C/2026/3241

2.7.2026

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 92/6/EGS zaradi izvzetja nekaterih električnih vozil kategorije N2 iz zahteve za vgradnjo in uporabo naprave za omejevanje hitrosti

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

(C/2026/3241)

Poročevalec: **Miroslav HAJNOŠ**

Zakonodajni postopek	EU Law Tracker – 2025/0424 (COD)
Zaprosilo	Evropski parlament, 12. 1. 2026 Svet Evropske unije, 11. 2. 2026
Pravna podlaga	člen 91(1) in člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Dokumenti Evropske komisije	COM(2025) 999 final povzetek COM(2025) 999 final
Ustrezni cilji trajnostnega razvoja	cilj trajnostnega razvoja 11 – trajnostna mesta in skupnosti cilj trajnostnega razvoja 13 – podnebni ukrepi
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja na seji strokovne skupine	9. 3. 2026
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	18. 3. 2026
Plenarno zasedanje št.	604
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	205/1/3

1. PRIPOROČILA

EVROPSKI EKONOMSKO-SOCIALNI ODBOR (EESO)

1.1 **je seznanjen** s predlogom Komisije o spremembi Direktive 92/6/EGS ([1]) zaradi izvzetja nekaterih električnih vozil kategorije N2 (električna kombinirana vozila med 3,5 in 4,25 tone) iz zahteve za vgradnjo in uporabo naprave za omejevanje hitrosti;

1.2 **se zaveda**, da se lahko zaradi nekaterih regulativnih ovir nenamerno upočasnita uvajanje električnih lahkih gospodarskih vozil in prehod na brezemisijsko mobilnost, vendar bi morala predlagana izjema po njegovem mnenju vključevati tudi jasne varnostne zahteve, da bi se izognili tveganju povečanja števila smrtnih žrtve v cestnem prometu;

1.3 **poudarja** cilj predlagane izjeme, da se v okviru zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo zmanjšajo upravno breme in stroški za podjetja ([2]). EESO poudarja, da se s poenostavitvijo predpisov ne bi smeli znižati uveljavljeni standardi varnosti v cestnem prometu ali zaščita voznikov in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, vključno s kolesarji in pešci;

([1]) DIREKTIVA SVETA 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL 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.

1.4 **se z zanimanjem seznanja** s širšo razpravo o izvajanju zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo. Poudarja, da se je glede posledic svežnjev omnibus za deregulacijo (katerih del je tudi ta izjema) pokazal velik odpor javnih organizacij, kot so sindikati, okoljska združenja in organizacije za varnost v cestnem prometu;

1.5 **poudarja**, da mora predlagana pobuda ostati v celoti skladna s cilji skupne prometne politike EU in okvirom za varnost v cestnem prometu. EESO želi opozoriti, da se je Komisija leta 2012 zavzela za namestitev omejevalnikov hitrosti v vozila kategorije N1, ker sta hitrost in vse večja teža vozil pomembna dejavnika varnosti v cestnem prometu. Zaradi zagotavljanja tehnološke nevtralnosti in enostavnosti predpisov je treba to stališče ponovno pregledati ([3]). Pomembno je, da se ne ogrozijo cilji politike za varnost v cestnem prometu, zaradi česar bo potrebno strukturno spremljanje učinkov te pobude, če bo sprejeta. Obstaja namreč resnična nevarnost, da ne bomo dosegli ciljev EU glede varnosti v cestnem prometu do leta 2030. Evropski tehnični in znanstveni center (ETSC) spremlja napredek v letnem poročilu, v katerem je bilo lani zabeleženo „le“ „2-odstotno“ zmanjšanje, leto prej pa le „1-odstotno“ ([4]);

1.6 **poudarja** pomen brezemisijskih gospodarskih vozil za doseganje podnebnih ciljev EU, zlasti pri razvozu v mestih in izvajanju storitev;

1.7 **poziva Komisijo**, naj bo izjema, če bo sprejeta, zaenkrat pogojena, in sicer z oceno, ki bi se izvedla po določenem obdobju. Takšna ocena bi morala vključevati naslednje elemente:

— oceno učinka v podatkih o varnosti v cestnem prometu;

— merljive vplive na okolje;

— rezultate prodaje električnih kombiniranih vozil kategorije N2 iz izvzete kategorije.

To mnenje dopolnjuje mnenje EESO Motorna vozila/poenostavitev tehničnih zahtev in preizkušanje, saj se obe nanašata na predlagane spremembe Direktive 92/6/EGS.

2. **POJASNILA**

Utemeljitev priporočila 1.1

2.1 Električna kombinirana vozila imajo vse pomembnejšo vlogo v mestni logistiki, dostavi na zadnjem delu poti in regionalnih storitvah. Vendar številna izmed njih zaradi teže baterijskih sistemov presegajo prag 3,5 tone in so zato uvrščena med vozila kategorije N2. Večja masa vozila je neposredno povezana s kinetično energijo in zavorno potjo, kar lahko povzroči hujše trke, zlasti v mešanem mestnem prometu. Čeprav so ta vozila z vidika uporabe podobna lažjim vozilom kategorije N1, so omenjene fizikalne lastnosti še vedno pomembne pri ocenjevanju varnosti v cestnem prometu, zato EESO predlagano izjemo obravnava z določeno mero previdnosti.

Utemeljitev priporočila 1.2

2.2 Po mnenju Komisije obstoječa razvrstitev v nekaterih primerih povzroča **nesorazmerna upravna in finančna bremena**, ki bi lahko upočasnila uvedbo brezemisijskih vozil. Cilj poenostavitvenih ukrepov je tudi uskladiti regulativne pogoje za električna kombinirana vozila s tistimi, ki se uporabljajo za primerljiva vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, da bi za operaterje ter mala in srednja podjetja veljali enaki konkurenčni pogoji.

([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 EESO priporoča, da za to izjemo za električna kombinirana vozila kategorije N2, če bo sprejeta, veljajo naslednji pogoji:

— vozila morajo biti 100-odstotno električna (ne hibridna);

— zanje mora še naprej v celoti veljati obstoječi okvir EU-homologacije in varnosti vozil;

— opremljena morajo biti z drugimi varnostnimi sistemi, kot so inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti (ISA) ([5]) in napredni sistemi za pomoč voznikom (ADAS), v skladu z uredbo o splošni varnosti (2019/2144).

Utemeljitev priporočila 1.3

2.4 Predvsem organizacije za varnost v cestnem prometu menijo, da je treba skrbno preučiti posledice te izjeme za varnost voznikov in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, kot so kolesarji in pešci. Za izvajanje izjeme sta potrebna profesionalno ravnanje voznikov in uporaba zgoraj navedenih varnostnih sistemov ISA in ADAS. Vendar tudi ti sistemi ne morejo zagotoviti popolne varnosti vozila. Naprave za omejevanje hitrosti so del večplastnega okvira za varnost v cestnem prometu ter dopolnjujejo tehnologije za varnost vozil in odgovornost voznika. Možnost odprave tega elementa bi bilo zato treba skrbno oceniti v okviru širše varnostne arhitekture, da bi se izognili nenamernim sistemskim učinkom.

2.5 EESO zato priporoča Komisiji, naj nameni posebno pozornost znanju in spretnostim poklicnih voznikov z namenskim ozaveščanjem o varnosti.

Utemeljitev priporočila 1.4

2.6 Zbirni svežnji vključujejo številne ukrepe za deregulacijo, ki v evropski civilni družbi niso povsod naleteli na navdušenje, na nasprotni strani pa so različne interesne skupine. Zaščitni ukrep iz tega predloga je del zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo. Pomembno je upoštevati tudi širši družbeni odpor do različnih zbirnih svežnjev na splošno.

2.7 Po ocenah Komisije naj bi zbirni sveženj za avtomobilsko industrijo ustvaril letne prihranke pri stroških v višini več kot 700 milijonov EUR, kar vključuje prihranke, povezane z odpravo zahtev v zvezi z omejevalniki hitrosti za nekatera električna kombinirana vozila. Čeprav je cilj teh poenostavitvenih ukrepov okrepiti konkurenčnost in zmanjšati upravno breme, bi jih bilo treba skrbno uravnotežiti s cilji na področju varnosti v cestnem prometu.

Utemeljitev priporočila 1.5

2.8 Spremljanje varnosti v cestnem prometu je bistveno za doseganje ciljev uredbe o varnosti v cestnem prometu ([6]). EESO podpira dejstvo, da je Komisija v svoj predlog vključila zahtevo, da morajo biti vozniki električnih kombiniranih vozil, ki so izvzeta iz zahteve, poklicni in izkušeni vozniki ter imeti ustrezna znanja in spretnosti ali biti usposobljeni zanje. Vse to je v skladu z direktivo o vozniških dovoljenjih (2006/126/ES) ([7]).

Utemeljitev priporočila 1.7

2.9 EESO Komisiji toplo priporoča, naj pregleda to izjemo, če bo njen spremenjeni predlog sprejet. Takšen pregled bi prinesel več jasnosti glede predvidenih učinkov ukrepa. Cilj je ustvariti enake konkurenčne pogoje za električna vozila kategorije N2, ki tehtajo med 3,5 tone in 4,25 tone, v primerjavi z lažjimi vozili na fosilna goriva, ki sodijo v drugo, ugodnejšo kategorijo (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 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (Besedilo velja za EGP) (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (UL L 403, 30.12.2006, str. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10 Hkrati bi lahko ta ocena razjasnila vprašanja glede vplivov na okolje (nižje emisije), učinkov na varnost v cestnem prometu in morebitne povečane prodaje električnih kombiniranih vozil kategorije N2.

3. PREDLOGI SPREMEMB ZAKONODAJNEGA PREDLOGA EVROPSKE KOMISIJE

Predlog spremembe 1

(povezano s priporočilom 1.1)

Člen 1 – Sprememba Direktive 92/6/EGS

Predlog Komisije	Predlog spremembe EESO
Člen 3(1) Direktive 92/6/EGS se nadomesti z:	Člen 3(1) Direktive 92/6/EGS se nadomesti z:
„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se motorna vozila kategorij N2 in N3***, razen vozil kategorije N2 na električni pogon, katerih največja dovoljena masa je med 3,5 in 4,25 tone,*** uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, nastavljeno tako, da vozilo ne more preseči hitrosti 90 kilometrov na uro.“	„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se motorna vozila kategorij ***N1,*** N2 in N3 uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, nastavljeno tako, da vozilo ne more preseči hitrosti 90 kilometrov na uro.“

Obrazložitev

Vozila kategorije N1 se uporabljajo ne le za dostavo v mestih, temveč tudi za čezmejni prevoz na notranjem trgu. Številna vozijo navidezno samozaposleni vozniki, ki so izpostavljeni neizprosni konkurenci v obliki platformnega dela.

Omejevalnik hitrosti je tehnična naprava, ki preprečuje, da bi se s preveliko hitrostjo na račun varnosti v cestnem prometu in dobrega počutja delavcev dosegale konkurenčne prednosti. Pametna ureditev, ki ustvarja vzdržne enake konkurenčne pogoje za tovorni promet, se mora zato uporabljati za vsa dostavna vozila, ne glede na vrsto pogona.

V Bruslju, 18. marca 2026

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Séamus BOLAND