

Bruselj, 14. januar 2026  
(OR. en)

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

**OSNUTEK ZAPISNIKA**  
SVET EVROPSKE UNIJE  
(Promet, telekomunikacije in energija)  
4. in 5. december 2025

## SEJA V ČETRTEK, 4. DECEMBRA 2025

### 1. Sprejetje dnevnega reda


Svet je sprejel dnevni red iz dokumenta 16020/25.

## PROMET

### Zakonodajna posvetovanja


(javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)

#### Kopenski promet

2. **Direktiva o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer in največjih dovoljenih tež določenih cestnih vozil**  15611/25 + ADD 1 REV 2  
*splošni pristop*

Svet je sprejel dogovor o splošnem pristopu iz navedenih dokumentov glede direktive o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer in največjih dovoljenih tež določenih cestnih vozil.

Belgija, Nemčija in Portugalska so skupaj s Španijo predložile izjave, ki so navedene v prilogi.

3. **Sveženj o tehničnih pregledih** 
- (a) **Direktiva o rednih tehničnih pregledih (ki spreminja Direktivo 2014/45/EU) in o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti (ki spreminja Direktivo 2014/47/EU)** 15613/25 + ADD 1
- (b) **Direktiva o dokumentih za registracijo vozil in podatkih iz registrov vozil (ki razveljavlja Direktivo 1999/37/ES)** 15615/25 + ADD 1–2 + ADD 3 REV 1  
*splošni pristop*

Svet je sprejel dogovor o splošnem pristopu iz navedenih dokumentov glede dveh predlogov iz svežnja o tehničnih pregledih.

Belgija, Nemčija in Latvija so predložile izjave, ki so navedene v prilogi.

#### 4. Odobritev točk pod „A“

##### Seznam nezakonodajnih dejavnosti

16129/25

Svet je sprejel vse točke pod „A“ iz navedenega dokumenta, tudi vse dokumente COR in REV z jezikovnimi spremembami, ki so bili predloženi v sprejetje.

#### Razno

5. (a) Stanje v zvezi z okvirom IMO za neto ničelne emisije informacije predsedstva 15937/1/25 REV 1

- (b) **Zakonodajni predlogi v obravnavi** (javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)



**Uredba o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope**  
informacije predsedstva

11711/25 + ADD 1

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (c) **Izjava predsedstva o povečanju konkurenčnosti železnic z zmanjševanjem tehničnih in upravnih stroškov prek usklajevanja in uveljavljanja v Evropi**  
informacije predsedstva



16111/25

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (d) **Zakonodajni predlogi v obravnavi** (javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)



**Sveženj o vojaški mobilnosti**  
predstavitev s strani Komisije



15793/25

15794/25 + ADD 1


Svet se je seznanil s predstavitvijo Komisije.

- (e) **Naložbeni načrt za trajnostni promet**  15021/25  
*informacije Komisije*

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

- (f) **Zakonodajni predlogi v obravnavi** (javno posvetovanje    
v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)
- (i) **Uredba o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev** 11821/23
- (ii) **Uredba o pravicah letalskih potnikov** 7615/13
- (iii) **Uredba glede izvrševanja pravic potnikov v Uniji** 16284/23 +ADD 1
- (iv) **Uredba o pravicah potnikov v okviru multimodalnih potovanj** 16307/23 + ADD 1
- (v) **Uredba o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010** 11718/23 + ADD 1
- (vi) **Ciljno usmerjena sprememba Direktive 1999/62/ES o evrovinjeti** 10936/25  
*informacije predsedstva*

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (g) **Prihodnji dialog na visoki ravni v okviru skupine skupnega interesa za Ukrajino (CIG4U) Mednarodnega prometnega foruma ter vzpostavitve sklada za podporo prometu v Ukrajini v okviru te pobude**  15704/25  
**(Stockholm, 17. februar 2026)**  
*informacije Švedske*

Svet se je seznanil z informacijami Švedske.

- (h) **Poziv k ukrepanju v zvezi z negativnimi učinki enotne razširitve EU ETS na storitve pomorskega prometa** 16016/1/25 REV 1  
*informacije Grčije, Italije in Malte*

Svet se je seznanil z informacijami Grčije, Italije in Malte.

- (i) **Skupna izjava o izzivih v zvezi z infrastrukturo za polnjenje težkih vozil** 15859/25  
*informacije Bolgarije, Češke, Estonije, Finske, Madžarske, Italije, Latvije, Poljske, Romunije in Slovaške*

Svet se je seznanil z informacijami Bolgarije, Češke, Estonije, Finske, Italije, Latvije, Madžarske, Poljske, Romunije in Slovaške.

- (j) **Podpiranje povpraševanja po električnih vozilih z ambicioznimi pravili za okolju prijaznejše vozne parke podjetij** 16138/25  
*informacije Francije*

Svet se je seznanil z informacijami Francije.

- (k) **Evropska politika za naprave za osebno mobilnost** 16092/1/25 REV 1  
*informacije Nizozemske, ki jo podpirajo Belgija, Češka, Finska, Grčija, Irska, Latvija, Litva, Luksemburg, Madžarska, Nemčija, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška in Slovenija*

Svet se je seznanil z informacijami Nizozemske, ki jo podpirajo Belgija, Češka, Finska, Grčija, Irska, Latvija, Litva, Luksemburg, Madžarska, Nemčija, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška in Slovenija.

- (l) **Akcijski načrt za železnice za visoke hitrosti** 14984/25  
*informacije Komisije*

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

- (m) **Transport Research Arena 2026 (Konferenca o raziskavah na področju prometa)** 15850/25  
(Budimpešta, 18.–21. maj 2026)  
*informacije Madžarske*

Svet se je seznanil z informacijami Madžarske.

- (n) **Spodbujanje poenostavitve upravnih postopkov in krepitev varnosti v sektorju civilnih dronov** 16054/2/25 REV 2  
*informacije Belgije, Bolgarije, Češke, Estonije, Grčije, Hrvaške, Latvije, Litve, Luksemburga, Malte, Poljske, Romunije, Slovaške, Slovenije in Španije*

Svet se je seznanil z informacijami Belgije, Bolgarije, Češke, Estonije, Grčije, Hrvaške, Latvije, Litve, Luksemburga, Malte, Poljske, Romunije, Slovaške, Slovenije in Španije.

- (o) Nenehne prekinitve delovanja civilnega letalstva zaradi brezpilotnih zrakoplovov (dronov) in tihotapskih balonov, ki izvirajo iz tretjih držav 15777/1/25 REV 1  
*informacije Belgije, Estonije, Finske, Latvije, Litve in Poljske*
- (p) Zagotavljanje pravičnih pogojev in odpornosti za evropski železniški sektor 16103/1/25 REV 1  
*informacije Avstrije in Francije, ki ju podpirata Hrvaška in Portugalska*
- (q) Delovni program prihodnjega predsedstva  
*informacije Cipra*

**TELEKOMUNIKACIJE**


**Nezakonodajne dejavnosti**

6. **Sklepi o evropski konkurenčnosti v digitalnem desetletju**  15143/1/25 REV 1  
*odobritev*

Svet je odobril sklepe o evropski konkurenčnosti v digitalnem desetletju. Več ministrov in ministric je posebej poudarilo, da sklepe v celoti podpirajo, Francija pa je tudi opozorila na sklepe Evropskega sveta z dne 23. oktobra 2025 in poudarila, da bi morala EU – ob siceršnjem zavračanju teženj po osamitvi ali protekcionizmu – pojasniti, da želi zmanjšati odvisnosti in povečati strateško avtonomijo, kar je pomembno za njeno konkurenčnost in varnost, in da bi morala v svojih izjavah to stališče ustrezneje izpostavljati.



7. **Poenostavitev in digitalizacija: zmanjšanje bremen za podjetja na digitalnem področju**  15145/1/25 REV 1  
*izmenjava mnenj*

Svet je izmenjal mnenja o poenostavitvi in digitalizaciji: zmanjšanje bremen za podjetja na digitalnem področju.

8. **Izvrševanje akta o digitalnih storitvah v zvezi s spletnimi platformami in e-trgovanjem**  15594/25  
*izmenjava mnenj*

Svet je izmenjal mnenja o izvrševanju akta o digitalnih storitvah v zvezi s spletnimi platformami in e-trgovanjem.


**Razno**

9. (a) **Zakonodajni predlogi v obravnavi** (javno posvetovanje    
v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)

**Evropske podjetniške denarnice**  
*informacije predsedstva*

15701/25 + ADD 1

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (b) **Model za financiranje nacionalnega regulativnega organa ob upoštevanju razširjenih digitalnih odgovornosti**  16095/25  
*informacije Portugalske*

Svet se je seznanil z informacijami Portugalske.

- (c) **Deklaracija za evropsko digitalno suverenost** 15781/25  
*informacije Avstrije*

Svet se je seznanil z informacijami Avstrije.

- (d) **Vrh o evropski digitalni suverenosti** 16186/25  
**(Berlin, 18. november 2025)**  
*informacije Francije in Nemčije*

Svet se je seznanil z informacijami Francije in Nemčije.

- (e) **Izid razprav na neformalnem srečanju ministrov in** 15875/25  
**ministric za telekomunikacije**  
**(Horsens, 9. in 10. oktober 2025)**  
*informacije predsedstva*

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (f) **Gostovanje v Ukrajini, Moldaviji in na Zahodnem** 16021/25  
**Balkanu – stanje**  
*informacije predsedstva*

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (g) **Mednarodne pobude na digitalnem področju** 16048/25  
*informacije Komisije*

Svet se je seznanil z informacijami Komisije.

- (h) **Vaja za preizkus kibernetnega načrta** 16022/25  
*informacije predsedstva*

Svet se je seznanil z informacijami predsedstva.

- (i) **Motenje in slepljenje globalnih satelitskih** 15986/25  
**navigacijskih sistemov (GNSS): za večjo varnost in**  
**zaščito**  
*informacije Češke, Estonije, Finske, Nemčije, Latvije,*  
*Litve, Poljske, Slovaške, Slovenije in Španije*

Svet se je seznanil z informacijami Češke, Estonije, Finske, Nemčije, Latvije, Litve, Poljske, Slovaške, Slovenije in Španije. Bolgarija je ustno podprla to točko.

- (j) Obramba pred droni: prispevek digitalnih tehnologij k zaščiti kritičnih infrastruktur  
*informacije Komisije* 16128/25
- (k) Izvedbeni sklep Sveta o odobritvi podpore iz EU rezerve za kibernetško varnost za Moldavijo  
*informacije predsedstva* 16032/1/25 REV 1
- (l) Delovni program prihodnjega predsedstva  
*informacije Cipra*

- 
- Prva obravnava
- Na podlagi predloga Komisije
- Javna razprava na predlog predsedstva (člen 8(2) Poslovnika Sveta)
-

**Izjave k zakonodajnim točkam pod „B“ iz dok. 16020/25**

**K točki 2 s**  
**seznama točk pod**  
**„B“:**

**Direktiva o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer in največjih dovoljenih tež določenih cestnih vozil splošni pristop**

**IZJAVA BELGIJE**

„Belgija sicer podpira splošni pristop, ki ga je predstavilo dansko predsedstvo, vendar ima še vedno precejšnje zadržke glede vpliva na infrastrukturo. Končni kompromis, ki ga bosta dosegla sozakonodajalca, bo Belgija lahko podprla zgolj, če bodo ti pomisleki upoštevani. Belgija si želi predvsem, da bi se pogajanja z Evropskim parlamentom začela čim prej. Sprememba direktive o težah in merah je pomemben mejnik na poti k razogljičenju cestnega prometa in njegovi harmonizaciji v Evropski uniji.

Cilj te spremembe so zlasti harmonizacija in okrepitev obstoječega evropskega okvira za težka tovorna vozila ter konkurenčnosti intermodalnega prevoza in brezemisijjskih vozil. To naj bi dosegli zlasti z zvišanjem največjih dovoljenih tež za nekatere skupine vozil ob hkratnem omejevanju vpliva težjih vozil na infrastrukturo. Belgija je tako kot druge države članice med razpravami menila, da bi si morali pri oblikovanju določb nove direktive prizadevati predvsem za ohranjanje naših cest in mostov. Zato je zadovoljna, ker je bilo v osnutku splošnega pristopa ohranjeno pravilo s formulo. Še vedno pa ima zadržke glede omejitve teže za triosna vozila, ki v sedanjem kompromisnem besedilu niso zadostno zagotovilo za omejitev vpliva na infrastrukturo. Belgija je v zvezi s tem predložila alternativni predlog, za katerega upa, da bo upoštevan v prihodnjih pogajanjih.

Belgija želi ostati konstruktivna partnerica in bo zagotavljala polno podporo v naslednji fazi pogajanj.“

**IZJAVA NEMČIJE**

„v zvezi s splošnim pristopom glede predloga za spremembo Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

Zvezna vlada pozdravlja doseženi kompromis in se strinja s splošnim pristopom. V ospredju posvetovanj sta bila dva cilja: poenostavitev direktive in hkrati podpiranje uvajanja brezemisijjskih vozil. V splošnem pristopu je jasno poudarjena potreba po spodbujanju uvajanja brezemisijjskih vozil, pri čemer so glede na njihove posebne tehnične značilnosti hkrati upoštevani vplivi na infrastrukturo. Menimo, da je besedilo s tega vidika dobro uravnoteženo.

Zvezna vlada želi poleg tega poudariti naslednje.

Glede podaljšanih zgibnih vozil dolžine 17,88 m si zvezna vlada želi, da bi bil namesto posebnih nacionalnih rešitev dosežen dogovor na ravni Evrope. V zvezi z možnostjo, da se na nacionalni ravni dovolijo izmenični prevozi s podaljšanimi zgibnimi vozili, zvezna vlada meni, da je bistveno ustvariti dodatne spodbude za naložbe v brezemisijška vozila.“

## **SKUPNA IZJAVA ŠPANJE IN PORTUGALSKE**

„Španija in Portugalska želita pohvaliti prizadevanja predsedstva za napredek pri pogajanjih o spremembi direktive o težah in merah. Toplo pozdravljamo pozitivne elemente predlaganega besedila, zlasti določbe v podporo uvajanju brezemisijških vozil.

Po drugi strani pa menimo, da s kompromisnim besedilom še vedno ni izpolnjen temeljni cilj spremembe: s harmonizacijo pravil o čezmejnem prevozu zagotoviti dobro delovanje enotnega trga. Prvotni predlog Komisije je bil oblikovan uravnoteženo in je državam članicam omogočal, da doma dovolijo povečanje s 40 na 44 ton, pri čemer bi se v primeru sprejetja take odločitve ista omejitve uporabljala tudi za mednarodni prevoz. Na ta način bi bilo mogoče preprečiti razdrobljenost in vzpostaviti enake pogoje delovanja po vsej Uniji.

Ker pa naj bi v skladu s kompromisnim predlogom višje omejitve teže veljale izključno za brezemisijška težka vozila, katerih število je v voznem parku zelo omejeno, bi bil lahko cilj harmonizacije iz direktive ogrožen. Če se za prevoze doma odobri teža 44 ton, kar ne bi dosledno veljalo tudi za mednarodni prevoz, pogoji za prevoznike ne bodo več enaki in učinkoviti, kar bo ogrozilo delovanje enotnega trga.

Poleg tega bi s tem po nepotrebnem omejili gospodarske in okoljske koristi prevozov pri teži 44 ton. Če se za prevoze odobri teža 44 ton, je za enako količino tovora potrebnih manj voženj, s čimer se v primerjavi z omejitvijo 40 ton povečuje logistična učinkovitost in zmanjšuje raven emisij. To lahko pripomore tudi k ublažitvi problema pomanjkanja voznikov, ki bremeni ta sektor. Te prednosti so zlasti pomembne za Iberski polotok, saj smo zaradi omejene povezljivosti železniškega tovornega prometa s preostalo Evropo bolj odvisni od cestnega prometa, zato je možnost povečanja učinkovitosti vozil s povečanjem zmogljivosti za nas še posebej pomembna.

**Španija in Portugalska zato ne moreta podpreti predlaganega splošnega pristopa. Obe delegaciji upata, da bo na pogajanjih z Evropskim parlamentom mogoče najti rešitev, ki bo bolj skladna z načeli, na katerih temelji delovanje notranjega trga.“**

**K točki 3 s**  
**seznama točk pod**  
**„B“:**

**Sveženj o tehničnih pregledih**

- (a) **Direktiva o rednih tehničnih pregledih (ki spreminja Direktivo 2014/45/EU) in o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti (ki spreminja Direktivo 2014/47/EU)**
- (b) **Direktiva o dokumentih za registracijo vozil in podatkih iz registrov vozil (ki razveljavlja Direktivo 1999/37/ES)**  
*splošni pristop*

**IZJAVA BELGIJE**

„Belgija je naklonjena svežnju in podpira njegove cilje glede varnosti v cestnem prometu, kakovosti zraka in zmanjšanja hrupa. Hkrati pa menimo, da bi moralo biti besedilo oblikovano bolj ambiciozno.

Konkretno, želeli bi si dodatnih nezavezujočih in pozitivnih spodbud za uporabo zaznavanja na daljavo, saj gre za učinkovito tehnologijo in bi bilo koristno spodbujati države članice k njeni uporabi.

Pozivamo tudi k večji ambicioznosti v zvezi z vprašanjem goljufij s kilometrskimi števci. Menimo, da bi ostrejši pristop prinesel neposredne koristi milijonom državljanov EU.

Priporočamo tudi, da se ohrani prvotni namen začasnega potrdila o tehničnem pregledu z omejitvijo, da ga lahko uporabljajo le evropski državljani, ki prebivajo v tujini in vozijo vozila kategorije M1, namesto da bi bil namenjen tudi za poklicno uporabo z vozili kategorije N1.

Belgija bo ostala konstruktivna partnerica in bo zagotavljala polno podporo v naslednji fazi pogajanj.“

**IZJAVA NEMČIJE**

„v zvezi s splošnim pristopom glede predloga direktive o dokumentih za registracijo vozil in podatkih, vpisanih v nacionalne registre vozil, ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/37/ES

Zvezna vlada pozdravlja doseženi kompromis in se strinja s splošnim pristopom. Digitalizacija dokumentov o vozilih je pomemben cilj, ki bo državljanom in gospodarstvu srednjeročno prinesel opazne koristi. Zvezna vlada podpira tudi uvedbo enotnih zahtev za nacionalne registre vozil in ureditev vprašanja izmenjave podatkov.

Seveda pa je razumljivo, da v jasno opredeljenih primerih interesi države prevladajo nad interesom za uskladitev izmenjave podatkov med državami članicami. To velja v primerih, povezanih z javnim redom ali varnostjo.

Zato je smiselno, da so v direktivi o dokumentih za registracijo vozil prav za te primere določene izjeme glede izmenjave podatkov iz člena 15(1) – obveznost zbiranja in hrambe podatkov ne sme pomeniti varnostnega tveganja za države članice EU.

Zvezna vlada je zato zadovoljna, ker so vsa vozila javnih organov, ki opravljajo naloge v zvezi z vzdrževanjem javnega reda in varnosti, tudi vozila oboroženih sil in carinskih organov, izvzeta iz obveznosti izmenjave podatkov.

Poleg tega zvezna vlada člen 15(1) razume tako, da so načeloma države članice EU tiste, ki opredelijo ustrezne primere ali skupine primerov in presodijo, ali so za vsako skupino primerov kot celoto izpolnjeni pogoji za izjemo. Zato posamični pregledi vozil niso potrebni.“

## **IZJAVA LATVIJE**

„Varnost v cestnem prometu je eden od najpomembnejših ciljev Latvije na področju prometne politike. Zato Latvija odločno podpira cilje predloga: prispevati k izboljšanju na področju varnosti v cestnem prometu ter okolja, trajnostne mobilnosti ter prostega pretoka oseb in blaga po vsej Evropski uniji. V skladu s tem stališčem je Latvija podprla več elementov iz prvotnega predloga Evropske komisije, na primer pogostejše tehnične preglede starejših vozil, obvezne tehnične preglede motornih koles, uvedbo cestnih pregledov lahkih gospodarskih vozil (kategorija N1) in nove metode za nadzor emisij (PN, NOx).

Da pa bi predlog izpolnil opredeljene cilje, **mora biti okvir jasen, zahteve pa morajo biti izvedljive v praksi.**

Pragmatično sodelovanje z danskim predsedstvom, drugimi državami članicami in Evropsko komisijo je prineslo sprejemljive rešitve glede več elementov predloga. Vendar pri nekaterih vprašanjih, **ki so pomembna za Latvijo**, potrebno ravnovesje še ni bilo doseženo. Latvija pri tem opozarja na številne praktične ovire pri uporabi norm, zaradi katerih je težko v celoti podpreti najnovejšo kompromisno različico predloga.

Zato se je **Latvija na seji Sveta PTE 4. decembra 2025 VZDRŽALA glasovanja o splošnem pristopu.**

V prilogi k tej izjavi je podrobna razlaga stališča Latvije glede elementov, ki jih ne moremo podpreti.

**Roki za uvedbo novih metod preizkusa emisij** Latvija je ena od redkih držav članic, ki so uvedle postopek merjenja števila delcev (PN). Za razvoj metode preizkusa, nabavo potrebne opreme na trgu in usposabljanje je bilo potrebnih 10 let. Tudi uporaba metod preizkusa novih dizelskih motorjev in NOx (dušikovih oksidov) v različnih podnebnih razmerah v Evropi, tudi pri temperaturah pod  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ , kar je zlasti pomembno za Latvijo, v praksi še ni bila potrjena. Latvija zato dvomi, da bi bilo mogoče v dveh letih razviti učinkovito in splošno uporabno metodo preizkusa in zagovarja vsaj petletno prehodno obdobje po odobritvi metode, da bi bila pripravljena za uporabo v praksi.

**Redni in cestni pregledi emisij NOx** V skladu z načelom legitimnih pričakovanj bi bilo treba glede izvajanja pravil, metod in opreme določiti enake roke tako za tehnične kot cestne preglede. Zato bi bilo treba po mnenju Latvije uvesti prehodno obdobje tudi glede nadzora emisij NOx iz dizelskih motorjih med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti.

**Informacije proizvajalcev in poglobljen nadzor elektronskih sistemov z orodjem za analizo OBD (*diagnostika na vozilu*):** Po mnenju Latvije bi moral predlog spodbujati posodabljanje okvira v skladu s tehnološkim razvojem. Poleg tega menimo, da bi bilo treba za učinkovito preverjanje zahtev iz točke 10 Priloge I (elektronski varnostni sistemi) to tehnologijo uvajati postopoma: v prvem koraku izpeljati pilotni projekt, nato pa oceniti izvedljivost in učinkovitost tehnologije preverjanja. Po mnenju Latvije je potrebna namenska preizkusna naprava, ki bi jo bilo treba vključiti v področje uporabe Priloge II in določiti poseben petletni rok za izvedbo.

**Mejna vrednost za število delcev (PN)** Latvija opozarja na tveganja v primeru znižanja praga glede števila delcev s priporočene vrednosti 1 000 000 1/cm<sup>3</sup> na 250 000 1/cm<sup>3</sup> brez prehodnega obdobja. Primernejša rešitev bi bila določitev dveletnega prehodnega obdobja z mejno vrednostjo 1 000 000 1/cm<sup>3</sup>, po katerem bi se lahko mejna vrednost znižala, če bi se uporaba tehnologij izkazala v praksi in če bi se države članice s takim pristopom strinjale.

**Začasna potrdila o tehničnem pregledu in kazni** Latvija podpira postopno harmonizacijo okvira glede začasnih potrdil. Vendar hkrati ugotavlja, da bi se zaradi razlik med zahtevami glede tehničnih pregledov v posameznih državah članicah pojavile praktične težave zaradi neobstoja skupnih meril in potrjevanja. Poleg tega v predlaganem besedilu uporaba začasnega potrdila ni nikjer izrecno omejena; da bi ga bilo torej treba uporabljati le zaradi vrnitve v državo članico registracije vozila, da se izvede redni tehnični pregled, in sicer nemudoma po vrnitvi v državo članico registracije.

**Uporaba kazni** Latvija ima zadržke glede zahteve, da je treba tako med tehničnim kot tudi cestnim pregledom obvezno naložiti kazen v primeru prikrojevanja sistemov vozil. Glede na to, da se pri nobenem od teh pregledov ne ocenjujejo razlogi, zakaj naprava ali sistem ne deluje in ali so ali bi lahko bili razlogi posledica prikrojevanja, bi bila po našem mnenju zahteva po določitvi učinkovitih kazni, kot je predlagana zdaj, zgolj deklaratorna in ne bi imela praktične dodane vrednosti.“