciu Belgii, Czech, Finlandii, Grecji, Irlandii, Litwy, Luksemburga, Łotwy, Niemiec, Polski, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Słowenii i Węgier.

- l) **Plan działania na rzecz kolei dużych prędkości** [2] 14984/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

- m) **Forum badań w dziedzinie transportu 2026** 15850/25
(Budapeszt, 18–21 maja 2026 r.)
Informacje przekazane przez Węgry

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Węgry.

- n) **Przyspieszenie uproszczenia procedur administracyjnych i zwiększenie bezpieczeństwa w sektorze dronów cywilnych** 16054/2/25 REV 2
Informacje przekazane przez Belgię, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Grecję, Hiszpanię, Litwę, Luksemburg, Łotwę, Malte, Polskę, Rumunię, Słowację i Słowenię

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Belgię, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Grecję, Hiszpanię, Litwę, Luksemburg, Łotwę, Malte, Polskę, Rumunię, Słowację i Słowenię.

- o) Powtarzające się zakłócenia w lotnictwie cywilnym spowodowane przez bezzałogowe statki powietrzne (drony) i balony przemytnicze pochodzące z państw trzecich 15777/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez Belgię, Estonię, Finlandię, Litwę, Łotwę i Polskę
- p) Zapewnienie sprawiedliwych i odpornych warunków dla europejskiego sektora kolejowego 16103/1/25 REV 1
Informacje przekazane przez Austrię i Francję, przy poparciu Chorwacji i Portugalii
- q) Program prac nadchodzącej prezydencji
Informacje przekazane przez Cypr

TELEKOMUNIKACJA

Działania o charakterze nieustawodawczym

6. **Konkluzje w sprawie europejskiej konkurencyjności w cyfrowej dekadzie** [2] 15143/1/25 REV 1
Zatwierdzenie

Rada zatwierdziła konkluzje w sprawie europejskiej konkurencyjności w cyfrowej dekadzie. Ministrowie w swoich wypowiedziach wyrazili pełne poparcie, przy czym Francja przywołała konkluzje Rady Europejskiej z 23 października 2025 r. i zwróciła uwagę, że UE, przeciwdziałając nastrojom izolacjonistycznym lub protekcyjnym, powinna jednak jasno określić swoje dążenie do zmniejszenia zależności i zwiększenia strategicznej autonomii, zarówno do celów konkurencyjności, jak i bezpieczeństwa, i w związku z tym bardziej odpowiednio odzwierciedlać to stanowisko w swoich wypowiedziach.

7. **Uproszczenie i cyfryzacja: ograniczanie obciążeń dla przedsiębiorstw w dziedzinie cyfrowej** [2] 15145/1/25 REV 1
Wymiana poglądów

Rada przeprowadziła wymianę poglądów na temat „Uproszczenie i cyfryzacja: ograniczanie obciążeń dla przedsiębiorstw w dziedzinie cyfrowej”.

8. **Egzekwowanie przepisów aktu o usługach cyfrowych w odniesieniu do platform internetowych i handlu elektronicznego** [2] 15594/25
Wymiana poglądów

Rada przeprowadziła wymianę poglądów na temat egzekwowania przepisów aktu o usługach cyfrowych w odniesieniu do platform internetowych i handlu elektronicznego.

Sprawy różne

9. a) **Bieżące wnioski ustawodawcze (obradę otwartą dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)** [1] [C]

Europejskie portfele biznesowe 15701/25 + ADD 1
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- b) **Model finansowania krajowego organu regulacyjnego z uwzględnieniem rozszerzonych obowiązków cyfrowych** [2] 16095/25
Informacje przekazane przez Portugalię

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Portugalię.

- c) **Deklaracja w sprawie europejskiej suwerenności cyfrowej** 15781/25
Informacje przekazane przez Austrię

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Austrię.

- d) **Szczyt w sprawie europejskiej suwerenności cyfrowej (Berlin, 18 listopada 2025 r.)** 16186/25
Informacje przekazane przez Francję i Niemcy

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Francję i Niemcy.

- e) **Wyniki dyskusji prowadzonych podczas nieformalnego spotkania ministrów telekomunikacji (Horsens, 9–10 października 2025 r.)** 15875/25
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- f) **Roaming: Ukraina, Mołdawia i Balkany Zachodnie – aktualna sytuacja** 16021/25
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- g) **Międzynarodowe inicjatywy cyfrowe** 16048/25
Informacje przekazane przez Komisję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Komisję.

- h) **Ćwiczenie dotyczące planu na rzecz cyberbezpieczeństwa** 16022/25
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- i) **Zagłuszanie i spoofing sygnału globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS): w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony** 15986/25
Informacje przekazane przez Czechy, Estonię, Finlandię, Hiszpanię, Litwę, Łotwę, Niemcy, Polskę, Słowację i Słowenię

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez Czechy, Estonię, Finlandię, Hiszpanię, Litwę, Łotwę, Niemcy, Polskę, Słowację i Słowenię. Bułgaria ustnie wyraziła poparcie dla tego punktu.

- j) Przeciwdziałanie dronom: wkład technologii cyfrowych w ochronę infrastruktury krytycznej
Informacje przekazane przez Komisję 16128/25
- k) Decyzja wykonawcza Rady w sprawie zezwolenia na udzielenie Mołdawii wsparcia z rezerwy cyberbezpieczeństwa UE
Informacje przekazane przez prezydencję 16032/1/25 REV 1
- l) Program prac nadchodzącej prezydencji
Informacje przekazane przez Cypr

-
- Pierwsze czytanie
- Punkt dotyczący wniosku Komisji
- Debata jawna zaproponowana przez prezydencję (art. 8 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Rady)
-

OŚWIADCZENIA DO USTAWODAWCZYCH PUNKTÓW B PRZEDSTAWIONYCH

W DOK. 16020/25

Ad pkt 2
w wykazie
punktów B:

Dyrektywa zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych maksymalne dopuszczalne wymiary i maksymalne dopuszczalne obciążenia
Podjęcie ogólne

OŚWIADCZENIE BELGII

„Belgia popiera podjęcie ogólne przedstawione przez prezydencję duńską, chociaż nadal mamy poważne zastrzeżenia co do wpływu na infrastrukturę. Poparcie Belgii dla ostatecznego kompromisu osiągniętego przez współprawodawców będzie zależało od tego, czy obawy te zostaną uwzględnione. Priorytetem Belgii jest jak najszybsze rozpoczęcie negocjacji z Parlamentem Europejskim. Zmiana dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów jest istotnym krokiem w kierunku dekarbonizacji transportu drogowego i jego harmonizacji w Unii Europejskiej.

Zmiana ta ma w szczególności na celu harmonizację i wzmocnienie obecnych europejskich ram dotyczących pojazdów ciężarowych oraz konkurencyjności operacji transportu intermodalnego i pojazdów bezemisyjnych. Oznacza to w szczególności podniesienie maksymalnych limitów masy dla niektórych zespołów pojazdów przy jednoczesnym ograniczeniu wpływu cięższych pojazdów na infrastrukturę. Podczas dyskusji Belgia, podobnie jak inne państwa członkowskie, argumentowała, że przepisy nowej dyrektywy powinny być zgodne z ochroną dróg i mostów. W związku z tym Belgia z zadowoleniem przyjmuje utrzymanie wzoru mostowego w projekcie podjęcia ogólnego. Nadal utrzymują się jednak zastrzeżenia co do limitu masy pojazdów o osiach potrójnych, które w obecnym kompromisie nie dają niezbędnych gwarancji ograniczenia wpływu na infrastrukturę. Belgia przedstawiła alternatywną propozycję w tym zakresie i ma nadzieję, że zostanie ona uwzględniona w nadchodzących negocjacjach.

Belgia pragnie pozostać konstruktywnym partnerem i udzieli pełnego poparcia na kolejnym etapie negocjacji.”

OŚWIADCZENIE NIEMIEC

„dotyczące podjęcia ogólnego co do wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne masy w ruchu międzynarodowym.

Rząd federalny z zadowoleniem przyjmuje wypracowany kompromis i zgadza się z podjęciem ogólnym. Prace koncentrowały się na głównych celach, czyli na uproszczeniu dyrektywy przy jednoczesnym wspieraniu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych. W podjęciu ogólnym wyraźnie położono nacisk na promowanie pojazdów bezemisyjnych przy jednoczesnym uwzględnieniu wpływu na infrastrukturę, jako że pojazdy te mają szczególne cechy techniczne. Naszym zdaniem tekst zapewni właściwą równowagę w tym zakresie.

Dodatkowo rząd federalny oświadcza, co następuje.

W odniesieniu do wydłużonych pojazdów przegubowych o długości 17,88 m rządowi federalnemu zależałoby, aby zamiast odosobnionych rozwiązań krajowych wypracowano uzgodnienie na szczeblu europejskim. W związku z możliwością zezwolenia – na szczeblu krajowym – na wykorzystywanie w transporcie wahałowym wydłużonych pojazdów przegubowych, rząd federalny jest zdania, że zasadnicze znaczenie ma utworzenie dodatkowych zachęt do inwestowania w pojazdy bezemisyjne.”

WSPÓLNE OŚWIADCZENIE HISZPANII I PORTUGALII

„Hiszpania i Portugalia pragną wyrazić uznanie dla wysiłków podjętych przez prezydencję w celu poczynienia postępów w negocjacjach dotyczących zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów. Odnotowujemy pozytywne elementy proponowanego tekstu, w szczególności przepisy wspierające upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych, które przyjmujemy z dużym zadowoleniem.

Jednocześnie jesteśmy nadal zaniepokojeni faktem, że kompromis nie uwzględnia w wystarczającym stopniu podstawowego celu zmiany dyrektywy, czyli zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku poprzez harmonizację operacji transgranicznych. W pierwotnym wniosku Komisji proponowano zrównoważone ramy, z poszanowaniem kompetencji państw członkowskich do zezwolenia na podniesienie limitu z 40 do 44 ton w transporcie krajowym, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby w przypadku takiego zezwolenia ten sam limit miał zastosowanie do transportu międzynarodowego. Zabezpieczenie to było kluczowe dla uniknięcia fragmentacji i zapewnienia równych warunków działania w całej Unii.

Ograniczając transgraniczne stosowanie wyższych limitów masy wyłącznie do bezemisyjnych pojazdów ciężkich – których występowanie we flocie nadal jest niewielkie – obecny kompromis grozi osłabieniem celu harmonizacji określonego w dyrektywie. Jeżeli operacje 44-tonowe zostaną dopuszczone w transporcie krajowym, ale nie będą konsekwentnie dozwolone w transporcie międzynarodowym, przewoźnicy będą mieli do czynienia z nierównymi i nieefektywnymi warunkami, co osłabi funkcjonowanie jednolitego rynku.

Ponadto ograniczy to niepotrzebnie korzyści gospodarcze i środowiskowe wynikające z operacji 44-tonowych. Stosowanie limitu masy na poziomie 44 ton zmniejsza liczbę przejazdów koniecznych dla tej samej wielkości ładunku, zwiększa efektywność logistyczną i obniża emisje w porównaniu z limitem 40 ton. Może również pomóc w złagodzeniu niedoboru kierowców dotykającego ten sektor. Korzyści te są szczególnie istotne w przypadku Półwyspu Iberyjskiego, gdzie ograniczone połączenia z resztą Europy w kolejowych przewozach towarowych zwiększają zależność od transportu drogowego, w związku z czym wzrost wydajności dzięki zastosowaniu pojazdów o większej ładowności jest szczególnie znaczący.

W świetle powyższych rozważań Hiszpania i Portugalia nie są w stanie poprzeć proponowanego podejścia ogólnego. Obie delegacje mają nadzieję, że negocjacje z Parlamentem Europejskim pozwolą osiągnąć wynik bardziej spójny z zasadami leżącymi u podstaw funkcjonowania rynku wewnętrznego.”

Pakiet w sprawie zdolności do ruchu drogowego

- a) **Dyrektywa w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego (zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE) oraz w sprawie drogowej kontroli technicznej (zmieniająca dyrektywę 2014/47/UE)**
- b) **Dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów (uchylająca dyrektywę 1999/37/WE)**

Ad pkt 3
w wykazie
punktów B:

Podjęcie ogólne

OŚWIADCZENIE BELGII

„Belgia w znacznym stopniu popiera pakiet i zgadza się z jego celami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości powietrza i ograniczenia hałasu. Jednocześnie uważamy, że tekst powinien wykazywać wyższy poziom ambicji.

W szczególności chcielibyśmy, aby istniały dodatkowe niewiążące i pozytywne zachęty do korzystania z teledetekcji, jako że jest to skuteczna technika i w związku z tym ważne jest zachęcanie państw członkowskich, by z niej korzystały.

Apelujemy również o ambitniejsze podejście do kwestii oszustw polegających na fałszowaniu wskazań drogomierza. Uważamy, że bardziej zdecydowane podejście miałyby bezpośredni pozytywny wpływ na miliony obywateli UE.

Ponadto zalecamy utrzymanie pierwotnego celu tymczasowego świadectwa zdolności do ruchu drogowego poprzez ograniczenie jego zastosowania do obywateli europejskich mieszkających za granicą i prowadzących pojazdy kategorii M1, zamiast rozszerzenia go na profesjonalne użytkowanie pojazdów kategorii N1.

Belgia pozostaje konstruktywnym partnerem i udzieli pełnego poparcia na kolejnym etapie negocjacji.”

OŚWIADCZENIE NIEMIEC

„w odniesieniu do podejścia ogólnego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE.

Rząd federalny Niemiec z zadowoleniem przyjmuje osiągnięty kompromis i zgadza się z podejściem ogólnym. Cyfryzacja dokumentów pojazdów jest ważną kwestią, która przyniesie realną pomoc obywatelom, jak również gospodarce w perspektywie średnioterminowej. Rząd federalny popiera również wprowadzenie jednolitych wymogów dotyczących krajowych rejestrów pojazdów oraz uregulowanie wymiany danych.

Jednakże w precyzyjnie określonych przypadkach interes państwa wyraźnie przeważa nad harmonizacją wymiany danych między państwami członkowskimi. Ma to miejsce wówczas, gdy dotyczy to porządku lub bezpieczeństwa publicznego.

Uzasadnione jest zatem, aby dyrektywa w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów przewidywała wyjątki od wymiany danych przewidzianej w art. 15 ust. 1 właśnie w takich przypadkach – obowiązek gromadzenia i przechowywania danych nie może stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa państw członkowskich UE.

Rząd federalny z zadowoleniem przyjmuje zatem fakt, że wszystkie pojazdy należące do organów publicznych odpowiedzialnych za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa publicznego, w tym pojazdy należące do sił zbrojnych i organów celnych, są zwolnione z obowiązku wymiany danych.

Ponadto rząd federalny interpretuje art. 15 ust. 1 w ten sposób, że co do zasady to do państw członkowskich UE należy określenie odpowiednich przypadków lub grup przypadków, a także ocena, czy warunki wyłączenia są spełnione w odniesieniu do danej grupy przypadków jako całości. Indywidualna ocena w odniesieniu do poszczególnych pojazdów nie jest zatem konieczna.”

OŚWIADCZENIE ŁOTWY

„Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z głównych priorytetów Łotwy w dziedzinie polityki transportowej. Dlatego Łotwa zdecydowanie popiera cele wniosku, a mianowicie przyczynienie się do poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ekologii, zrównoważonej mobilności, a także swobodnego przepływu osób i towarów w całej Unii Europejskiej. Wskazuje na to stanowisko Łotwy popierające elementy zawarte w pierwotnym wniosku Komisji Europejskiej, takie jak częstsze badania zdatności do ruchu drogowego starszych pojazdów, obowiązkowe badania zdatności do ruchu drogowego motocykli, objęcie lekkich pojazdów użytkowych (kategoria N1) drogową kontrolą techniczną, a także nowe metody kontroli emisji (PN, NOx).

Aby jednak wniosek mógł osiągnąć określone cele, **ramy muszą być jasne, a wymogi muszą działać w praktyce.**

W wyniku pragmatycznej współpracy z prezydencją duńską, innymi państwami członkowskimi i Komisją Europejską zaproponowano możliwe do zaakceptowania rozwiązanie w odniesieniu do dużej liczby elementów wniosku. W niektórych jednak kwestiach, które są **ważne dla Łotwy**, nie osiągnięto jeszcze niezbędnej równowagi. W świetle powyższego Łotwa zwraca uwagę na szereg praktycznych przeszkód w stosowaniu norm, które utrudniają udzielenie pełnego poparcia najnowszej kompromisowej wersji wniosku.

W związku z tym w **głosowaniu nad podejściem ogólnym na posiedzeniu Rady ds. TTE 4 grudnia 2025 r. Łotwa WSTRZYMUJE SIĘ OD GŁOSU.**

Szczegółowe wyjaśnienie stanowiska Łotwy w kwestiach, których nie możemy poprzeć znajduje się w załączniku do niniejszej deklaracji.

Terminy wprowadzenia nowych metod badania emisji: Łotwa jest jednym z niewielu państw członkowskich, które wprowadziły procedurę pomiaru liczby cząstek stałych (PN). Opracowanie metody badań, zapewnienie niezbędnego sprzętu na rynku, a także niezbędne szkolenia zajęły 10 lat. Ponadto metoda ta, stosowana w praktyce w różnych warunkach klimatycznych w Europie, w tym – co ważne w przypadku Łotwy – w temperaturach poniżej -10°C, nie została jeszcze sprawdzona do celów badania nowych silników wysokoprężnych i NOx (tlenków azotu).

W związku z tym Łotwa żywi obawy, na ile wykonalne jest opracowanie w ciągu dwóch lat skutecznej i możliwej do uniwersalnego stosowania metody badania i opowiada się za okresem przejściowym wynoszącym co najmniej pięć lat od zatwierdzenia metody, tak by zapewnić praktyczną gotowość.

Okresowe i drogowe kontrole NOx: Aby zadbać o uzasadnione oczekiwania, terminy wdrożenia przepisów, metod i wyposażenia powinny być takie same dla badań zdatności do ruchu drogowego i dla kontroli drogowych. W związku z tym Łotwa uważa, że należy przewidzieć okres przejściowy również w odniesieniu do kontroli emisji NOx w przypadku silników wysokoprężnych podczas drogowych kontroli technicznych.

Informacje przekazywane przez producentów i dokładna kontrola układów elektronicznych za pomocą narzędzia do analizy w ramach pokładowego układu diagnostycznego (OBD):

Łotwa popiera fakt, że we wniosku zachęca się do aktualizacji ram w świetle rozwoju technologicznego. Jednocześnie Łotwa uważa, że aby zapewnić skuteczną weryfikację wymogów określonych w grupie 10 załącznika I (dotyczących elektronicznych systemów związanych z bezpieczeństwem), trzeba wdrażać tę technologię stopniowo, a jako pierwszy krok przeprowadzić projekt pilotażowy, po którym będzie można ocenić wykonalność i skuteczność technologii weryfikacji. Łotwa uważa, że potrzebne jest specjalne urządzenie badawcze oraz włączenie go jako wymogu w zakres załącznika II i ustanowienie odrębnego pięcioletniego terminu wdrożenia.

Wartość graniczna liczby cząstek stałych (PN): Łotwa podkreśla ryzyko, jakie niesie ze sobą proponowane, bez okresu przejściowego, obniżenie limitu liczby cząstek stałych (PN) z zalecanego obecnie 1 000 000 (1/cm³) na 250 000 (1/cm³). Sądzymy, że bardziej odpowiednim rozwiązaniem byłby dwuletni okres przejściowy z limitem 1 000 000 (1/cm³), po upływie którego limit mógłby zostać obniżony, jeżeli zastosowanie technologii sprawdzi się w praktyce i pod warunkiem że państwa członkowskie zgodzą się na takie podejście.

Tymczasowe świadectwa zdatności do ruchu drogowego i kary: Łotwa popiera postępy w kierunku harmonizacji ram dotyczących świadectw tymczasowych. Zważywszy jednak, że w obecnym systemie nadal w różnych państwach członkowskich obowiązują różne wymogi co do badań zdatności do ruchu drogowego, zauważamy praktyczne problemy wynikające z braku wspólnych kryteriów i walidacji. Ponadto proponowane brzmienie nie określa wyraźnie ograniczenia zastosowania tymczasowego świadectwa, tj. nie stwierdza, że może ono być użyte wyłącznie w celu powrotu do państwa członkowskiego rejestracji pojazdu, aby tam przeprowadzić, niezwłocznie po powrocie, właściwe badanie zdatności do ruchu drogowego.

Stosowanie kar: Łotwa jest zaniepokojona obowiązkowym wymogiem nakładania kar za manipulacje w układach pojazdów zarówno podczas badań zdatności do ruchu drogowego, jak i kontroli drogowych. Biorąc pod uwagę fakt, że w ramach tych kontroli nie ocenia się przyczyn, dla których instalacja lub system nie działają, a tym bardziej tego, czy przyczyny są lub mogą być wynikiem manipulacji, uważamy, że wymóg zapewnienia skutecznych kar w proponowanym brzmieniu ma charakter deklaratywny i nie wnosi praktycznej wartości dodanej.”