Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada C

C/2026/3241

2.7.2026

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti

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

(C/2026/3241)

Zpravodaj: **Miroslav HAJNOŠ**

Legislativní postup	EU Law Tracker 2025/0424 COD
Žádost o vypracování stanoviska	Evropský parlament, 12. 1. 2026 Rada Evropské unie, 11. 2. 2026
Právní základ	čl. 91 odst. 1 a článek 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Dokumenty Evropské komise	COM(2025) 999 final Shrnutí dokumentu COM(2025) 999 final
Příslušné cíle udržitelného rozvoje	cíl č. 11 – Udržitelná města a obce cíl č. 13 – Klimatická opatření
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	9. 3. 2026
Přijato na plenárním zasedání	18. 3. 2026
Plenární zasedání č.	604
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	205/1/3

1. DOPORUČENÍ

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ A SOCIÁLNÍ VÝBOR (EHSV)

1.1 **bere na vědomí** návrh Komise na změnu směrnice 92/6/EHS ([1]), jejímž cílem je osvobodit určitá elektrická vozidla kategorie N2 (elektrická dodávková vozidla o hmotnosti 3,5 až 4,25 tuny) od povinnosti instalovat a používat omezovače rychlosti.

1.2 **uznává**, že některé regulační překážky mohou neúmyslně bránit zavádění lehkých elektrických užitkových vozidel a zpomalovat přechod na mobilitu s nulovými emisemi. Zdůrazňuje však, že navrhovaná výjimka by měla zahrnovat jasné požadavky na bezpečnost, aby se předešlo riziku většího počtu úmrtí na silnicích;

1.3 **podtrhuje však**, že cílem navrhované výjimky je snížit administrativní zátěž a náklady pro podniky v rámci souhrnného balíčku pro automobilový průmysl ([2]). EHSV zdůrazňuje, že zjednodušení právních předpisů by nemělo být na úkor zavedených norem bezpečnosti silničního provozu nebo ochrany řidičů a zranitelných účastníků silničního provozu, včetně cyklistů a chodců;

([1]) Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 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 se zájmem **bere na vědomí** širší diskusi o provádění souhrnného balíčku pro automobilový průmysl. EHSV zdůrazňuje, že důsledky souhrnných deregulačních balíčků (jejichž součástí je toto osvobození) se setkávají se značným odporem veřejných organizací, jako jsou odborové svazy, sdružení na ochranu životního prostředí a organizace pro bezpečnost silničního provozu.

1.5 **zdůrazňuje**, že navrhovaná iniciativa musí zůstat plně v souladu s cíli společné dopravní politiky EU a musí odpovídat rámci pro bezpečnost silničního provozu. EHSV poukazuje na to, že v roce 2012 Komise prosazovala montáž omezovačů rychlosti do vozidel kategorie N1 s odůvodněním, že rychlost a zvyšující se hmotnost vozidel přímo souvisejí s bezpečností silničního provozu. V zájmu technologicky neutrální a jednoduché regulace je třeba tento postoj přehodnotit ([3]). Je důležité, aby nebyly ohroženy cíle politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu, což vyžaduje strukturální monitorování účinků této iniciativy, pokud by byla přijata. Reálně nám hrozí, že cílů EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2030 nedosáhneme. Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) sleduje pokrok ve výroční zprávě, která v loňském roce zaznamenala pouze 2 % pokles, o rok dříve pouze 1 % pokles ([4]).

1.6 **zdůrazňuje** význam užitkových vozidel s nulovými emisemi pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu, zejména v případě vozidel pro účely distribuce a poskytování služeb ve městech.

1.7 **vyzývá Komisi**, aby toto osvobození, bude-li přijato, prozatím podmínila. Tato podmíněnost by měla být spojena s hodnocením po určité době. Hodnocení by mělo obsahovat následující prvky:

— hodnocení dopadu na údaje o bezpečnosti silničního provozu,

— měřitelné dopady na životní prostředí,

— výsledky prodeje elektrických dodávkových vozidel kategorie N2 z kategorie, na niž se vztahuje osvobození.

Toto stanovisko doplňuje stanovisko EHSV Motorová vozidla – zjednodušení technických požadavků a zkoušek, neboť se obě týkají navrhovaných změn směrnice 92/6/EHS.

2. VYSVĚTLUJÍCÍ POZNÁMKY

Důvody podporující doporučení 1.1

2.1 Elektrická dodávková vozidla hrají stále důležitější úlohu v městské logistice, doručování na posledním úseku a regionálních službách. Vzhledem k hmotnosti bateriových systémů však mnoho elektrických dodávkových vozidel překračuje prahovou hodnotu 3,5 tuny, a proto jsou klasifikována jako vozidla kategorie N2. Větší hmotnost vozidla přímo ovlivňuje kinetickou energii a brzdnou dráhu, což může vést k závažnějším důsledkům v případě srážky, zejména v prostředí smíšeného městského provozu. I v případech, kdy se provozní použití podobá použití lehčích vozidel kategorie N1, zůstávají tyto fyzikální vlastnosti relevantní pro posouzení bezpečnosti silničního provozu, proto se EHSV k této navrhované výjimce staví opatrně.

Důvody podporující doporučení 1.2

2.2 Podle Komise vede tato klasifikace v některých případech k **nepřiměřené administrativní a finanční zátěži**, která by mohla bránit zavádění vozidel s nulovými emisemi. Cílem zjednodušujících opatření je rovněž sladit regulační podmínky pro elektrická dodávková vozidla s podmínkami platnými pro srovnatelná vozidla se spalovacím motorem, a zajistit tak rovné podmínky pro provozovatele a malé a střední podniky.

([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 EHSV doporučuje, aby byla v případě přijetí tohoto osvobození na elektrická dodávková vozidla N2 uplatňována následující omezení:

— 100 % elektrická (nikoli hybridní),

— musí i nadále plně podléhat stávajícímu rámci EU pro schvalování typu a bezpečnost vozidel;

— musí být vybavena dalšími bezpečnostními systémy, jako je inteligentní regulace rychlosti (ISA) ([5]) a pokročilý asistenční systém pro řidiče (ADAS), v souladu s požadavky nařízení o obecné bezpečnosti vozidel (EU) 2019/2144.

Důvody podporující doporučení 1.3

2.4 Zejména organizace pro bezpečnost silničního provozu vyjádřily obavy, že je třeba pečlivě zvážit důsledky tohoto osvobození pro bezpečnost řidičů a dalších zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou cyklisté a chodci. Vyžaduje to profesionální přístup řidičů a používání výše uvedených bezpečnostních systémů ISA a ADAS. Ostatně ani tyto systémy nemohou zaručit, že bude vozidlo zcela bezpečné. Omezovače rychlosti jsou součástí mnohavrstvého rámce bezpečnosti silničního provozu a jsou doplňkem technologií zajišťujících bezpečnost vozidel a odpovědnosti řidiče. Možnost odstranění tohoto prvku by proto měla být pečlivě posouzena v rámci širší bezpečnostní architektury, aby se zabránilo nezamýšleným systémovým účinkům.

2.5 EHSV proto doporučuje Komisi, aby věnovala pozornost dovednostem řidičů z povolání prostřednictvím zvláštní osvěty týkající se bezpečnosti.

Důvody podporující doporučení 1.4

2.6 Souhrnné balíčky obsahují mnoho deregulačních opatření, která nejsou v celé evropské občanské společnosti přijímána se stejným nadšením. Setkala se s odporem různých zájmových skupin. Ochranná opatření uvedená v tomto návrhu jsou součástí takového souhrnného balíčku pro automobilový průmysl. Je důležité zohlednit také obecnější společenský odpor vůči různým souhrnným balíčkům z širší perspektivy.

2.7 Podle odhadů Komise se očekává, že souhrnný balíček pro automobilový průmysl přinese odvětví roční úspory nákladů přesahující 700 milionů EUR, včetně úspor spojených s odstraněním požadavků na omezovače rychlosti u některých elektrických dodávkových vozidel. Ačkoli cílem těchto zjednodušujících opatření je posílit konkurenceschopnost a snížit administrativní zátěž, měla by být pečlivě vyvážena s cíli v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Důvody podporující doporučení 1.5

2.8 Sledování bezpečnosti silničního provozu má zásadní význam pro dosažení cílů nařízení o bezpečnosti silničního provozu ([6]). EHSV podporuje skutečnost, že Komise do svého návrhu zahrnula ustanovení, že řidiči elektrických dodávkových vozidel, na něž se vztahuje osvobození, musí být profesionální nebo zkušení řidiči a musí mít odpovídající dovednosti nebo v nich musí být vyškoleni. To vše je v souladu se směrnicí o řidičských průkazech (směrnice 2006/126/ES) ([7]).

Důvody podporující doporučení 1.7

2.9 EHSV důrazně doporučuje, aby Komise zavedla přezkum tohoto osvobození, bude-li její pozměněný návrh přijat. Tento přezkum by mohl objasnit zamýšlené účinky opatření. Cílem je vytvořit stejné podmínky pro elektrická vozidla kategorie N2 o hmotnosti 3,5 až 4,25 tuny, jako mají lehčí vozidla na fosilní paliva, která spadají do jiné, výhodnější kategorie (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]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10 Kromě toho by toto hodnocení mohlo objasnit vliv na životní prostředí (nižší emise), dopady na bezpečnost silničního provozu a možné vyšší prodeje elektrických dodávkových vozidel N2.

3. POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY PŘEDLOŽENÉ K LEGISLATIVNÍMU NÁVRHU EVROPSKÉ KOMISE

Pozměňovací návrh 1

souvisí s doporučením 1.1

Článek 1 – Změna směrnice 92/6/EHS

Text navržený Evropskou komisí	Pozměňovací návrh EHSV
V článku 3 směrnice 92/6/EHS se odstavec 1 nahrazuje tímto:	V článku 3 směrnice 92/6/EHS se odstavec 1 nahrazuje tímto:
„1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby motorová vozidla kategorie N2 a N3***, s výjimkou vozidel kategorie N2 s pohonem na elektřinu a s maximální přípustnou hmotností mezi 3,5 a 4,25 tuny,*** směla být používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti nastaveným tak, aby jejich rychlost nemohla překročit 90 km/h.“	„1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby motorová vozidla kategorie ***N1,*** N2 a N3 směla být používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti nastaveným tak, aby jejich rychlost nemohla překročit 90 km/h.“

Odůvodnění

Vozidla kategorie N1 se používají nejen pro doručování ve městech, ale také pro přeshraniční dopravu v rámci vnitřního trhu. Mnoho z těchto vozidel řídí falešně samostatně výdělečně činní řidiči, kteří jsou vystaveni neúprosné konkurenci práce prováděné prostřednictvím platforem.

Omezovač rychlosti je technické zařízení, které zajišťuje, že konkurenčních výhod nelze dosáhnout prostřednictvím nadměrné rychlosti na úkor bezpečnosti silničního provozu a dobrých životních podmínek pracovníků. Inteligentní regulace, která vytváří udržitelné rovné podmínky pro nákladní dopravu, proto musí platit pro všechna dodávková vozidla bez ohledu na druh jejich pohonu.

V Bruselu dne 18. března 2026.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Séamus BOLAND