C/2026/3241

2.7.2026.

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 92/6/EEZ radi izuzimanja određenih električnih vozila kategorije N2 od zahtjeva za ugradnju i uporabu uređaja za ograničavanje brzine

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

(C/2026/3241)

Izvjestitelj: **Miroslav HAJNOŠ**

Zakonodavni postupak:	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 12.1.2026. Vijeće Europske unije, 11.2.2026.
Pravna osnova:	članak 91. stavak 1. i članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Dokument/i Europske komisije:	COM(2025) 999 final Sažetak dokumenta COM(2025) 999
Relevantni ciljevi održivog razvoja:	11. cilj – Održivi gradovi i zajednice 13. cilj – Klimatska politika
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	9.3.2026.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	18.3.2026.
Plenarno zasjedanje br.:	604
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	205/1/3

1. PREPORUKE

EUROPSKI GOSPODARSKI I SOCIJALNI ODBOR (EGSO):

1.1. **prima na znanje** prijedlog Komisije da se Direktiva 92/6/EEZ ([1]) izmijeni kako bi se određena električna vozila kategorije N2 (električni kombiji mase između 3,5 i 4,25 tona) izuzela od obveze ugradnje i uporabe uređaja za ograničenje brzine;

1.2. **uviđa** da određene regulatorne prepreke mogu otežati prihvaćanje lakih električnih gospodarskih vozila i usporiti tranziciju prema mobilnosti s nultom stopom emisija; međutim, ističe da bi predloženo izuzeće trebalo uključivati jasne zahtjeve u pogledu sigurnosti kako bi se izbjegao rizik od povećanja broja žrtava na cestama;

1.3. **međutim naglašava** da je cilj predloženog izuzeća smanjiti administrativno opterećenje i troškove za poduzeća u okviru skupnog paketa za automobilsku industriju ([2]). EGSO naglašava da regulatorno pojednostavnjenje ne bi smjelo ići nauštrb utvrđenih standarda sigurnosti na cestama i zaštite vozača i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, uključujući bicikliste i pješake;

([1]) Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 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?prefLang=hr.

1.4. sa zanimanjem **prima na znanje** širu raspravu koja se vodi o provedbi skupnog paketa za automobilsku industriju. Naglašava da posljedice skupnih paketa za deregulaciju (čiji je dio i ovo izuzeće) nailaze na znatan otpor javnih organizacija kao što su sindikati, udruge za zaštitu okoliša i organizacije za sigurnost na cestama;

1.5. **naglašava** da predložena inicijativa mora ostati u potpunom skladu s ciljevima zajedničke prometne politike EU-a i uklapati se u okvir za sigurnost na cestama. EGSO ističe da se Komisija 2012. zalagala za ugradnju uređaja za ograničenje brzine u vozila kategorije N1 jer su brzina i sve veća masa vozila relevantne za cestovnu sigurnost. U interesu tehnološki neutralne i jednostavne regulacije, to se stajalište mora preispitati ([3]). Važno je ne ugroziti ciljeve politike sigurnosti na cestama, što znači da će, ako inicijativa bude prihvaćena, trebati strukturno pratiti njezine učinke. Postoji stvarna opasnost da nećemo ostvariti ciljeve EU-a u pogledu sigurnosti na cestama do 2030. Europsko vijeće za sigurnost prometa napredak prati u godišnjem izvješću, u kojem je prošle godine zabilježeno smanjenje od samo 2 %, a godinu prije od samo 1 % ([4]);

1.6. **ističe** da su gospodarska vozila s nultim emisijama važna za postizanje klimatskih ciljeva EU-a, i to posebno u distribuciji i pružanju usluga u gradovima;

1.7. **poziva Komisiju** da izuzeće, ako se prihvati, zasad ostane uvjetno. Uvjetovanost bi trebalo povezati s evaluacijom koja bi se provela nakon određenog vremena. Ta bi evaluacija trebala uključivati sljedeće elemente:

— evaluaciju učinka na podatke o sigurnosti na cestama,

— mjerljive učinke na okoliš,

— rezultate prodaje električnih kombija kategorije N2 iz izuzete kategorije.

Ovo mišljenje dopunjuje mišljenje „Motorna vozila / pojednostavnjenje tehničkih zahtjeva i ispitivanja” jer se oba odnose na predložene izmjene Direktive 92/6/EEZ.

2. POJAŠNJENJA

Argumenti u prilog preporuci br. 1.1.

2.1. Električni kombiji imaju sve važniju ulogu u gradskoj logistici, dostavi za tzv. posljednji kilometar i regionalnim uslužnim djelatnostima. Međutim, zbog težine baterijskih sustava mnogi električni kombiji premašuju prag od 3,5 tona, te se stoga klasificiraju kao vozila kategorije N2. Veća masa vozila izravno povećava kinetičku energiju i zaustavni put, što može dovesti do toga da sudari imaju teže posljedice, posebno u mješovitom gradskom prometu. Čak i kad se ta vozila operativno koriste na način sličan korištenju lakših vozila kategorije N1, te fizičke značajke ostaju relevantne za procjenu sigurnosti na cestama, pa EGSO predloženom izuzeću pristupa s određenom dozom opreza.

Argumenti u prilog preporuci br. 1.2.

2.2. Komisija smatra da ta klasifikacija u nekim slučajevima dovodi do **nesrazmjernih administrativnih i financijskih opterećenja**, što bi moglo otežati prihvaćanje vozila s nultim emisijama. Mjerama pojednostavnjenja također se nastoje uskladiti regulatorni uvjeti za električne kombije s uvjetima koji se primjenjuju na usporediva vozila s unutarnjim izgaranjem, čime se osiguravaju jednaki uvjeti za prijevoznike i MSP-ove.

([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. EGSO preporučuje sljedeća ograničenja tog izuzeća, ako se ono prihvati, za električne kombije kategorije N2:

— 100 % električni (ne hibridni),

— moraju i dalje u potpunosti podlijegati postojećem okviru EU-a za homologaciju i sigurnost vozila,

— moraju biti opremljeni drugim sigurnosnim sustavima kao što su inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine (ISA) ([5]) i napredni sustav za pomoć vozaču (ADAS), u skladu sa zahtjevima iz Uredbe o općoj sigurnosti (2019/2144).

Argumenti u prilog preporuci br. 1.3.

2.4. Organizacije za sigurnost na cestama izrazile su zabrinutost i smatraju da se posljedice ovog izuzeća za sigurnost vozača i drugih ranjivih sudionika u cestovnom prometu, kao što su biciklisti i pješaci, moraju pažljivo razmotriti. To zahtijeva profesionalan stav vozača i upotrebu prethodno navedenih sigurnosnih sustava ISA i ADAS, no čak ni ti sustavi ne mogu jamčiti potpunu sigurnost vozila. Uređaji za ograničenje brzine dio su slojevitog okvira za sigurnost na cestama i dopunjuju tehnologije za sigurnost vozila i odgovornost vozača. Stoga bi mogućnost uklanjanja tog elementa trebalo pažljivo procijeniti u okviru šire sigurnosne arhitekture kako bi se izbjegli neželjeni sistemski učinci.

2.5. EGSO stoga Komisiji savjetuje da posebnu pažnju posveti vještinama profesionalnih vozača tako što će poduzeti konkretne korake za njihovu senzibilizaciju o sigurnosti.

Argumenti u prilog preporuci br. 1.4.

2.6. Skupni paketi uključuju mnoge mjere deregulacije koje europsko civilno društvo ne prihvaća s jednakim entuzijazmom. To je naišlo na otpor raznih interesnih skupina. Zaštitna mjera iz ovog prijedloga dio je skupnog paketa za automobilsku industriju. Također je važno iz šire perspektive sagledati širi društveni otpor raznim skupnim paketima.

2.7. Komisija očekuje da će automobilska industrija zahvaljujući skupnom paketu godišnje uštedjeti više od 700 milijuna eura. To uključuje uštede povezane s ukidanjem zahtjeva za ugradnju uređaja za ograničenje brzine za određene električne kombije. Te mjere pojednostavnjenja namijenjene su jačanju konkurentnosti i smanjenju administrativnog opterećenja, ali ih treba pažljivo uskladiti s ciljevima sigurnosti na cestama.

Argumenti u prilog preporuci br. 1.5.

2.8. Praćenje sigurnosti na cestama ključno je za postizanje ciljeva Uredbe o sigurnosti na cestama ([6]). EGSO podržava činjenicu da je Komisija u svojem prijedlogu predvidjela da vozači izuzetih električnih kombija moraju biti stručni i iskusni i imati odgovarajuće vještine ili ih steći osposobljavanjem. Sve je to u skladu s Direktivom o vozačkim dozvolama (2006/126/EZ) ([7]).

Argumenti u prilog preporuci br. 1.7.

2.9. EGSO odlučno preporučuje Komisiji da, ako se njezin izmijenjeni prijedlog prihvati, uvede preispitivanje ovog izuzeća. To bi preispitivanje moglo pojasniti željene učinke mjere. Cilj je stvoriti jednake uvjete za električna vozila kategorije N2 mase između 3,5 i 4,25 tona u usporedbi s lakšim vozilima na fosilna goriva, koja pripadaju drugoj, povoljnijoj kategoriji (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]) Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (Tekst značajan za EGP) (SL L 325, 16.12.2019., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Usto, ta bi evaluacija mogla pružiti pojašnjenje u pogledu posljedica na okoliš (manje emisije), sigurnosti na cestama i moguće bolje prodaje električnih kombija kategorije N2.

3. **PREDLOŽENE IZMJENE ZAKONODAVNOG PRIJEDLOGA EUROPSKE KOMISIJE**

Amandman 1.

U vezi s preporukom br. 1.1.

Članak 1. Izmjena Direktive 92/6/EEZ

Prijedlog Komisije	Amandman EGSO-a
Članak 3. stavak 1. Direktive 92/6/EZ zamjenjuje se sljedećim:	Članak 3. stavak 1. Direktive 92/6/EZ zamjenjuje se sljedećim:
„1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se motorna vozila kategorija N2 i N3***, osim vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i najvećom dopuštenom masom između 3,5 i 4,25 tona,*** mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine na takav način da ne mogu premašiti brzinu od 90 kilometara na sat.”	„1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se motorna vozila kategorija ***N1,*** N2 i N3 mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine na takav način da ne mogu premašiti brzinu od 90 kilometara na sat.”

Obrazloženje

Vozila kategorije N1 ne upotrebljavaju se samo za gradsku dostavu nego i za prekogranični prijevoz na unutarnjem tržištu. Mnogima od tih vozila upravljaju lažno samozaposleni vozači, koji se u radu putem platformi suočavaju s velikom konkurencijom.

Uređaj za ograničavanje brzine tehnički je uređaj koji osigurava da se konkurentske prednosti ne mogu ostvariti prekomjernom brzinom, nauštrb sigurnosti na cestama i dobrobiti radnika. Stoga se pametna uredba koja stvara održive i jednake uvjete za prijevoz tereta mora primjenjivati na sva dostavna vozila, bez obzira na vrstu pogona.

Bruxelles, 18. ožujka 2026.

Predsjednik

Europskog gospodarskog i socijalnog odbora

Séamus BOLAND