C/2026/3241

2.7.2026

Avizul Comitetului Economic și Social European

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/6/CEE în vederea exceptării anumitor vehicule electrice din categoria N2 de la obligația de a instala și de a utiliza un dispozitiv limitator de viteză

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

(C/2026/3241)

Raportor: **Miroslav HAJNOŠ**

Procedura legislativă	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Sesizare	Parlamentul European, 12.1.2026 Consiliul Uniunii Europene, 11.2.2026
Temei juridic	Articolul 91 alineatul (1) și articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Documentele Comisiei Europene	COM(2025) 999 final Rezumatul documentului COM(2025) 999
Obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) relevante	ODD 11 – Orașe și comunități durabile ODD 13 – Politicile climatice
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	9.3.2026
Data adoptării în sesiunea plenară	18.3.2026
Sesiunea plenară nr.	604
Rezultatul votului (pentru/împotrivă/ abțineri)	205/1/3

1. RECOMANDĂRI

COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN (CESE):

1.1. **ia notă** de propunerea Comisiei de modificare a Directivei 92/6/CEE ([1]) în vederea exceptării anumitor vehicule electrice din categoria N2 (camionete electrice cu masa cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone) de la obligația de a instala și de a utiliza dispozitive limitatoare de viteză;

1.2. **recunoaște** că anumite bariere de reglementare pot împiedica, în mod involuntar, introducerea vehiculelor utilitare ușoare electrice și pot încetini tranziția către o mobilitate cu emisii zero; accentuează, însă, că exceptarea propusă ar trebui să includă cerințe clare în materie de siguranță pentru a evita riscul de creștere a numărului de accidente rutiere;

1.3. **subliniază, cu toate acestea,** că obiectivul exceptării, în cadrul mai larg al pachetului omnibus privind autovehiculele, este de reduce sarcinii administrativă și costurile pentru întreprinderi ([2]). Comitetul subliniază că simplificarea reglementărilor nu ar trebui să se facă, în niciun caz, în detrimentul standardelor de siguranță rutieră consacrate sau al protecției conducătorilor auto și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii și pietonii;

([1]) DIRECTIVA 92/6/CEE A CONSILIULUI din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, 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_en.

1.4. **recunoaște** cu interes dezbaterea mai amplă privind punerea în aplicare a pachetului omnibus privind autovehiculele. CESE accentuează că consecințele pachetelor de dereglementare omnibus (din care face parte și această exceptare) întâmpină o rezistență considerabilă din partea organizațiilor publice, printre care se numără sindicate, asociații de mediu și organizații din domeniul siguranței rutiere.

1.5. **subliniază** că inițiativa propusă trebuie să rămână în deplină concordanță cu obiectivele politicii comune a UE în domeniul transporturilor și să se articuleze cu cadrul de siguranță rutieră. Comitetul arată că, în 2012, Comisia a pledat pentru instalarea de limitatoare de viteză pe vehiculele din categoria N1, pe motiv că viteza și creșterea greutății unui vehicul sunt relevante pentru siguranța rutieră. În interesul unei reglementări simple și neutre din punct de vedere tehnologic, această poziționare trebuie revizuită ([3]). Este important să nu fie subminate obiectivele politicii privind siguranța rutieră, fapt ce impune o monitorizare structurală a efectelor acestei inițiative, în cazul în care ar fi acceptată. Neîndeplinirea obiectivelor UE 2030 în materie de siguranță rutieră reprezintă un pericol real. Consiliul european pentru siguranța transporturilor urmărește într-un raport anual progresele înregistrate, iar anul trecut s-a înregistrat „doar" o reducere de „-2 %", care în anul precedent fusese de numai „-1 %" ([4]);

1.6. **evidențiază** importanța vehiculelor utilitare cu emisii zero pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE, în special în ceea ce privește distribuția urbană și furnizarea de servicii;

1.7. **invită Comisia** să mențină, deocamdată, condiționalitatea acestei exceptări, dacă va fi acceptată. Condiționalitatea ar trebui să fie asociată unei evaluări după o anumită perioadă. Evaluarea respectivă ar trebui să includă următoarele elemente:

— evaluarea impactului asupra datelor privind siguranța rutieră;

— impactul măsurabil asupra mediului;

— rezultatele vânzărilor de camionete electrice din categoria N2 care beneficiază de exceptare.

Prezentul aviz completează Avizul CESE pe tema „Autovehicule/Simplificarea cerințelor tehnice și a procedurilor de încercare", în măsura în care ambele tratează propuneri de modificare a Directivei 92/6/CEE.

2. NOTE EXPLICATIVE

Argumente în sprijinul recomandării 1.1

2.1. Camionetele electrice joacă un rol tot mai important în logistica urbană, în livrarea pe ultimul kilometru și în operațiunile de servicii la nivel regional. Cu toate acestea, din cauza greutății sistemelor de baterii, multe camionete electrice depășesc pragul de 3,5 tone și sunt clasificate, prin urmare, ca vehicule din categoria N2. Masa mai mare a vehiculului afectează în mod nemijlocit energia cinetică și distanța de oprire, ceea ce poate duce la coliziuni de o gravitate sporită, în special într-un mediu de trafic urban mixt. Chiar și în situațiile în care utilizarea operațională se aseamănă cu cea a vehiculelor mai ușoare din categoria N1, aceste caracteristici fizice rămân relevante pentru evaluarea siguranței rutiere, iar CESE adoptă o perspectivă prudentă în raport cu exceptarea propusă.

Argumente în sprijinul recomandării 1.2

2.2. Potrivit Comisiei, această clasificare conduce, în unele cazuri, la **sarcini administrative și financiare disproporționate**, care ar putea împiedica adoptarea vehiculelor cu emisii zero. Măsurile de simplificare vizează, de asemenea, alinierea condițiilor de reglementare pentru camionetele electrice la cele aplicabile vehiculelor cu ardere internă comparabile, asigurând astfel condiții de concurență echitabile pentru operatori și IMM-uri.

([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. CESE recomandă ca această derogare, dacă este acceptată, să se aplice cu următoarele limitări pentru camionetele electrice din categoria N2:

— 100 % electrice (nu hibride);

— trebuie să rămână întru totul sub incidența cadrului existent privind omologarea UE de tip și siguranța vehiculelor;

— trebuie să fie echipate cu alte sisteme de siguranță, cum ar fi sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei (ISA) ([5]) și sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto (ADAS), în conformitate cu cerințele din Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală.

Argumente în sprijinul recomandării 1.3

2.4. Organizațiile din domeniul siguranței rutiere, în special, s-au arătat preocupate de necesitatea unei analize atente a consecințelor acestei exceptări asupra siguranței conducătorilor auto și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii și pietonii. Se impune ca conducătorii auto să dea dovadă de profesionalism și trebuie utilizate sistemele de siguranță ISA și ADAS menționate anterior. De altfel, nici măcar prin prezența acestor sisteme nu se poate garanta un vehicul complet sigur. Dispozitivele limitatoare de viteză fac parte dintr-un cadru stratificat de siguranță rutieră și completează tehnologiile de siguranță a vehiculelor și responsabilitatea conducătorului auto. Astfel, posibilitatea de a elimina acest element ar trebui evaluată cu atenție în cadrul arhitecturii de siguranță mai largi, pentru a se evita efectele sistemice nedorite.

2.5. Prin urmare, CESE recomandă Comisiei să acorde atenție competențelor conducătorilor auto profesioniști prin intermediul unor demersuri specifice de sensibilizare în domeniul siguranței.

Argumente în sprijinul recomandării 1.4

2.6. Pachetele omnibus includ numeroase măsuri de dereglementare pe care societatea civilă din Europa nu le primește cu aceeași doză de entuziasm. S-a făcut remarcată rezistența din partea diferitelor grupuri de interese. Garanția din prezenta propunere face parte dintr-un astfel de pachet omnibus pentru industria autovehiculelor. Este important să se țină seama și de rezistența socială mai amplă la diferitele pachete omnibus, dintr-o perspectivă mai generală.

2.7. Potrivit estimărilor Comisiei, se preconizează că pachetul omnibus privind autovehiculele va genera anual pentru industrie economii de costuri de peste 700 de milioane EUR, inclusiv economii legate de eliminarea cerințelor privind limitatoarele de viteză pentru anumite camionete electrice. Cu toate că vizează consolidarea competitivității și reducerea sarcinilor administrative, aceste măsuri de simplificare ar trebui să fie atent echilibrate în raport cu obiectivele de siguranță rutieră.

Argumente în sprijinul recomandării 1.5

2.8. Monitorizarea siguranței rutiere este esențială pentru atingerea obiectivelor Regulamentului privind siguranța rutieră ([6]). CESE sprijină includerea în propunerea Comisiei a obligativității ca șoferii de camionete electrice să fie profesioniști și experimentați și să dispună de competențe corespunzătoare ori să li se asigure formare în acest sens. Toate aceste elemente respectă Directiva privind permisele de conducere (Directiva 2006/126/CE) ([7]).

Argumente în sprijinul recomandării 1.7

2.9. CESE recomandă cu fermitate Comisiei să introducă o revizuire a acestei exceptări, în cazul în care propunerea sa modificată este acceptată. Această revizuire ar putea clarifica efectele preconizate ale măsurii. Scopul este de a crea condiții echitabile pentru vehiculele electrice din categoria N2 cu o greutate cuprinsă între 3,5 tone și 4,25 tone, în comparație cu vehiculele mai ușoare pe bază de combustibili fosili, care se încadrează într-o categorie diferită, mai avantajoasă (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]) Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 325, 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. În plus, această evaluare ar putea clarifica efectele asupra mediului (emisii mai scăzute), efectele asupra siguranței rutiere și o posibilă creștere a vânzărilor de camionete electrice din categoria N2.

3. **PROPUNERI DE AMENDAMENTE LA PROPUNEREA LEGISLATIVĂ A COMISIEI EUROPENE**

Amendamentul 1

legat de recomandarea 1.1

Articolul 1 – Modificări ale Directivei 92/6/CEE

Textul propus de Comisia Europeană	Amendamentul CESE
Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE se înlocuiește cu următorul text:	Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE se înlocuiește cu următorul text:
„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru ca autovehiculele din categoriile N2 și N3***, cu excepția celor din categoria N2 propulsate cu energie electrică și a căror masă maximă autorizată este cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone,*** să poată circula pe căi rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză reglat astfel încât viteza lor să nu poată fi mai mare de 90 de kilometri pe oră.”	„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru ca autovehiculele din categoriile ***N1,*** N2 și N3 să poată circula pe căi rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză reglat astfel încât viteza lor să nu poată fi mai mare de 90 de kilometri pe oră.”

Expunere de motive

Vehiculele din categoria N1 sunt utilizate nu numai pentru livrări în mediul urban, ci și pentru transport transfrontalier în cadrul pieței interne. Multe dintre aceste vehicule sunt conduse de conducători auto care desfășoară o activitate independentă fictivă și sunt expuși unei concurențe acerbe din partea regimului de lucru pe platforme online.

Un limitator de viteză este un dispozitiv tehnic care garantează că nerespectarea limitelor de viteză, a normelor de siguranță rutieră și a bunăstării lucrătorilor nu generează avantaje concurențiale. Prin urmare, tuturor vehiculelor pentru livrări, indiferent de sistemul de propulsie, ar trebui să li se aplice un regulament inteligent, care să creeze condiții de concurență echitabile și durabile pentru transportul de mărfuri.

Bruxelles, 18 martie 2026.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Séamus BOLAND