



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2025. gada 25. aprīlī
(OR. en)

8259/25
ADD 6

Starpiestāžu lieta:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 24. aprīlis

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: SWD(2025) 97 final

Temats: KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS
Pavaddokuments dokumentam
Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem
Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par valstu transportlīdzekļu reģistros iegrāmatotajiem transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un Padomes Direktīvas 1999/37/EK atcelšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2025) 97 final.

Pielikumā: SWD(2025) 97 final



Briselē, 24.4.2025.
SWD(2025) 97 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem

Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par valstu transportlīdzekļu reģistros iegrāmatotajiem transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un Padomes Direktīvas 1999/37/EK atcelšanu

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Rīcības nepieciešamība

Kāda ir problēma, un kāpēc tā ir ES līmeņa problēma?

Šīs iniciatīvas mērķis ir izvērtēt un vēl vairāk uzlabot trīs tehniskā stāvokļa paketes (TSP) direktīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu vidisko sniegumu. Neraugoties uz spēkā esošajiem ES tiesību aktiem, kā arī uzlabojumiem transportlīdzekļu tehnoloģijās, tajā skaitā saistībā ar aktīvās drošības un autovadītāju intelektiskās palīdzības sistēmām jaunos transportlīdzekļos, pa ES ceļiem joprojām pārvietojas nedroši transportlīdzekļi, kas ir vai nu galvenais sadursmju cēlonis, vai tās veicinošs faktors. Daži nedroši transportlīdzekļi tiek konstatēti periodiskajās tehniskajās apskatēs (PTA) vai pārbaudēs uz ceļiem (PUC), t. i., transportlīdzekļi ar būtiskiem vai bīstamiem trūkumiem. Citi šādi transportlīdzekļi var netikt atklāti vai nu tāpēc, ka PTA vai PUC nevar tos atklāt, vai arī tāpēc, ka tie nav pakļauti pārbaudēm. To vidū ir transportlīdzekļi, kuru drošības sistēmās veikta neatļauta iejaukšanās, un transportlīdzekļi ar nepareizi nostiprinātu kravu.

Cita problēma ir nepietiekama transportlīdzekļu radīto gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas pārbaude. Daži no mūsdienu PTA izmantotajiem testiem vairs nav pietiekami jutīgi, lai atklātu defektus, kas saistīti ar emisiju, un pašreizējās testēšanas procedūras nav piemērotas, lai sasniegtu ES politikas mērķus attiecībā uz gaisa piesārņojumu un troksni. Slāpekļa oksīdu emisiju (NO_x) vai daļiņu skaita (PN) vērtību mērīšana jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem joprojām nav iekļauta pašreizējā TSP, un pašlaik nav ES noteikumu par to, kā pārbaudīt, vai nav veiktas neatļautas manipulācijas ar transportlīdzekļu NO_x reducēšanas sistēmām vai dīzeļdegvielas daļiņu filtriem un vai tie nav bojāti. Ņemot vērā šos trūkumus, TSP ieguldījums to transportlīdzekļu skaita samazināšanā, kas rada lielas emisijas, ir kļuvis mazāk relevants. Turklāt direktīvas rezultātīvi nenodrošina noteikumu izpildi ES pārrobežu satiksmē un transportlīdzekļu tirdzniecībā.

Tika veikts TSP direktīvu *ex post* izvērtējums un vienlaikus arī ietekmes novērtējums. Izvērtējumā tika secināts, ka TSP tikai daļēji sekmīgi sasniedza tās mērķus – veicināt labāku ceļu satiksmes drošību un palīdzēt samazināt autotransporta radītās gaisa piesārņotāju emisijas. Ne vienmēr var atklāt bojātus transportlīdzekļus, jo dažās dalībvalstīs dažas transportlīdzekļu kategorijas nav pakļautas PTA vai PUC vai testēšanas biežums vai tvērums nav pielāgots to augstākiem drošības un vides riskiem. Pašreizējā TSP konstatētās nepilnības liek direktīvas pielāgot, lai ņemtu vērā ne tikai pašreizējās vajadzības, bet arī izaicinājumus nākotnē, piemēram, pilnveidoto vadītājam asistējošo sistēmu un automatizēto sistēmu testēšanu.

Autotransports, it īpaši kravu pārvadājumi, ir starptautiska nozare, kurā transportlīdzekļu apstiprināšanu un tehniskās apskates reglamentē ES un starptautiskā (ANO EEK) līmenī. Tāpēc šai nozarei pēc būtības ir spēcīga pārrobežu dimensija. Konstatētās problēmas pastāv visā Savienībā, un tām ir vieni un tie paši pamatcēloņi.

Kādi ir sasniedzamie mērķi?

Saskaņā ar Eiropas zaļo kursu un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju iniciatīva palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES. Tādēļ iniciatīvas konkrētie mērķi ir šādi: 1) nodrošināt šodienas un nākotnes transportlīdzekļu tehnisko apskašu konsekvenci, objektivitāti un kvalitāti, 2) ievērojami samazināt neatļautu iejaukšanos un uzlabot tādu transportlīdzekļu konstatēšanu, kuriem ir trūkumi, lai varētu atklāt bojātas / neatļauti manipulētas drošības un emisiju (t. i., gaisa piesārņojuma un trokšņa emisiju) kontroles sistēmas, kā arī krāpšanos ar hodomētra rādījumiem, un 3) uzlabot konkrētu transportlīdzekļu datu elektronisko glabāšanu un apmaiņu,

tādējādi risinot nepietiekamas datu pieejamības problēmu un atvieglojot savstarpēju atzišanu starp izpildes panākšanas iestādēm.

Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?

Tā kā autotransports un autobūves nozare darbojas pārrobežu mērogā gan iekšējā tirgū, gan starptautiski, ir daudz efektīvāk un lietderīgāk risināt šos jautājumus ES līmenī, nevis dalībvalstu līmenī. Valstu prakse vēsturiski atšķiras, un zināms transportlīdzekļu pārbaužu minimālais harmonizācijas līmenis un kopīgi saskaņoti risinājumi transportlīdzekļu datu apmaiņai starp dalībvalstīm ir lietderīgāki nekā vairāki nesaskaņoti valstu risinājumi. Ar kopīgiem noteikumiem moderno transportlīdzekļu tehnoloģiju (elektrotransportlīdzekļu (*EV*), pilnveidoto vadītājam asistējošo sistēmu (*ADAS*) un jaunāko emisiju kontroles iekārtu) testēšanai dalībvalstis gūs apjomradītus ietaupījumus, un diagnostikas aprīkojuma ražotāji varēs darboties viendabīgākā tirgū.

B. Risinājumi

Kādi ir risinājumu varianti izvīzīto mērķu sasniegšanai? Vai kāds no tiem ir vēlamais? Ja ne, kāpēc?

Lai risinātu problēmas, tika izstrādāti četri politikas risinājumi (PR1a, PR1b, PR2, PR3). Visi politikas risinājumi pielāgo PTA *EV* un iekļauj jaunas pārbaudāmās pozīcijas, izmantojot ePTA (tajā skaitā ar drošību un emisijām saistītu sistēmu programmatūras integritātes testēšanu). Tie ietver arī jaunas emisiju testēšanas metodes gan attiecībā uz daļiņām, gan NO_x , kas vajadzīgas, lai pielāgotos jaunākajām emisiju kontroles tehnoloģijām un fiksētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, tai skaitā transportlīdzekļus, kuros veikta neatļauta ieviešana. Visos politikas risinājumos ir prasīta arī tehniskā apskate pēc jebkādiem būtiskiem pārveidojumiem, kas saistīti, piemēram, ar spēkiekārtas sistēmas vai emisiju klases maiņu, kā arī tehniskās apskates sertifikāta digitalizācija, sasaistot valstu transportlīdzekļu reģistrus un paplašinot transportlīdzekļu datu harmonizētu kopumu šajos reģistros. Visi politikas risinājumi ievieš arī prasību dalībvalstīm reģistrēt hodometru rādījumus valsts datubāzē un pārreģistrācijas gadījumā darīt šos ierakstus pieejamus citām dalībvalstīm.

Papildus kopīgajiem pasākumiem **PR1a** ir vērsts uz transportlīdzekļu (reģistrācijas un statusa) datu efektīvāku izmantošanu, tajā skaitā reģistrācijas apliecību izdošanu digitālā formā. **PR1b** ir vērsts uz tehnisko apskašu rezultatīvāku veikšanu, izmantojot tālmērīšanas tehnoloģiju, kas palīdz identificēt transportlīdzekļus, kuri, iespējams, rada lielas emisijas un kurus var i) pārbaudīt nākamajā pārbaudē uz ceļa uzreiz pēc identificēšanas vai arī ii) uzaicināt uz tehniskās apskates staciju emisiju testa veikšanai. Tas arī atceltu iespēju atbrīvot motociklus no PTA, prasītu vieglo komerciālo transportlīdzekļu ikgadēju emisiju testēšanu un padarītu kravas nostiprināšanas pārbaudi obligātu. Ar PR1b ievieš arī obligātas ikgadējas PTA transportlīdzekļiem, kas vecāki par 10 gadiem. PR1b atvieglotu personu brīvu pārvietošanos, liekot reģistrācijas dalībvalstij atzīt citas dalībvalsts izsniegtu PTA sertifikātu uz laiku līdz sešiem mēnešiem ar nosacījumu, ka nākamā PTA tiek veikta reģistrācijas dalībvalstī.

PR2 ir apvienota lielākā daļa PR1a un PR1b risinājumā iekļauto pasākumu. Tas ietver papildu pasākumu saistībā ar datu pārvaldību, kura mērķis ir noteikt procedūras un līdzekļus piekļuvei transportlīdzekļa tehniskajai informācijai (arī transportlīdzekļa ģenerētiem datiem). Ar šo risinājumu tiek ieviestas arī vieglo komerciālo transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļa. **PR3** ir

vērienīgākais politikas risinājums, jo ar to vēl vairāk harmonizē tehnisko apskāšu tvērumu un metodes un PTA sertifikātu savstarpēju atzīšanu. Papildus PR2 iekļautajiem pasākumiem ar PR3 tiek vēl vairāk paplašināts PTA tvērums, attiecinot to uz visiem motocikliem bez izņēmuma un vieglajām piekabēm, un PUC tiek attiecinātas arī uz motocikliem. Tas ietver arī prasību reģistrācijas dalībvalstij bez ierobežojumiem atzīt jebkurā citā ES dalībvalstī izdotus PTA sertifikātus.

Vēlamais risinājums ir PR2, jo tas tiek uzskatīts par lietderīgu politikas mērķu sasniegšanai, tas ir efektīvāks, tam ir lielāki neto ieguvumi, un tas ir saskanīgs ar vispārāzīto valstu politiku šajā jomā.

Kāds ir dažādo ieinteresēto personu viedoklis? Atbalsts konkrētiem risinājumiem

Vēlamo politikas risinājumu atbalsta PTA nozare (*CITA*, *FSD* u. c.), kā arī patērētāji (*FIA*), diagnostikas aprīkojuma ražotāji (*EGEA*) un motociklu ražotāji (*ACEM*). To atbalsta arī dažas dalībvalstis, sevišķi tās, kurās ir tūkstošiem mazāku tehniskās apskates staciju. Attiecībā uz piekļuvi informācijai un tās apmaiņu dažādi respondenti (tajā skaitā *CITA*, *EGEA* un *EReg*) uzsvēra, cik svarīga ir brīva un viegla piekļuve transportlīdzekļa ģenerētiem datiem, lai varētu pienācīgi pārbaudīt transportlīdzekļus. Loģistikas nozare ļoti atbalsta stingrākas kravas nostiprināšanas prasības, kas iekļautas šajā risinājumā.

C. Vēlamo risinājumu ietekme

Kādi ir ieguvumi no vēlamā risinājuma (ja tāda nav, no galvenajiem risinājumiem)?

PR2 palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, un tiek lēsts, ka, pateicoties tā ietekmei, salīdzinājumā ar pamatscenāriju laikposmā no 2026. līdz 2050. gadam tiks glābtas 6912 dzīvības un novērsti 64 885 smagu savainojumu gadījumi. Tas arī veicinās ilgtspējīgu mobilitāti, samazinot gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas, un tas radīs ārējo izmaksu ietaupījumus, kuri tiek lēsti 83,4 miljardu EUR apmērā (izteiktas pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gada periodā salīdzinājumā ar pamatscenāriju). Tas palīdzēs atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES, likvidējot šķēršļus transportlīdzekļu pārreģistrēšanai citā dalībvalstī un (ierobežotai) ES mēroga PTA sertifikātu atzīšanai.

Sagaidāms, ka PR2 sniegs arī būtiskus ieguvumus, ieviešot testēšanas metodes elektrotransportlīdzekļu inspicēšanai, uzlabojot emisiju testēšanu (NO_x un *PN* mērīšanu) un ieviešot testēšanas metodes *ADAS* un citām drošības sistēmām. Ikgadēju tehnisko apskāšu veikšana transportlīdzekļiem, kas vecāki par 10 gadiem, ne tikai sniegs lielus ieguvumus drošības un vides jomā, bet arī radīs tūkstošiem jaunu darbvieta, it īpaši dalībvalstīs, kurās autobūves nozarē rūk darbvieta skaits. Ieguvumi gaidāmi arī no kravu nostiprināšanas obligāto pārbaužu un datu pārvaldības pasākumu ieviešanas. Jauni testēšanas paņēmieni, piemēram, dūmu tveršana un tālmērīšana, lai pārbaudītu liela skaita transportlīdzekļu piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas, ļaus ievērojami efektīvāk atklāt transportlīdzekļus ar augstu emisiju.

Sagaidāms, ka PR2 palīdzēs uzlabot atklāšanu un tādējādi samazināt bojātu transportlīdzekļu un transportlīdzekļu, kuriem veikta neatļauta iejaukšanās, skaitu, arī attiecinot PUC uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Sagaidāms, ka tā rezultātā ievērojami samazināsies neatļautas iejaukšanās gadījumi saistībā ar hometra rādījumiem, jo būs pienākums reģistrēt hometra rādījumus un darīt šos ierakstus pieejamus pārreģistrācijas gadījumā. Tam vajadzētu arī radīt priekšrocības, ko sniedz obligātais elektroniskais tehniskās apskates sertifikāts, transportlīdzekļu reģistrācijas dokumenta ieviešana digitālā formā, piekļuve PTA ziņojumiem valstu datubāzēs un attiecīgo transportlīdzekļu datu, kas iekļauti

valsts transportlīdzekļu reģistros, paplašināšana. Kopējie ieguvumi no vēlamā politikas risinājuma tiek lēsti 391,6 miljardu EUR apmērā, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Kādas ir vēlamā risinājuma izmaksas (ja tāda nav, galveno risinājumu izmaksas)?

Tiek prognozēts, ka vēlamā politikas risinājuma (PR2) kopējās izmaksas būs 65,9 miljardi EUR, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. No tām lielākā daļa izmaksu ir administratīvās izmaksas citiem uzņēmumiem (t. i., transportlīdzekļu īpašniekiem), kas saistītas ar papildu periodiskajām tehniskajām apskatēm un sadarbību ar publiskajām iestādēm pārbaudēs uz ceļa (kas veido aptuveni 39 % no PR2 kopējām izmaksām), kam seko pielāgošanās izmaksas PTA stacijām (par aprīkojumu, apmācību un papildu inspektoriem apskašu veikšanai), kas veido aptuveni 35 % no PR2 kopējām izmaksām. Valstu publiskās pārvaldes iestāžu administratīvās izmaksas galvenokārt ir saistītas ar hodometa rādījumu datubāzes izveidi un sistēmas darbību (3,6 % no PR2 kopējām izmaksām). Savukārt administratīvās izmaksas iedzīvotājiem tiek lēstas 21 % apmērā no kopējām izmaksām vēlamajā politikas risinājumā, un tās rada prasība veikt obligātas ikgadējas tehniskās apskates transportlīdzekļiem, kas vecāki par 10 gadiem, motociklu pārbaudu uz ceļa ieviešana un papildu emisiju pārbaudes transportlīdzekļiem, kuriem konstatēts augsts emisiju līmenis. Citas izmaksas veido salīdzinoši nelielu daļu no kopējām izmaksām.

Kāda būs ietekme uz MVU un konkurētspēju?

Tehniskās apskates stacijām, kas ir MVU, radīsies papildu izmaksas saistībā ar pielāgošanos darbam ar elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda transportlīdzekļiem, ePTA iekļaušanu, lai pārbaudītu atbilstību Vispārīgās drošības regulai, obligātu PN un NO_x testēšanu, papildu emisiju testiem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un motociklu trokšņa testēšanu. Šīs papildu izmaksas ir saistītas ar inspektoru apmācību un nepieciešamā aprīkojuma iegādi. Tomēr papildu aprīkojuma izmaksas nozīmē papildu ieņēmumus autoservisa aprīkojuma ražotājiem, no kuriem daudzi ir arī MVU. Tajā pašā laikā PTA veicēji varēs atgūt jebkādu izmaksu pieaugumu, koriģējot maksu par PTA, un tādējādi saglabāt savu peļņas līmeni un vienlaikus gūt arī jaunus ieņēmumu avotus. Labumu no 19 000 līdz 20 000 jaunu darbvieta radīšanas, kas būs vajadzīga biežākas un sarežģītākas testēšanas vajadzībām, gūs galvenokārt MVU. Lai gan lielie PTA veicēji var gūt lielāku labumu nekā mazākie, principā ieguvējiem vajadzētu būt tiem visiem. Visbeidzot, efektīvāka tehnisko apskašu un pārbaudu regulējuma izpilde nodrošinās godīgāku konkurenci, samazinot iespējas gūt cenu priekšrocības, pamatojoties uz zemākiem transportlīdzekļu standartiem un izvairoties no nepieciešamās transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa uzturēšanas.

Vai tiks būtiski ietekmēts dalībvalstu budžets un pārvaldes iestādes?

Sagaidāms, ka vēlamais politikas risinājums radīs vienreizējas un kārtējas administratīvās izmaksas dalībvalstu iestādēm – tās tiek lēstas 2,39 miljardu EUR apmērā, izteiktas pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā. Šīs izmaksas noteiks pasākums, ar ko novērš krāpšanos ar hodometa rādījumiem, kad būs jāizstrādā sistēma transportlīdzekļu hodometa rādījumu reģistrēšanai autoservisos un citās remontdarbnīcās. Izsakot pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā, kopējās vienreizējās un kārtējās administratīvās izmaksas saistībā ar šo pasākumu tiek lēstas 2,12 miljardu EUR apmērā. Turklāt autofurgonu pārbaudes uz ceļa radīs kārtējās administratīvās izmaksas (t. i., darbaspēka izmaksas par papildu pārbaudēm), kas tiek lēstas 107,5 miljonu EUR

apmērā, izteiktas pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Kopējās pielāgošanas izmaksas vēlamajam politikas risinājumam tiek lēstas 207,2 miljonu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, un no tām 29,7 miljoni EUR ir vienreizējas izmaksas. Lielākās papildu pielāgošanas izmaksas iestādēm rodas saistībā ar tālmērīšanas ieviešanu un iespēju izmantot dūmu tveršanu, lai mērītu NO_x emisiju no kravas automobiļiem, kā arī trokšņa kameru uzstādīšanu. Tas ietver vienreizējas izmaksas par nepieciešamā aprīkojuma iegādi, atbilstošas IT infrastruktūras izveidi un ar to saistītu inspektoru apmācību, kā arī kārtējās izmaksas par aprīkojuma uzturēšanu un datu pārvaldību, un darbaspēka izmaksas inspektoriem, kas veic dūmu tveršanu. Kopējās pielāgošanas izmaksas, kas saistītas ar šo pasākumu 2026.–2050. gadā, tiek lēstas 192,9 miljonu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Sagaidāms, ka iniciatīva arī radīs izmaksu ietaupījumus valstu pārvaldes iestādēm – ietaupīt palīdzēs tehniskās apskates sertifikāta ieviešana elektroniskā formā, valstu transportlīdzekļu reģistru sasaiste un digitālu reģistrācijas apliecību izdošana. Sagaidāms, ka ietaupījumi būs ievērojami un sasniegs 5,23 miljardus EUR, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gada periodā.

Proporcionalitāte

Vēlamais politikas risinājums tiek uzskatīts par samērīgu ar to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu vispārīgos politikas mērķus. Risinājuma tvērums aprobežojas ar to, ko vislabāk var sasniegt ES līmenī (attiecībā uz metožu un pārbaužu apjoma harmonizēšanu, kā arī kopīgu risinājumu rašanu, lai nodrošinātu efektīvu apmaiņu ar nepieciešamajiem transportlīdzekļu datiem un piekļuvi tiem). Lai gan daži pasākumi ir saistīti ar ievērojamām izmaksām, ieguvumi lielākoties atsver izmaksas.

D. Turpmākā rīcība

Kad politika tiks pārskatīta?

Piecus gadus pēc pārskatīto tiesību aktu piemērošanas Komisija veiks TSP izvērtēšanu, lai pārlicinātos, cik lielā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi, un ziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam sniegs galvenos konstatējumus par paketes īstenošanu. Nepieciešamības gadījumā ziņojumam tiks pievienoti attiecīgi ieteikumi.