Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2026/3241

2026 7 2

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/6/EEB, kad tam tikroms N2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms nebūtų taikomas reikalavimas įrengti ir naudoti greičio ribotuvą

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

(C/2026/3241)

Pranešėjas **Miroslav HAJNOŠ**

Teisėkūros procedūra	ES teisės aktų stebėjimo platforma: 2025/0424 (COD)
Prašymas pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2026 1 12 Europos Sąjungos Taryba, 2026 2 11
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalis ir 304 straipsnis
Europos Komisijos dokumentas	COM(2025) 999 *final* Dokumento COM (2025) 999 santrauka
Atitinkami darnaus vystymosi tikslai (DVT)	11-asis DVT – Darnūs miestai ir bendruomenės 13-asis DVT – Klimato srities veiksmai
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2026 3 9
Priimta plenarinėje sesijoje	2026 3 18
Plenarinė sesija Nr.	604
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	205/1/3

1. REKOMENDACIJOS

EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETAS (EESRK)

1.1. **susipažino su** Komisijos pasiūlymu iš dalies pakeisti Direktyvą 92/6/EEB ([1]), kad tam tikroms N2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms (elektriniams furgonams, kurių masė yra 3,5–4,25 tonos) nebūtų taikomas įpareigojimas įrengti ir naudoti greičio ribotuvą;

1.2. **pripažįsta**, kad kai kurios reglamentavimo nuostatos gali sukurti nenumatytų kliūčių lengvųjų elektrinių komercinių transporto priemonių naudojimui ir pristabdyti perėjimą prie netaršaus judumo; tačiau pabrėžia, kad siūlomas atleidimas turėtų apimti aiškius saugumo reikalavimus siekiant išvengti didesnės žūčių keliuose rizikos;

1.3. **vis dėlto akcentuoja**, kad siūlomo atleidimo tikslas – mažinti administracinę naštą ir išlaidas įmonėms taikant Automobilių pramonės bendrąjį rinkinį ([2]). EESRK pabrėžia, kad reglamentavimo supaprastinimas neturėtų būti vykdomas nustatytų kelių eismo saugumo standartų ar vairuotojų ir pažeidžiamų eismo dalyvių, įskaitant dviratininkus ir pėsčiuosius, saugumo sąskaita;

([1]) TARYBOS DIREKTYVA 92/6/EEB 1992 m. vasario 10 d. dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 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_lt.

1.4. su susidomėjimu **atkreipia dėmesį** į platesnes diskusijas, susijusias su Automobilių pramonės bendrojo rinkinio įgyvendinimu. EESRK pabrėžia, kad dėl bendrojo reguliavimo panaikinimo dokumentų rinkinių (kurie apima ir šį atleidimą) pasekmių susiduriama su stipriu viešųjų organizacijų, pavyzdžiui, profesinių sąjungų, aplinkos apsaugos asociacijų ir kelių eismo saugumo organizacijų, pasipriešinimu;

1.5. **pabrėžia**, kad siūloma iniciatyva privalo ir toliau visiškai atitikti ES bendros transporto politikos tikslus ir kelių eismo saugumo sistemą. EESRK primena, kad 2012 m. Komisija pasisakė už greičio ribotuvų įrengimą N1 kategorijos transporto priemonėse, motyvuodama tuo, kad transporto priemonių greitis ir vis didėjanti jų masė daro didelę įtaką kelių eismo saugumui. Siekiant užtikrinti technologinį neutralumą ir reglamentavimo paprastumą, šią poziciją reikia persvarstyti ([3]). Svarbu nepakenkti kelių eismo saugumo politikos tikslams, todėl jeigu šiai iniciatyvai būtų pritarta, reikės vykdyti struktūrinę jos poveikio stebėseną. Kyla realus pavojus, kad nepasieksime 2030 m. ES kelių eismo saugumo tikslų. Europos techninis ir mokslinis centras (ETMC) duomenis apie pažangą skelbia metinėje ataskaitoje: joje praėjusiais metais užfiksuotas „tik“ „–2 proc.“ sumažėjimas, o užpernai – tik „–1 proc.“ ([4]);

1.6. **pabrėžia** netaršių komercinių transporto priemonių svarbą siekiant ES klimato politikos tikslų, ypač miestų logistikos ir paslaugų teikimo srityse;

1.7. **ragina Komisiją** šį atleidimą, jeigu jam bus pritarta, kol kas taikyti su tam tikromis sąlygomis. Pastarosios turėtų būti susietos su po tam tikro laikotarpio atliktinu vertinimu. Toks vertinimas turėtų apimti šiuos elementus:

— poveikio kelių eismo saugumo duomenims įvertinimą,

— išmatuojamą poveikį aplinkai,

— N2 klasės elektrinių furgonų, priskiriamų kategorijai, kuriai taikomas atleidimas, pardavimo rodiklius.

Ši nuomonė papildo EESRK nuomonę Motorinės transporto priemonės / Techninių reikalavimų ir bandymų supaprastinimas, nes jos abi susijusios su siūlomais Direktyvos 92/6/EEB pakeitimais.

2. AIŠKINAMOSIOS PASTABOS

1.1 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.1. Elektriniai furgonai atlieka vis svarbesnį vaidmenį miestų logistikos, vežimo paskutine atkarpa ir regioninių paslaugų teikimo srityse. Tačiau dėl baterijų sistemų svorio daugelio elektrinių furgonų masė viršija 3,5 tonos ribą, todėl jie yra priskiriami N2 kategorijos transporto priemonėms. Kuo didesnė transporto priemonės masė, tuo daugiau kinetinės energijos ir tuo ilgesnis stabdymo kelias, o tai gali lemti didesnį susidūrimo sunkumą, ypač mišriojo eismo aplinkoje miestuose. Net jeigu tokie furgonai eksploatuojami panašiai kaip lengvesnės N1 kategorijos transporto priemonės, šios fizinės savybės išlieka svarbios vertinant kelių eismo saugumą, todėl EESRK šį siūlomą atleidimą vertina atsargiai.

1.2 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.2. Komisijos teigimu, dėl tokio klasifikavimo kai kuriais atvejais susidaro **neproporcinga administracinė ir finansinė našta**, o tai gali trukdyti visai netaršių transporto priemonių naudojimo plėtrai. Supaprastinimo priemonėmis taip pat siekiama suderinti elektrinių furgonų reglamentavimo sąlygas su panašioms vidaus degimo transporto priemonėms taikomomis sąlygomis, taip užtikrinant vienodas sąlygas veiklos vykdytojams ir MVĮ.

([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. Jeigu šis atleidimas bus priimtas, EESRK rekomenduoja N2 klasės elektriniams furgonams nustatyti šiuos atleidimo taikymo apribojimus:

— 100 proc. varomi elektra (ne hibridiniai);

— privalomas visapusiškas galiojančių ES tipo patvirtinimo ir transporto priemonių saugos sistemos reikalavimų laikymasis;

— privalomas kitų saugos sistemų, pavyzdžiui, išmaniosios greičio palaikymo pagalbinės sistemos (ISA) ([5]) ir pažangiosios pagalbinės vairavimo sistemos (ADAS) įrengimas, laikantis BSR 2019/2144 reikalavimų.

1.3 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.4. Kaip su susirūpinimu pažymėjo būtent kelių eismo saugumo organizacijos, būtina atidžiai apsvarstyti šio atleidimo pasekmes vairuotojų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių, pavyzdžiui, dviratininkų ir pėsčiųjų, saugumui. Todėl vairuotojai turi elgtis profesionaliai ir naudotis pirmiau minėtomis ISA ir ADAS saugos sistemomis. Nepaisant to, net ir šios sistemos negali užtikrinti visiško transporto priemonės saugumo. Greičio ribotuvai yra daugiasluoksnės kelių eismo saugumo sistemos dalis, kuri papildo transporto priemonių saugos technologijas ir vairuotojo atsakomybę. Todėl reikėtų kruopščiai įvertinti galimybę pašalinti šį elementą, atsižvelgiant į platesnę saugos architektūrą, kad būtų išvengta nenumatytų sisteminių padarinių.

2.5. Todėl EESRK rekomenduoja Komisijai skirti dėmesį profesionalių vairuotojų įgūdžiams, imantis konkrečių informuotumo apie saugą didinimo veiksmų.

1.4 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.6. Į bendruosius rinkinius įtraukta daug reguliavimo panaikinimo priemonių, kurioms Europos pilietinė visuomenė nerodo vienodo entuziazmo. Jos sulaukia pasipriešinimo iš įvairių interesų grupių. Šiame pasiūlyme numatyta saugumo priemonė yra tokio automobilių pramonei skirto bendrojo rinkinio elementas. Svarbu įvertinti ir platesnio masto socialinį nepritarimą įvairiems bendriesiems rinkiniams, žvelgiant kompleksiškiau.

2.7. Remiantis Komisijos skaičiavimais, tikimasi, kad taikant Automobilių pramonės bendrąjį rinkinį pramonė per metus sutaupys daugiau kaip 700 mln. EUR, įskaitant sutaupytas lėšas, susijusias su tam tikriems elektriniams furgonams taikomų reikalavimų dėl greičio ribotuvo panaikinimu. Nors šiomis supaprastinimo priemonėmis siekiama didinti konkurencingumą ir mažinti administracinę naštą, jas reikėtų kruopščiai suderinti su kelių eismo saugumo tikslais.

1.5 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.8. Kelių eismo saugumo stebėsena yra lemiamas veiksnys siekiant kelių eismo saugumo reglamento ([6]) tikslų. EESRK pritaria Komisijos į pasiūlymą įtrauktai nuostatai, kad elektrinių furgonų, kuriems taikomas atleidimas, vairuotojai turi būti profesionalūs ir patyrę, turėti reikiamų įgūdžių arba būti jų apmokyti. Visa tai atitinka Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų (Direktyva 2006/126/EB) ([7]) nuostatas.

1.7 rekomendaciją pagrindžiantys argumentai

2.9. Jeigu iš dalies pakeistas pasiūlymas būtų priimtas, EESRK primygtinai rekomenduoja Komisijai numatyti šio atleidimo peržiūrą. Tokia peržiūra galėtų suteikti aiškumo dėl numatomo priemonės poveikio. Tikslas – sudaryti vienodas sąlygas N2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms, kurių masė yra 3,5–4,25 tonos, palyginti su lengvesnėmis iškastiniu kuru varomomis transporto priemonėmis, kurios patenka į kitą, palankesnę kategoriją (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]) EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2019/2144 2019 m. lapkričio 27 d. dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (Tekstas svarbus EEE) (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (OL L 403, 2006 12 30, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Be to, toks vertinimas galėtų suteikti aiškumo dėl poveikio aplinkai (mažesnio išmetamųjų teršalų kiekio), poveikio kelių eismo saugumui ir galimų didesnių N2 klasės elektrinių furgonų pardavimo rodiklių.

3. **SIŪLOMI EUROPOS KOMISIJOS PASIŪLYMO DĖL TEISĖKŪROS PROCEDŪRA PRIIMAMO AKTO PAKEITIMAI**

1 pakeitimas

susijęs su 1.1 rekomendacija

1 straipsnis. Direktyvos 92/6/EEB pakeitimas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	EESRK pakeitimas
Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama tokiu tekstu:	Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama tokiu tekstu:
„1. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad N2 ir N3 kategorijų motorinės transporto priemonės***, išskyrus N2 kategorijos elektrines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra 3,5–4,25 tonos,*** galėtų būti naudojamos kelyje tik su įrengtu greičio ribotuvu, nustatančiu, kad transporto priemonių greitis neviršytų 90 km/h.“.	„1. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad ***N1,*** N2 ir N3 kategorijų motorinės transporto priemonės galėtų būti naudojamos kelyje tik su įrengtu greičio ribotuvu, nustatančiu, kad transporto priemonių greitis neviršytų 90 km/h.“.

Paaiškinimas

N1 kategorijos transporto priemonės naudojamos ne tik pristatymo paslaugoms miestuose, bet ir tarpvalstybiniam transportui vidaus rinkoje. Daug šių transporto priemonių vairuoja fiktyviai savarankiškai dirbantys vairuotojai, kurie susiduria su nuožmia konkurencija dėl darbo skaitmeninėse platformose.

Greičio ribotuvas yra techninis įtaisas, užtikrinantis, kad konkurencinio pranašumo nebūtų galima pasiekti pernelyg didelio greičio dėka, kelių eismo saugumo ir darbuotojų gerovės sąskaita. Todėl visoms pristatymo paslaugas teikiančioms transporto priemonėms, neatsižvelgiant į jų varomosios sistemos tipą, reikia taikyti pažangų reglamentą, kuriuo krovininiam transportui sukuriamos tvarios vienodos sąlygos.

Briuselis, 2026 m. kovo 18 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Séamus BOLAND