Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
C sērija

C/2026/3241

2.7.2026.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko Direktīvu 92/6/EEK groza, lai noteiktus N2 elektrotransportlīdzekļus atbrīvotu no prasības uzstādīt un izmantot ātruma ierobežošanas ierīci

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

(C/2026/3241)

Ziņotājs: ***Miroslav HAJNOŠ***

Likumdošanas procedūra	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Atzinuma pieprasījums	Eiropas Parlaments, 12.1.2026. Eiropas Savienības Padome, 11.2.2026.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkts un 304. pants
Eiropas Komisijas dokumenti	COM(2025) 999 final COM(2025) 999 kopsavilkums
Attiecīgie ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM)	11. IAM – Ilgtspējīgas pilsētas un kopienas 13. IAM – Klimatrīcība
Atbildīgā specializēta nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	9.3.2026.
Pieņemts plenārsesijā	18.3.2026.
Plenārsesija Nr.	604
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	205/1/3

1. IETEIKUMI

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA (EESK)

1.1. **pieņem zināšanai** Komisijas priekšlikumu grozīt Direktīvu 92/6/EEK ([1]), lai dažus N2 kategorijas elektrotransportlīdzekļus (e-autofurgonus, kuru masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām) atbrīvotu no pienākuma uzstādīt un izmantot ātruma ierobežošanas ierīces.

1.2. **piekrīt**, ka daži regulatīvie šķēršļi var netīši kavēt vieglo komerciālo elektrotransportlīdzekļu ieviešanu un palēnināt pāreju uz bezemisiju mobilitāti; tomēr uzsver, ka ierosinātajā atbrīvojumā būtu jāiekļauj skaidras drošības prasības, lai nepieļautu iespējamību, ka pieaug ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaits.

1.3. **norāda tomēr**, ka autobūves nozarei paredzētās *Omnibus* paketes satvarā ierosinātā atbrīvojuma mērķis ir samazināt administratīvo slogu un izmaksas uzņēmumiem ([2]). EESK norāda, ka regulējuma vienkāršošanai nevajadzētu notikt uz iedibināto ceļu satiksmes drošības standartu vai transportlīdzekļu vadītāju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku, tostarp riteņbraucēju un gājēju, aizsardzības rēķina.

([1]) PADOMES DIREKTĪVA 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp., 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. ar interesi **atzīmē**, ka notiek plašākas debates par autobūves nozarei paredzētās *Omnibus* paketes īstenošanu. EESK uzsver, ka tām sekām, kādas radīs *Omnibus* paketes, kuru mērķis ir ierobežojumu atcelšana (šis atbrīvojums ir daļa no tām), ievērojamu pretestību izrāda tādas sabiedriskās organizācijas kā arodbiedrības, vides apvienības un ceļu satiksmes drošības organizācijas.

1.5. **uzsver**, ka ierosinātajai iniciatīvai arī turpmāk pilnībā jāatbilst ES kopējās transporta politikas mērķiem un ceļu satiksmes drošības satvaram. EESK norāda, ka Komisija 2012. gadā atbalstīja ātruma ierobežotāju uzstādīšanu N1 kategorijas transportlīdzekļiem, pamatojoties uz to, ka transportlīdzekļa ātrums un svara pieaugums ir būtisks ceļu satiksmes drošībai. Lai regulējums būtu tehnoloģiski neitrāls un vienkāršs, šī nostāja ir jāpārskata ([3]). Noteikti nedrīkst apdraudēt ceļu satiksmes drošības politikas mērķus, un tāpēc, ja šī iniciatīva tiks pieņemta, tās ietekme ir strukturāli jāuzrauga. Pastāv reāls risks, ka ES līdz 2030. gadam nesasniegs ceļu satiksmes drošības mērķrādītājus. Eiropas Tehnikas un zinātnes centra (ETZC) gada ziņojumā sniegta informācija par progresu, kas pagājušajā gadā uzrādīja "tikai" "-2 %" samazinājumu, gadu pirms tam tikai "-1 %" ([4]).

1.6. **uzsver** bezemisiju komerciālo transportlīdzekļu nozīmi ES klimata mērķu sasniegšanā, it īpaši tādās jomās kā izplatīšana pilsētās un pakalpojumu sniegšana.

1.7. **aicina Komisiju** pagaidām ar nosacījumu saglabāt atbrīvojumu, ja tas tiks pieņemts. Nosacījums būtu jāsaista ar izvērtēšanu pēc noteikta laika. Šajā novērtēšanā būtu jāietver šādi elementi:

— novērtējums par ietekmi uz ceļu satiksmes drošības datiem;

— izmērāma ietekme uz vidi;

— atbrīvotās kategorijas N2 e-autofurgonu pārdošanas rezultāti.

Šis atzinums papildina EESK atzinumu "Mehāniskie transportlīdzekļi / Tehnisko prasību un testēšanas vienkāršošana", jo tie abi attiecas uz ierosinātajiem Direktīvas 92/6/EEK grozījumiem.

2. **SKAIDROJUMI**

Argumenti, kas pamato 1.1. ieteikumu

2.1. Elektriskajiem autofurgoniem ir arvien lielāka nozīme pilsētu loģistikā, piegādē līdz durvīm un reģionālo pakalpojumu sniegšanā. Tomēr akumulatoru sistēmu masas dēļ daudzi elektriskie autofurgoni pārsniedz 3,5 tonnu robežvērtību un tāpēc tiek klasificēti kā N2 kategorijas transportlīdzekļi. Lielāka transportlīdzekļa masa tieši ietekmē kinētisko enerģiju un bremzēšanas ceļu, kas var izraisīt lielāku sadursmes smagumu, it īpaši jauktā pilsētas satiksmē. Pat tad, ja ekspluatācija līdzinās vieglāku N1 kategorijas transportlīdzekļu ekspluatācijai, šīs fizikālās īpašības joprojām ir būtiskas ceļu satiksmes drošības novērtējumam, un EESK piesardzīgi vērtē šo ierosināto atbrīvojumu.

Argumenti, kas pamato 1.2. ieteikumu

2.2. Komisija uzskata, ka šī klasifikācija dažos gadījumos rada **nesamērīgu administratīvo un finansiālo slogu**, kas varētu kavēt bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu. Vienkāršošanas pasākumu mērķis ir arī saskaņot elektrisko furgonu regulatīvos nosacījumus ar tiem, kas piemērojami salīdzināmiem iekšdedzes transportlīdzekļiem, tādējādi nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus uzņēmējiem un MVU.

([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. EESK iesaka šim atbrīvojumam attiecībā uz N2 elektriskajiem autofurgoniem, ja tas tiks pieņemts, noteikt šādus kritērijus:

— 100 % elektrisks (ne hibrīds);

— uz šiem furgoniem arī turpmāk pilnībā jāattiecina spēkā esošais ES tipa apstiprinājuma un transportlīdzekļu drošības regulējums;

— tie jāaprīko ar citām drošības sistēmām, piemēram, intelektiskas ātruma pielāgošanas sistēmām (*ISA*) ([5]) un pilnveidotām autovadītājam asistējošām sistēmām (*ADAS*) saskaņā ar Vispārīgās drošības regulas 2019/2144 prasībām.

Argumenti, kas pamato 1.3. ieteikumu

2.4. It īpaši ceļu satiksmes drošības organizācijas paudušas bažas par to, ka rūpīgi jāapsver šā atbrīvojuma ietekme uz transportlīdzekļu vadītāju un citu neaizsargātu satiksmes dalībnieku, piemēram, riteņbraucēju un gājēju, drošību. Ja šādu atbrīvojumu pieņems, nepieciešama autovadītāju profesionāla attieksme un iepriekš minēto *ISA* un *ADAS* sistēmu izmantošana. Turklāt pat šīs sistēmas nevar garantēt, ka transportlīdzeklis ir pilnīgi drošs. Ātruma ierobežošanas ierīces ir daļa no daudzslāņaina ceļu satiksmes drošības satvara un papildina transportlīdzekļu drošības tehnoloģijas un vadītāja atbildību. Tāpēc iespēja svītrot šo elementu būtu rūpīgi jāapsver plašākā drošības struktūrā, lai izvairītos no neparedzētas sistēmiskas ietekmes.

2.5. Tāpēc EESK iesaka Komisijai pievērst uzmanību profesionālo autovadītāju prasmēm un paredzēt īpašus izpratnes palielināšanas pasākumus.

Argumenti, kas pamato 1.4. ieteikumu

2.6. *Omnibus* paketēs ir iekļauti daudzi ierobežojumu atcelšanas pasākumi, kas Eiropas pilsoniskajā sabiedrībā netiek uzņemti ar vienādu entuziasmu. Pret tiem iebilst dažādas interešu grupas. Šajā priekšlikumā paredzētais aizsardzības pasākums ir daļa no šādas *Omnibus* paketes autobūves nozarei. Plašākā perspektīvā ir svarīgi ņemt vērā arī plašāku sabiedrības pretestību dažādām *Omnibus* paketēm.

2.7. Saskaņā ar Komisijas aplēsēm paredzams, ka autobūves nozarei paredzētā *Omnibus* pakete katru gadu nodrošinās nozarei izmaksu ietaupījumus vairāk nekā 700 miljonu euro apmērā, tostarp ietaupījumus, kas saistīti ar ātruma ierobežotāju prasību atcelšanu dažiem e-autofurgoniem. Šo vienkāršošanas pasākumu mērķis ir stiprināt konkurētspēju un mazināt administratīvo slogu, taču tie būtu rūpīgi jālīdzsvaro ar ceļu satiksmes drošības mērķiem.

Argumenti, kas pamato 1.5. ieteikumu

2.8. Ceļu satiksmes drošības uzraudzībai ir ļoti liela nozīme ceļu satiksmes drošības noteikumu ([6]) mērķu sasniegšanā. EESK atbalsta Komisijas priekšlikumā iekļauto nosacījumu, ka to e-autofurgonu vadītājiem, uz kuriem attieksies atbrīvojums, jābūt profesionāliem un pieredzējušiem, kā arī ar atbilstošām prasmēm vai apmācītiem šādu autofurgonu vadīšanā. Tas viss atbilst Direktīvai par vadītāju apliecībām (DLD 2006/126/EK) ([7]).

Argumenti, kas pamato 1.7. ieteikumu

2.9. EESK visnotaļ iesaka Komisijai pārskatīt šo atbrīvojumu, ja tās grozītais priekšlikums tiks pieņemts. Šī pārskatīšana varētu sniegt skaidrību par paredzēto pasākuma ietekmi. Mērķis ir radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus N2 kategorijas elektrotransportlīdzekļiem, kuru masa ir no 3,5 līdz 4,25 tonnām, salīdzinājumā ar vieglākiem ar fosilo degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kas ietilpst citā kategorijā (N1), kurai ir vairāk priekšrocību.

([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]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) 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 un (ES) 2015/166 (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Turklāt šis novērtējums varētu sniegt skaidrību par ietekmi uz vidi (mazākām emisijām), ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un iespējamiem lielākiem N2 e-autofurgonu pārdošanas rādītājiem.

3. **IEROSINĀTIE EIROPAS KOMISIJAS LEĢISLATĪVĀ PRIEKŠLIKUMA GROZĪJUMI**

1. grozījums

saistīts ar 1.1. ieteikumu

1. pants. – Grozījums Direktīvā 92/6/EEK

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	EESK grozījums
Direktīvas 92/6/EEK 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:	Direktīvas 92/6/EEK 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
"1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka N2 un N3 kategoriju mehāniskos transportlīdzekļus***, izņemot tos N2 kategorijas transportlīdzekļus, kurus darbina elektroenerģija un kuru maksimālā pieļaujamā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām,*** drīkst izmantot ceļu satiksmē tikai tad, ja tie ir aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci, kas iestatīta tā, ka to ātrums nevar pārsniegt 90 kilometru stundā."	"1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka ***N1,*** N2 un N3 kategoriju mehāniskos transportlīdzekļus drīkst izmantot ceļu satiksmē tikai tad, ja tie ir aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci, kas iestatīta tā, ka to ātrums nevar pārsniegt 90 kilometru stundā."

Pamatojums

N1 kategorijas transportlīdzekļus izmanto ne tikai piegādēm pilsētās, bet arī pārrobežu pārvadājumiem iekšējā tirgū. Daudzus no šiem transportlīdzekļiem vada fiktīvi pašnodarbināti autovadītāji, kuri ir pakļauti nemitīgai konkurencei, ko rada platformu darbs.

Ātruma ierobežotājs ir tehniska ierīce, kas nodrošina, ka konkurences priekšrocības nevar sasniegt uz pārmērīga ātruma, ceļu satiksmes drošības un darba ņēmēju labklājības rēķina. Tāpēc lietpratīgs regulējums, kas rada ilgtspējīgus vienlīdzīgus konkurences apstākļus kravu pārvadājumiem, ir jāpiemēro visiem piegādes transportlīdzekļiem neatkarīgi no to piedziņas veida.

Briselē, 2026. gada 18. martā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Séamus BOLAND