C/2026/3241

2.7.2026

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/6/EHS s cieľom oslobodiť určité elektrické vozidlá kategórie N2 od požiadavky na montáž a používanie zariadenia obmedzujúceho rýchlosť

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

(C/2026/3241)

Spravodajca: **Miroslav HAJNOŠ**

Legislatívny postup	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Žiadosť o konzultáciu	Európsky parlament, 12. 1. 2026 Rada Európskej únie, 11. 2. 2026
Právny základ	článok 91 ods. 1 a článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Dokumenty Európskej komisie	COM(2025) 999 final zhrnutie COM(2025) 999 final
Príslušné ciele v oblasti udržateľného rozvoja	cieľ č. 11 – Udržateľné mestá a obce cieľ č. 13 – Opatrenia v oblasti klímy
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	9. 3. 2026
Prijaté na plenárnom zasadnutí	18. 3. 2026
Plenárne zasadnutie č.	604
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	205/1/3

1. ODPORÚČANIA

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR (EHSV)

1.1. **berie na vedomie** návrh Komisie na zmenu smernice 92/6/EHS ([1]) s cieľom oslobodiť určité elektrické vozidlá kategórie N2 (elektrické dodávkové vozidlá s hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony) od povinnosti inštalovať a používať zariadenia obmedzujúce rýchlosť;

1.2. **uznáva**, že určité regulačné prekážky môžu neúmyselne brániť zavádzaniu ľahkých elektrických úžitkových vozidiel a spomaľovať prechod na mobilitu s nulovými emisiami; zdôrazňuje však, že navrhovaná výnimka by mala obsahovať jasné bezpečnostné požiadavky, aby sa predišlo riziku zvýšenia počtu obetí na cestách;

1.3. **zdôrazňuje však**, že cieľom navrhovanej výnimky je znížiť administratívnu záťaž a náklady pre podniky v rámci súhrnného balíka opatrení pre automobilový priemysel ([2]). EHSV zdôrazňuje, že zjednodušenie regulácie by nemalo byť na úkor zavedených noriem bezpečnosti cestnej premávky ani ochrany vodičov a zraniteľných účastníkov cestnej premávky vrátane cyklistov a chodcov;

([1]) Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v spoločenstve (Ú. v. ES 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. so záujmom **berie na vedomie** širšiu diskusiu týkajúcu sa vykonávania súhrnného balíka opatrení pre automobilový priemysel. EHSV zdôrazňuje, že dôsledky súhrnných deregulačných balíkov (ktorých súčasťou je aj táto výnimka) narážajú na značný odpor zo strany verejných organizácií, ako sú odborové zväzy, environmentálne združenia a organizácie zaoberajúce sa bezpečnosťou cestnej premávky.

1.5. **zdôrazňuje**, že navrhovaná iniciatíva musí byť plne v súlade s cieľmi spoločnej dopravnej politiky EÚ a musí zapadať do rámca bezpečnosti cestnej premávky. EHSV poukazuje na to, že v roku 2012 Komisia podporila montáž zariadení obmedzujúcich do vozidiel kategórie N1 s odôvodnením, že rýchlosť a zvyšujúca sa hmotnosť vozidla sú relevantné pre bezpečnosť cestnej premávky. V záujme technologicky neutrálnej a jednoduchej regulácie je potrebné tento postoj prehodnotiť ([3]). Je dôležité, aby sa neoslabili ciele politiky bezpečnosti cestnej premávky, čo si vyžaduje štrukturálne monitorovanie vplyvov tejto iniciatívy, ak by bola prijatá. Reálne hrozí, že nedosiahneme ciele EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky do roku 2030. EVTC sleduje pokrok vo výročnej správe, ktorá v minulom roku zaznamenala „len“ 2 % pokles, pričom rok predtým to bolo len 1 % ([4]);

1.6. **zdôrazňuje** význam komerčných vozidiel s nulovými emisiami pre dosiahnutie klimatických cieľov EÚ, najmä v oblasti distribúcie v mestách a poskytovania služieb;

1.7. **vyzýva Komisiu**, aby v prípade schválenia výnimky túto výnimku zatiaľ podmienila. Podmienenosť by mala byť spojená s hodnotením po uplynutí určitého obdobia. Hodnotenie by malo zahŕňať tieto prvky:

— hodnotenie vplyvu na údaje o bezpečnosti cestnej premávky,

— merateľné vplyvy na životné prostredie,

— výsledky predaja elektrických dodávkových vozidiel kategórie N2 z kategórie, na ktorú sa vzťahuje výnimka.

Toto stanovisko dopĺňa stanovisko na tému *Motorové vozidlá/Zjednodušenie technických požiadaviek a skúšania*, keďže sa obidve týkajú navrhovaných zmien smernice 92/6/EHS.

2. VYSVETĽUJÚCE POZNÁMKY

Argumenty na podporu odporúčania 1.1

2.1. Elektrické dodávky zohrávajú čoraz dôležitejšiu úlohu v mestskej logistike, doručovaní na poslednom úseku a regionálnych službách. Vzhľadom na hmotnosť batériových systémov však mnohé elektrické dodávky prekračujú hranicu 3,5 tony, a sú preto zaradené do kategórie vozidiel N2. Väčšia hmotnosť vozidla priamo ovplyvňuje kinetickú energiu a brzdnú dráhu, čo môže mať za následok väčšiu závažnosť zrážky, najmä v prostredí zmiešanej mestskej dopravy. Aj keď sa prevádzkové použitie podobá prevádzkovému použitiu ľahších vozidiel N1, tieto fyzikálne vlastnosti zostávajú relevantné pre posudzovanie bezpečnosti cestnej premávky a EHSV zaujíma opatrný postoj k tejto navrhovanej výnimke.

Argument na podporu odporúčania 1.2

2.2. Podľa Komisie táto klasifikácia v niektorých prípadoch vedie k **neprimeranej administratívnej a finančnej záťaži**, čo by mohlo brániť prijatiu vozidiel s nulovými emisiami. Opatrenia na zjednodušenie majú tiež za cieľ zosúladiť regulačné podmienky pre elektrické dodávky s podmienkami uplatniteľnými na porovnateľné vozidlá so spaľovacím motorom, čím sa zabezpečia rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov a MSP.

([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 odporúča, aby sa v prípade schválenia tejto výnimky pre elektrické dodávkové vozidlá kategórie N2 uplatňovali tieto obmedzenia:

— musia byť 100 % elektrické (nie hybridné);

— musia naďalej plne podliehať existujúcemu rámcu EÚ pre typové schválenie a bezpečnosť vozidiel;

— musia byť vybavené ďalšími bezpečnostnými systémami, ako je inteligentné prispôsobenie rýchlosti (ISA) ([5]) a pokročilý asistenčný systém pre vodiča (ADAS), v súlade s požiadavkami nariadenia o všeobecnej bezpečnosti (GSR) 2019/2144.

Argumenty na podporu odporúčania 1.3

2.4. Organizácie zaoberajúce sa bezpečnosťou cestnej premávky vyjadrili obavy, že sa musia starostlivo zvážiť dôsledky tejto výnimky na bezpečnosť vodičov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú cyklisti a chodci. Vyžaduje si to profesionálny prístup zo strany vodičov a používanie uvedených bezpečnostných systémov ISA a ADAS. Mimochodom, ani tieto systémy nemôžu zaručiť úplnú bezpečnosť vozidla. Zariadenia obmedzujúce rýchlosť sú súčasťou viacvrstvového rámca bezpečnosti cestnej premávky, ktorý dopĺňa bezpečnostné technológie vozidiel a zodpovednosť vodičov. Možnosť odstránenia tohto prvku by sa preto mala starostlivo posúdiť v rámci širšej bezpečnostnej architektúry, aby sa predišlo neúmyselným systémovým vplyvom.

2.5. EHSV preto odporúča Komisii, aby venovala pozornosť zručnostiam profesionálnych vodičov prostredníctvom osobitného úsilia o zvyšovanie informovanosti o bezpečnosti.

Argumenty na podporu odporúčania 1.4

2.6. Súhrnné balíky obsahujú mnoho deregulačných opatrení, ktoré nie sú prijímané s rovnakým nadšením v celej európskej občianskej spoločnosti. Narazili na odpor rôznych záujmových skupín. Ochranné opatrenie v tomto návrhu je súčasťou takéhoto súhrnného balíka opatrení pre automobilový priemysel. Je dôležité zohľadniť aj všeobecný spoločenský odpor voči rôznym súhrnným balíkom z širšej perspektívy.

2.7. Podľa odhadov Komisie by súhrnný balík opatrení pre automobilový priemysel mal priniesť odvetviu ročné úspory nákladov vo výške viac ako 700 miliónov EUR vrátane úspor súvisiacich so zrušením požiadaviek na zariadenie obmedzujúce rýchlosť pre určité elektrické dodávkové vozidlá. Hoci tieto zjednodušujúce opatrenia majú za cieľ posilniť konkurencieschopnosť a znížiť administratívnu záťaž, mali by byť starostlivo vyvážené s cieľmi v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Argumenty na podporu odporúčania 1.5

2.8. Monitorovanie bezpečnosti cestnej premávky má zásadný význam pre dosiahnutie cieľov nariadenia o bezpečnosti cestnej premávky ([6]). EHSV podporuje skutočnosť, že Komisia do svojho návrhu zahrnula požiadavku, že vodiči elektrických dodávok, na ktoré sa vzťahu výnimka, musia byť profesionálni a skúsení a mali príslušné zručnosti alebo byť v tejto oblasti vyškolení. To všetko je v súlade so smernicou o vodičských preukazoch (2006/126/ES) ([7]).

Argumenty na podporu odporúčania 1.7

2.9. EHSV dôrazne odporúča, aby Komisia zaviedla preskúmanie tejto výnimky, ak bude jej zmenený návrh prijatý. Toto preskúmanie by mohlo objasniť zamýšľané účinky opatrenia. Cieľom je vytvoriť rovnaké podmienky pre elektrické vozidlá kategórie N2 s hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony v porovnaní s ľahšími vozidlami poháňanými fosílnymi palivami, ktoré patria do inej, výhodnejšej kategórie (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]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Okrem toho by toto hodnotenie mohlo objasniť vplyv na životné prostredie (nižšie emisie), vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a možný vyšší predaj elektrických dodávkových vozidiel kategórie N2.

3. NAVRHNUTÉ ZMENY LEGISLATÍVNEHO NÁVRHU EURÓPSKEJ KOMISIE

Pozmeňovací návrh 1

súvisí s odporúčaním 1.1

Článok 1 – zmena smernice 92/6/EHS

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá EHSV
Článok 3 ods. 1 smernice 92/6/EHS sa nahrádza takto:	Článok 3 ods. 1 smernice 92/6/EHS sa nahrádza takto:
„1. Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia aby zabezpečili, že motorové vozidlá kategórie N2 a N3 s ***výnimkou vozidiel kategórie N2 poháňaných elektrickou energiou a s najväčšou technicky prípustnou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony*** sa môžu používať na cestách iba vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť nastaveným tak, aby rýchlosť vozidiel nemohla prekročiť 90 km/h.“	„1. Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že motorové vozidlá kategórie ***N1,*** N2 a N3 sa môžu používať na cestách iba vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť nastaveným tak, aby rýchlosť vozidiel nemohla prekročiť 90 km/h.“

Zdôvodnenie

Vozidlá kategórie N1 sa používajú nielen v mestskej doprave, ale aj na cezhraničnú prepravu v rámci vnútorného trhu. Mnohé z týchto vozidiel riadia falošné samostatne zárobkovo činné osoby, ktoré sú vystavené neúprosnej konkurencii zo strany práce pre platformy.

Zariadenie obmedzujúce rýchlosť je technické zariadenie, ktoré zabezpečuje, aby sa konkurenčné výhody nedali dosiahnuť prostredníctvom nadmernej rýchlosti na úkor bezpečnosti cestnej premávky a dobrých podmienok pracovníkov. Inteligentné nariadenie, ktoré vytvára udržateľné rovnaké podmienky pre nákladnú dopravu, sa preto musí vzťahovať na všetky dodávkové vozidlá bez ohľadu na typ pohonu.

V Bruseli 18. marca 2026

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Séamus BOLAND