C/2026/3241

2.7.2026

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/6/EØF med henblik på fritagelse af visse elektriske køretøjer i klasse N2 fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger

COM(2025) 999 final — 2025/0424 (COD)

(C/2026/3241)

Ordfører: **Miroslav HAJNOŠ**

Lovgivningsprocedure	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 12.1.2026 Rådet for den Europæiske Union, 11.2.2026
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, og artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kommissionens dokumenter	COM(2025) 999 final Resumé af COM(2025) 999 final
Relevante verdensmål	Verdensmål 11 — Bæredygtige byer og lokalsamfund Verdensmål 13 — Klimaindsats
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	9.3.2026
Vedtaget på plenarforsamlingen	18.3.2026
Plenarforsamling nr.	604
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	205/1/3

1. ANBEFALINGER

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG (EØSU)

1.1. **noterer sig** Kommissionens forslag om ændring af direktiv 92/6/EØF ([1]) med henblik på fritagelse af visse elektriske køretøjer i klasse N2 (elektriske varevogne på mellem 3,5 og 4,25 ton) fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger;

1.2. **erkender**, at visse lovgivningsmæssige barrierer utilsigtet kan hindre udbredelsen af lette elektriske erhvervskøretøjer og bremse omstillingen til nulemissionsmobilitet. Udvalget understreger imidlertid, at den foreslåede fritagelse bør omfatte tydelige sikkerhedskrav for at forebygge risikoen for en stigning i antallet af trafikofre;

1.3. **fremhæver dog**, at hensigten med den foreslåede fritagelse er at mindske virksomhedernes administrative byrde og omkostninger inden for rammerne af omnibuspakken for bilindustrien ([2]). EØSU understreger, at forenkling af lovgivningen ikke bør ske på bekostning af veletablerede standarder for trafiksikkerhed eller beskyttelse af førere og bløde trafikanter, herunder cyklister og fodgængere;

([1]) Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 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. **noterer sig** med interesse den almindelige debat om gennemførelsen af omnibuspakken for bilindustrien. Udvalget understreger, at konsekvenserne af omnibusdereguleringspakkerne (som denne fritagelse er en del af) møder betydelig modstand fra offentlige organisationer såsom fagforeninger, miljøorganisationer og trafiksikkerhedsorganisationer;

1.5. **betoner**, at det foreslåede initiativ skal være i fuld overensstemmelse med målene for EU's fælles transportpolitik og spille sammen med rammerne for trafiksikkerhed. EØSU påpeger, at Kommissionen i 2012 slog til lyd for at montere hastighedsbegrænsende anordninger i N1-køretøjer med det argument, at et køretøjs hastighed og øgede vægt er relevante for trafiksikkerheden. For at opnå en teknologineutral og enkel regulering er det nødvendigt at tage dette synspunkt op til fornyet overvejelse ([3]). Det er vigtigt ikke at underminere målene for trafiksikkerhedspolitikken, hvilket kræver strukturel overvågning af virkningerne af dette initiativ, hvis det godkendes. Der er stor risiko for, at EU ikke når trafiksikkerhedsmålene for 2030. Det Europæiske Færdselssikkerhedsråd (ETSC) følger fremskridtene i en årsrapport — som sidste år »kun« viste en reduktion på »2 %« og året før på kun »1 %« ([4]);

1.6. **understreger**, at nulemissionserhvervskøretøjer spiller en vigtig rolle i forbindelse med bestræbelserne på at nå EU's klimamål, navnlig i forbindelse med udbringning af varer og levering af tjenesteydelser i byer;

1.7. **opfordrer Kommissionen** til at sørge for, at fritagelsen, hvis den godkendes, indtil videre gøres betinget, og at den efter en vis periode evalueres. Denne evaluering bør omfatte følgende elementer:

— evaluering af udviklingen i trafiksikkerhedsdata

— målbare miljøvirkninger

— salgstal for elektriske varevogne i klasse N2 fra den fritagne kategori;

Denne udtalelse supplerer EØSU's udtalelse om »Motorkøretøjer/Forenkling af tekniske krav og prøvningsprocedurer«, da begge udtalelser vedrører foreslåede ændringer af direktiv 92/6/EØF.

2. FORKLARENDE BEMÆRKNINGER

Argumenter til støtte for anbefaling 1.1

2.1. Elektriske varevogne spiller en stadig vigtigere rolle i logistikken i byerne og med hensyn til leverance på den sidste kilometer og regional servicevirksomhed. På grund af batteriernes vægt overskrider mange elektriske varevogne imidlertid tærsklen på 3,5 ton og klassificeres derfor som køretøjer i klasse N2. Køretøjets større totalvægt har en direkte effekt på den kinetiske energi og bremselængden, hvilket kan forværre konsekvenserne af en eventuel kollision, navnlig i miljøer med blandet bytrafik. Selv om disse køretøjer i praksis anvendes på samme måde som lettere N1-køretøjer, er deres fysiske egenskaber fortsat relevante for trafiksikkerhedsvurderingen, og EØSU er noget tilbageholdende over for den foreslåede fritagelse.

Argumenter til støtte for anbefaling 1.2

2.2. Ifølge Kommissionen fører denne klassificering i nogle tilfælde til **uforholdsmæssigt store administrative og økonomiske byrder**, hvilket kan bremse indførelsen af nulemissionskøretøjer. Forenklingsforanstaltningerne har også til formål at harmonisere de lovgivningsmæssige betingelser for elektriske varevogne med de betingelser, der gælder for sammenlignelige køretøjer med forbrændingsmotor, og derved sikre, at der er lige vilkår for operatører og SMV'er.

([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. EØSU anbefaler, at der fastsættes følgende grænser for denne fritagelse for elektriske varevogne i klasse N2, hvis den godkendes:

— 100 % elektrisk (ikke hybrid)

— skal fortsat være underlagt den eksisterende EU-typegodkendelse og EU's rammer for køretøjers sikkerhed

— skal være udstyret med andre sikkerhedssystemer såsom intelligent farttilpasning (ISA) ([5]) og avancerede førerstøttesystemer (ADAS) i overensstemmelse med kravene i forordningen om generel sikkerhed, forordning (EU) 2019/2144.

Argumenter til støtte for anbefaling 1.3

2.4. Især trafiksikkerhedsorganisationer har udtrykt bekymring og opfordret til nøje at overveje konsekvenserne af denne fritagelse, når det gælder sikkerheden for førere af biler og andre, sårbare trafikanter såsom cyklister og fodgængere. Det kræver en professionel holdning fra chaufførernes side og anvendelse af ovennævnte ISA- og ADAS-sikkerhedssystemer. I øvrigt kan selv ikke disse systemer garantere, at køretøjet er fuldstændig sikkert. Hastighedsbegrænsende anordninger udgør en del af en lagdelt trafiksikkerhedsramme og supplerer teknologier inden for køretøjers sikkerhed og førerens egen ansvarsfølelse. Muligheden for at fjerne dette element bør følgelig evalueres nøje inden for den bredere sikkerhedsstruktur for at undgå utilsigtede systemiske virkninger.

2.5. EØSU anbefaler derfor Kommissionen at sætte fokus på erhvervschaufførers færdigheder ved hjælp af en særlig indsats for at øge bevidstheden om sikkerhed.

Argumenter til støtte for anbefaling 1.4

2.6. Omnibuspakkerne omfatter mange dereguleringsforanstaltninger, som ikke altid møder samme entusiasme rundt omkring i det europæiske civilsamfund. I stedet har de skabt modstand hos forskellige interessegrupper. Beskyttelsesforanstaltningen i dette forslag er en del af en sådan omnibuspakke for bilindustrien. Det er vigtigt også at tage hensyn til den almindelige modstand i samfundet mod de forskellige omnibuspakker ud fra et bredere perspektiv.

2.7. Ifølge skøn fra Kommissionen forventes omnibuspakken for bilindustrien at medføre årlige omkostningsbesparelser på over 700 mio. EUR for industrien, hvilket omfatter besparelser i forbindelse med fjernelsen af krav om hastighedsbegrænser for visse elektriske varevogne. Selv om disse forenklingsforanstaltninger har til formål at styrke konkurrenceevnen og mindske de administrative byrder, bør de vejes nøje op imod trafiksikkerhedsmålene.

Argumenter til støtte for anbefaling 1.5

2.8. Det er afgørende at holde øje med trafiksikkerheden, hvis man skal nå målene i forordningen om trafiksikkerhed ([6]). EØSU bakker op om, at Kommissionen har gjort det til en del af sit forslag, at førere af fritagne el-varevogne skal være erfarne erhvervschauffører, som har de rette færdigheder eller uddannes i dem. Alt dette er i overensstemmelse med kørekortdirektivet (2006/126/EF) ([7]).

Argumenter til støtte for anbefaling 1.7

2.9. EØSU anbefaler på det kraftigste, at Kommissionen foretager en gennemgang af denne fritagelse, hvis det ændrede forslag godkendes. En sådan gennemgang kan skabe klarhed over foranstaltningens tilsigtede virkninger. Formålet er at skabe lige vilkår for elektriske køretøjer i klasse N2, som vejer mellem 3,5 og 4,25 ton, og lettere køretøjer drevet af fossile brændstoffer, som falder ind under en anden og mere fordelagtig kategori (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]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EØS-relevant tekst) (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Desuden kan en sådan evaluering skabe klarhed om miljøvirkningerne (lavere emissioner), konsekvenserne for trafiksikkerheden og de eventuelt højere salgstal for elektriske varevogne i klasse N2.

3. ANBEFALEDE ÆNDRINGER TIL KOMMISSIONENS LOVGIVNINGSFORSLAG

Anbefalet ændring 1

hænger sammen med anbefaling 1.1

Artikel 1 — Ændring af direktiv 92/6/EØF

Kommissionens forslag	EØSU's ændringsforslag
Artikel 3, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF affattes således:	Artikel 3, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF affattes således:
»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at motorkøretøjer i klasse N2 og N3***, med undtagelse af de køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet med en størst tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 4,25 ton,*** kun kan benyttes på offentlig vej, hvis de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning, der er således indstillet, at køretøjets hastighed ikke kan overstige 90 km/h«.	»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at motorkøretøjer i klasse ***N1,*** N2 og N3 kun kan benyttes på offentlig vej, hvis de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning, der er således indstillet, at køretøjets hastighed ikke kan overstige 90 km/h«.

Begrundelse

Køretøjer i klasse N1 anvendes ikke kun til udbringning af varer i byer, men også til grænseoverskridende transport inden for det indre marked. Mange af disse køretøjer køres af falske selvstændige, som er udsat for utrættelig konkurrence fra platformsarbejde.

En hastighedsbegrænser er en teknisk anordning, som sikrer, at konkurrencefordele ikke kan opnås med for høje hastigheder på bekostning af trafiksikkerheden og arbejdstagernes trivsel. En intelligent lovgivning, som skaber holdbare lige vilkår for godstransport, er derfor nødt til at gælde for alle varevogne, uanset fremdriftstype.

Bruxelles, den 18. marts 2026.

Séamus BOLAND

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg