



Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/6/EWG w celu zwolnienia niektórych pojazdów elektrycznych kategorii N2 z wymogu montowania i zastosowania urządzenia ograniczenia prędkości

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

(C/2026/3241)

Sprawozdawca: **Miroslav HAJNOŠ**

Procedura ustawodawcza	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 12.1.2026 Rada Unii Europejskiej, 11.2.2026
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Dokumenty Komisji Europejskiej	COM(2025) 999 final Streszczenie COM(2025) 999 final
Odpowiednie cele zrównoważonego rozwoju	Cel 11 – Zrównoważone miasta i społeczności Cel 13 – Działania w dziedzinie klimatu
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	9.3.2026
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.3.2026
Sesja plenarna nr	604
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	205/1/3

1. ZALECENIA

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY (EKES)

1.1. **Przyjmuje do wiadomości** wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy 92/6/EWG ⁽¹⁾ w celu zwolnienia niektórych pojazdów elektrycznych kategorii N2 (elektryczne samochody dostawcze o masie od 3,5 do 4,25 tony) z wymogu montowania i zastosowania urządzenia ograniczenia prędkości.

1.2. **Dostrzega**, że niektóre bariery regulacyjne mogą w sposób niezamierzony utrudniać upowszechnienie elektrycznych lekkich pojazdów użytkowych i spowalniać przejście na mobilność bezemisyjną. Podkreśla jednak, że proponowane zwolnienie powinno przewidywać jasne wymogi bezpieczeństwa, aby uniknąć ryzyka zwiększenia liczby ofiar wypadków drogowych.

1.3. **Podkreśla przy tym**, że założeniem proponowanego wyłączenia jest, by zmniejszyć obciążenia administracyjne i koszty dla przedsiębiorstw w ramach pakietu zbiorczego dotyczącego przemysłu motoryzacyjnego ⁽²⁾. Akcentuje, że uproszczenie przepisów nie powinno odbywać się kosztem utrwalonych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego ani kosztem ochrony kierowców i niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym rowerzystów i pieszych.

⁽¹⁾ DYREKTYWA RADY 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 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. **Odnotowuje** z zainteresowaniem szerszą debatę na temat wdrażania pakietu zbiorczego dotyczącego sektora motoryzacyjnego. Podkreśla, że skutki pakietów zbiorczych dotyczących deregulacji (których częścią jest to zwolnienie) wzbudzają duży opór ze strony organizacji publicznych, takich jak związki zawodowe, organizacje ochrony środowiska oraz organizacje zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

1.5. **Zaznacza**, że proponowana inicjatywa musi pozostać w pełni spójna z celami wspólnej polityki transportowej UE i wpisywać się w ramy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwraca uwagę, że w 2012 r. Komisja opowiedziała się za instalowaniem urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach kategorii N1, ponieważ prędkość i rosnąca masa pojazdów są istotne dla bezpieczeństwa na drogach. Aby zadbać o neutralność technologiczną i prostotę regulacji, należy ponownie przeanalizować to stanowisko⁽³⁾. Ważne jest, by nie podważać celów polityki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego, a to wymaga strukturalnego monitorowania skutków omawianej inicjatywy, jeżeli zostanie ona przyjęta. Istnieje realne ryzyko, że nie uda się osiągnąć unijnych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na 2030 r. Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu przedstawia postępy w tym zakresie w sprawozdaniu rocznym: w ubiegłym roku spadek liczby wypadków wyniósł tylko 2 %, a rok wcześniej – zaledwie 1 %⁽⁴⁾.

1.6. **Podkreśla** znaczenie bezemisyjnych pojazdów użytkowych dla osiągnięcia celów klimatycznych UE, zwłaszcza jeżeli chodzi o dystrybucję i świadczenie usług w miastach.

1.7. **Zwraca się do Komisji** o tymczasowe utrzymanie warunkowego charakteru zwolnienia, jeżeli zostanie ono przyjęte. Warunkowość powinna być powiązana z oceną przeprowadzoną po pewnym czasie. Ocena powinna zawierać następujące elementy:

- ewaluację oddziaływania na dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wymierny wpływ na środowisko,
- wyniki sprzedaży elektrycznych samochodów dostawczych N2 z kategorii objętej zwolnieniem.

Niniejsza opinia uzupełnia opinię EKES-u „Uproszczenie wymogów technicznych i procedur badań pojazdów silnikowych”, gdyż obie odnoszą się do proponowanych zmian do dyrektywy 92/6/EWG.

2. NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Argumenty na poparcie zalecenia 1.1

2.1. Elektryczne samochody dostawcze odgrywają coraz ważniejszą rolę w logistyce miejskiej, w dostawach na „ostatniej mili” oraz regionalnej działalności usługowej. Jednak z powodu masy układów akumulatorów wiele elektrycznych samochodów dostawczych przekracza próg 3,5 ton, w związku z czym zalicza się je do pojazdów kategorii N2. Większa masa pojazdu ma bezpośredni wpływ na energię kinetyczną i drogę hamowania, co może skutkować większą dotkliwością skutków kolizji, zwłaszcza w mieszanym środowisku ruchu miejskiego. Nawet gdy te pojazdy są w praktyce użytkowane podobnie jak lżejsze pojazdy kategorii N1, te ich właściwości fizyczne pozostają istotne dla oceny bezpieczeństwa w ruchu drogowym i EKES ostrożnie podchodzi do proponowanego zwolnienia.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.2

2.2. Według Komisji ta klasyfikacja w niektórych przypadkach prowadzi do **nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych i finansowych**, co może utrudniać wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych. Środki upraszczające mają także na celu dostosowanie warunków regulacyjnych dotyczących elektrycznych samochodów dostawczych do warunków mających zastosowanie do porównywalnych pojazdów z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, by zapewnić równe warunki działania operatorom i MŚP.

⁽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. EKES zaleca wprowadzenie następujących ograniczeń odnośnie do omawianego zwolnienia dla pojazdów elektrycznych kategorii N2, jeżeli zostanie ono przyjęte:

- muszą to być pojazdy w 100 % elektryczne (nie hybrydowe),
- muszą nadal w pełni podlegać obowiązującym unijnym ramom homologacji typu i bezpieczeństwa pojazdów,
- muszą być wyposażone w inne systemy bezpieczeństwa takie jak inteligentny asystent kontroli prędkości (ISA) ⁽⁵⁾ i zaawansowane systemy wspomagania kierowcy (ADAS) zgodnie z wymogami rozporządzenia 2019/2144 w sprawie bezpieczeństwa ogólnego.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.3

2.4. Zwłaszcza organizacje zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego stwierdziły, że należy dokładnie rozważyć konsekwencje tego zwolnienia dla bezpieczeństwa kierowców i innych niechronionych użytkowników ruchu drogowego, takich jak rowerzyści i piesi. Zwolnienie wymaga od kierowców profesjonalnego podejścia oraz stosowania wyżej wymienionych systemów bezpieczeństwa ISA i ADAS. Zresztą nawet te systemy nie mogą zagwarantować, że pojazd jest całkowicie bezpieczny. Urządzenia ograniczenia prędkości stanowią część wielowarstwowych ram bezpieczeństwa ruchu drogowego i uzupełniają technologie bezpieczeństwa pojazdów i odpowiedzialność kierowcy. Możliwość usunięcia tego elementu należy zatem starannie ocenić w ramach szerszej architektury bezpieczeństwa, aby uniknąć niezamierzonych skutków systemowych.

2.5. EKES zaleca zatem Komisji, by zwróciła uwagę na umiejętności kierowców zawodowych poprzez specjalne wysiłki na rzecz podnoszenia świadomości w zakresie bezpieczeństwa.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.4

2.6. Pakiety zbiorcze obejmują wiele środków deregulacji, które nie spotykają się z takim samym entuzjazmem wszystkich członków europejskiego społeczeństwa obywatelskiego. Wzbudzają opór niektórych grup interesu. Przewidziane we wniosku zabezpieczenie jest częścią takiego pakietu zbiorczego dla przemysłu motoryzacyjnego. Istotne jest, by uwzględnić również ogólniejszą niechęć społeczną do różnych pakietów zbiorczych z szerszej perspektywy.

2.7. Zgodnie z szacunkami Komisji oczekuje się, że pakiet zbiorczy dotyczący sektora motoryzacyjnego przyniesie branży roczne oszczędności kosztów przekraczające 700 mln EUR, w tym oszczędności związane ze zniesieniem wymogów dotyczących urządzeń ograniczenia prędkości dla niektórych elektrycznych samochodów dostawczych. Chociaż te środki upraszczające mają na celu wzmocnienie konkurencyjności i zmniejszenie obciążeń administracyjnych, należy je starannie wyważyć z celami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.5

2.8. Monitorowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niezbędne do osiągnięcia celów rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego ⁽⁶⁾. EKES popiera zawarty we wniosku Komisji wymóg, by kierowcy zwolnionych elektrycznych samochodów dostawczych byli profesjonalni i doświadczeni oraz posiadali odpowiednie umiejętności lub zostali przeszkoleni w tym zakresie. Jest to zgodne z dyrektywą w sprawie praw jazdy (2006/126/WE) ⁽⁷⁾.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.7

2.9. EKES zdecydowanie zaleca, by Komisja dokonała przeglądu tego zwolnienia, jeżeli jej zmieniony wniosek zostanie przyjęty. Przegląd mógłby wyjaśnić, jakie są zamierzone efekty zastosowanego środka. Celem jest stworzenie dla pojazdów elektrycznych kategorii N2 o masie 3,5–4,25 tony równych warunków działania, takich samych jak w wypadku lżejszych pojazdów napędzanych paliwem kopalnym, które należą do innej, korzystniejszej kategorii (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⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) 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 i (UE) 2015/166 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj>).

2.10. Ponadto ocena mogłaby zapewnić jasność co do wpływu na środowisko (niższe emisje), skutków dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz być może lepszych wyników sprzedaży elektrycznych samochodów dostawczych kategorii N2.

3. PROPONOWANE ZMIANY DO WNIOSKU USTAWODAWCZEGO KOMISJI EUROPEJSKIEJ

Poprawka 1

powiązana z zaleceniem 1.1

Art. 1 – Zmiany w dyrektywie 92/6/EWG

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
Art. 3 ust. 1 dyrektywy 92/6/WE otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N2 i N3, z wyjątkiem pojazdów kategorii N2 napędzanych energią elektryczną o maksymalnej dopuszczalnej masie od 3,5 do 4,25 tony , były użytkowane na drogach tylko, jeśli są wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.”.	Art. 3 ust. 1 dyrektywy 92/6/WE otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N1 , N2 i N3 były użytkowane na drogach tylko, jeśli są wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.”.

Uzasadnienie

Pojazdy kategorii N1 są wykorzystywane nie tylko do dostaw na terenie miast, ale również do transportu transgranicznego w ramach rynku wewnętrznego. Wiele takich pojazdów prowadzą kierowcy fikcyjnie samozatrudnieni, którzy są narażeni na nieustanną konkurencję ze strony form pracy za pośrednictwem platform internetowych.

Urządzenie ograniczenia prędkości to urządzenie techniczne, które gwarantuje, że nie można osiągnąć przewagi konkurencyjnej poprzez nadmierną prędkość, kosztem bezpieczeństwa ruchu drogowego i dobrostanu pracowników. Inteligentne rozporządzenie, które stwarza zrównoważone równe warunki działania dla transportu towarowego, musi zatem mieć zastosowanie do wszystkich pojazdów dostawczych, niezależnie od rodzaju napędu.

Bruksela, dnia 18 marca 2026 r.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Séamus BOLAND