C/2026/3241

2.7.2026 г.

Становище на Европейския икономически и социален комитет

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/6/ЕИО с цел освобождаване на някои електрически превозни средства от категория N2 от изискването за монтиране и използване на устройство за ограничаване на скоростта

(COM(2025) 999 final — 2025/0424 (COD))

(C/2026/3241)

Докладчик: **Miroslav HAJNOŠ**

Законодателна процедура	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Искане за консултация от Комитета	Европейския парламент, 12.1.2026 г. Съвет на Европейския съюз, 11.2.2026 г.
Правно основание	Член 91, параграф 1 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Документи на Европейската комисия	COM(2025) 999 final Обобщение на документа COM(2025) 999
Съответни цели за устойчиво развитие (ЦУР)	ЦУР 11 — Устойчиви градове и селища ЦУР 13 — Борба с изменението на климата
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	9.3.2026 г.
Приемане на пленарна сесия	18.3.2026 г.
Пленарна сесия №	604
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	205/1/3

1. ПРЕПОРЪКИ

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ (ЕИСК)

1.1. **отбелязва** предложението на Комисията за изменение на Директива 92/6/ЕИО ([1]) с цел освобождаване на някои електрически превозни средства от категория N2 (електрически микробуси между 3,5 и 4,25 тона) от задължението за монтиране и използване на устройства за ограничаване на скоростта;

1.2. **признава**, че някои регулаторни пречки могат непреднамерено да възпрепятстват навлизането на леки електрически търговски превозни средства и да забавят прехода към мобилност с нулеви емисии; изтъква обаче, че предложеното освобождаване следва да включва ясни изисквания за безопасност, за да се избегне рискът от увеличаване на броя на жертвите по пътищата;

1.3. **подчертава обаче**, че целта на предложеното освобождаване е да се намалят административната тежест и разходите за предприятията в рамките на сборния пакет за автомобилната промишленост ([2]). ЕИСК подчертава, че опростяването на нормативната уредба не следва да бъде за сметка на установените стандарти за пътна безопасност или защитата на водачите и уязвимите участници в пътното движение, включително велосипедистите и пешеходците;

([1]) ДИРЕКТИВА 92/6/ЕИО НА СЪВЕТА от 10 февруари 1992 година относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj).

([2]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en.

1.4. **отчита** с интерес по-широкия дебат относно прилагането на сборния пакет за автомобилната промишленост. ЕИСК подчертава, че последиците от сборните пакети от мерки за дерегулация (част от които е това освобождаване) срещат значителна съпротива от страна на публични организации като профсъюзи, екологични сдружения и организации за пътна безопасност;

1.5. **изтъква**, че предложената инициатива трябва да остане в пълно съответствие с целите на общата транспортна политика на ЕС и да се вписва в рамката за пътна безопасност. ЕИСК посочва, че през 2012 г. Комисията се застъпи за монтирането на устройства за ограничаване на скоростта на превозните средства от категория N1, тъй като скоростта и увеличаването на теглото на превозното средство са от значение за пътната безопасност. В интерес на технологично неутралното и опростено регулиране тази позиция трябва да бъде преразгледана ([3]). Важно е да не се подкопават целите на политиката в областта на пътната безопасност, която, ако бъде приета, изисква структурен мониторинг на последиците от тази инициатива. Налице е реална опасност да не постигнем целите на стратегията „Европа 2030“ в областта на пътната безопасност. Европейският технически и научен център (ЕТНЦ) проследява напредъка в годишен доклад, който миналата година показа намаление „само“ с 2 %, като за предходната годината намалението е било само 1 % ([4]);

1.6. **подчертава** значението на търговските превозни средства с нулеви емисии за постигането на целите на ЕС в областта на климата, особено за дистрибуцията и предоставянето на услуги в градовете;

1.7. **призовава Комисията** засега да запази освобождаването, ако бъде прието, обвързано с условия. Условията следва да бъдат свързани с оценка след определен период от време. Тази оценка следва да включва следните елементи:

— Оценка на данните за въздействието върху пътната безопасност.

— Измеримо въздействие върху околната среда.

— Резултати от продажбите на електрически микробуси от категория N2 от освободената категория.

Настоящото становище допълва становището на ЕИСК относно „Моторни превозни средства/Опростяване на техническите изисквания и изпитванията“, тъй като и двете се отнасят до предложените изменения на Директива 92/6/ЕИО.

2. ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.1

2.1. Електрическите микробуси играят все по-важна роля в градската логистика, доставките в „последната миля“ и регионалните операции по предоставяне на услуги. Поради теглото на акумулаторните системи обаче много електрически микробуси надвишават прага от 3,5 тона и поради това се класифицират като превозни средства от категория N2. По-голямата маса на превозното средство оказва пряко влияние върху кинетичната енергия и спирачния път, което може да доведе до по-сериозни последствия при сблъсък, особено в условията на смесено градско движение. Дори когато експлоатационното използване наподобява това на по-леките превозни средства от категория N1, тези физически характеристики продължават да бъдат от значение за оценката на пътната безопасност и ЕИСК подхожда предпазливо към предложеното освобождаване.

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.2

2.2. Според Комисията в някои случаи тази класификация води до **непропорционална административна и финансова тежест**, която би могла да възпрепятства въвеждането на превозни средства с нулеви емисии. Мерките за опростяване имат за цел също така да съгласуват регулаторните условия за електрическите микробуси с тези, приложими за сравними превозни средства с вътрешно горене, като по този начин се гарантират еднакви условия на конкуренция за операторите и МСП.

([3]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en.
([4]) https://etsc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/.

2.3. Ако това освобождаване бъде прието, ЕИСК препоръчва следните ограничения за електрическите микробуси от категория N2:

— 100 % електрически (не хибридни);

— трябва да остане изцяло предмет на съществуващата рамка на ЕС за одобряване на типа и безопасност на превозните средства;

— трябва да бъдат оборудвани с други системи за безопасност, като например система за интелигентно регулиране на скоростта (ISA) ([5]) и усъвършенствана система за подпомагане на водача (ADAS), в съответствие с изискванията на GSR 2019/2144.

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.3

2.4. Организациите за пътна безопасност по-специално изразиха загриженост, че трябва да бъдат внимателно разгледани последиците от това освобождаване за безопасността на водачите и другите уязвими участници в пътното движение, като например велосипедистите и пешеходците. Това изисква професионално отношение от страна на водачите и използването на горепосочените системи за безопасност ISA и ADAS. Между другото, дори тези системи не могат да гарантират, че превозното средство е напълно безопасно. Устройствата за ограничаване на скоростта са част от многопластова рамка за пътна безопасност, допълваща технологиите за безопасност на превозните средства и отговорността на водача. Поради това възможността за премахване на този елемент следва да бъде внимателно оценена в рамките на по-широката архитектура за безопасност, за да се избегнат нежелани системни последици.

2.5. Поради това ЕИСК препоръчва на Комисията да обърне внимание на уменията на професионалните водачи чрез специални мерки за повишаване на осведомеността в областта на безопасността.

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.4

2.6. Сборните пакети от мерки включват много мерки за дерегулиране, които не се възприемат с еднакъв ентусиазъм от цялото европейско гражданско общество. Те предизвикват съпротива от страна на различни заинтересовани групи. Предпазната мярка в настоящото предложение е част от такъв сборен пакет от мерки за автомобилната промишленост. В по-общ план е важно да се вземе предвид и по-широката социална съпротива по отношение на различните сборни пакети от мерки.

2.7. Според оценките на Комисията се очаква сборният пакет за автомобилната промишленост да генерира годишни икономии на разходи в размер на над 700 милиона евро за сектора, включително икономии, свързани с премахването на изискванията за устройства за ограничаване на скоростта за някои електрически микробуси. Въпреки че тези мерки за опростяване имат за цел да засилят конкурентоспособността и да намалят административната тежест, те следва да бъдат внимателно балансирани спрямо целите за пътна безопасност.

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.5

2.8. Наблюдението на пътната безопасност е от решаващо значение за постигането на целите на Регламента за пътната безопасност ([6]). ЕИСК подкрепя факта, че Комисията е включила в предложението си, че освободените от данъчно облагане електрически микробуси трябва да бъдат с професионални и опитни водачи, които притежават подходящи умения или преминават обучение за придобиване на такива умения. Всичко това е в съответствие с Директивата относно свидетелствата за управление на превозни средства (Директива 2006/126/ЕО) ([7]).

Аргументи в подкрепа на препоръка 1.7

2.9. ЕИСК настоятелно препоръчва на Комисията да въведе преразглеждане на това освобождаване, ако измененото ѝ предложение бъде прието. Този преглед би могъл да осигури яснота относно планираното въздействие на мярката. Целта е да се създадат еднакви условия на конкуренция за електрическите превозни средства от категория N2 с тегло между 3,5 тона и 4,25 тона в сравнение с по-леките превозни средства, задвижвани с изкопаеми горива, които попадат в различна, по-благоприятна категория (N1).

([5]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speeding/new-technologies-new-opportunities/intelligent-speed-adaptation-isa_en.

([6]) Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 година относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (текст от значение за ЕИП) (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства (преработена) (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Освен това тази оценка би могла да осигури яснота относно последиците за околната среда (по-ниски емисии), за пътната безопасност и евентуално по-добри резултати при продажбите на електрически микробуси от категория N2.

3. ПРЕДЛОЖЕНИ ИЗМЕНЕНИЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

Изменение 1

във връзка с препоръка 1.1

Член 1 — изменение на Директива 92/6/ЕИО

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на ЕИСК
Член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО се заменя със следното:	Член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО се заменя със следното:
„1. Държавите членки взимат необходимите мерки, така че моторните превозни средства от категориите N2 и N3***, с изключение на превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток и с максимално допустима маса между 3,5 и 4,25 тона,*** да могат да се движат по шосе, само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, което е регулирано така, че скоростта им да не може да надвишава 90 км/ч.“	„1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, така че моторните превозни средства от категориите ***N1,*** N2 и N3 да могат да се движат по шосе, само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, което е регулирано така, че скоростта им да не може да надвишава 90 км/ч.“

Изложение на мотивите

Превозните средства от категория N1 се използват не само за доставки в градовете, но и за трансграничен транспорт в рамките на вътрешния пазар. Много от тези превозни средства се управляват от фиктивни самостоятелно заети водачи, които са изложени на непрекъсната конкуренция от работата през платформа.

Устройството за ограничаване на скоростта е от техническо естество, което гарантира, че не могат да бъдат постигнати конкурентни предимства чрез прекомерна скорост за сметка на пътната безопасност и благосъстоянието на работниците. Следователно интелигентното регулиране, което създава устойчиви еднакви условия на конкуренция за товарния транспорт, трябва да се прилага за всички превозни средства за доставка, независимо от типа на задвижването им.

Брюксел, 18 март 2026 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Séamus BOLAND