Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2026/3241

2.7.2026

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ με σκοπό την εξαίρεση ορισμένων ηλεκτρικών οχημάτων N2 από την απαίτηση εγκατάστασης και χρήσης διάταξης περιορισμού της ταχύτητας

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

(C/2026/3241)

Εισηγητής: **Miroslav HAJNOŠ**

Νομοθετική διαδικασία	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 12.1.2026 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 11.2.2026
Νομική βάση	Άρθρο 91 παράγραφος 1 και άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Έγγραφα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	COM(2025) 999 final Περίληψη του COM(2025) 999
Συναφείς Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ)	ΣΒΑ 11 — Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες ΣΒΑ 13 — Δράση για το κλίμα
Αρμόδιο όργανο	Τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών»
Έγκριση από το τμήμα	9.3.2026
Έγκριση από την Ολομέλεια	18.3.2026
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	604
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	205/1/3

1. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ (ΕΟΚΕ)

1.1. **Λαμβάνει υπό σημείωση** την πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ ([1]) προκειμένου να εξαιρεθούν ορισμένα ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας N2 (ηλεκτρικά ημιφορτηγά μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων) από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας.

1.2. **Αναγνωρίζει** ότι ορισμένοι κανονιστικοί φραγμοί ενδέχεται να παρεμποδίσουν ακούσια τη διάδοση ελαφρών ηλεκτρικών επαγγελματικών οχημάτων και να επιβραδύνουν τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών· τονίζει, ωστόσο, ότι η προτεινόμενη εξαίρεση θα πρέπει να περιλαμβάνει σαφείς απαιτήσεις ασφάλειας προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος να αυξηθούν τα τροχαία ατυχήματα.

1.3. **Υπογραμμίζει, ωστόσο,** ότι στόχος της προτεινόμενης εξαίρεσης είναι να μειωθούν ο διοικητικός φόρτος και το κόστος για τις επιχειρήσεις στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία ([2]). Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η κανονιστική απλούστευση δεν θα πρέπει να αποβεί εις βάρος των καθιερωμένων προτύπων οδικής ασφάλειας ή της προστασίας των οδηγών και των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, μεταξύ άλλων των ποδηλατών και των πεζών.

([1]) Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1992 σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 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. **Παρακολουθεί** με ενδιαφέρον την ευρύτερη συζήτηση σχετικά με την εφαρμογή της δέσμης μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι συνέπειες των δεσμών μέτρων Omnibus για την απορρύθμιση (μέρος των οποίων αποτελεί η εν λόγω εξαίρεση) τυγχάνουν σημαντικών αντιδράσεων από δημόσιους οργανισμούς, όπως συνδικαλιστικές οργανώσεις, περιβαλλοντικές ενώσεις και οργανώσεις οδικής ασφάλειας.

1.5. **Τονίζει** ότι η προτεινόμενη πρωτοβουλία πρέπει να παραμείνει πλήρως συνεπής με τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ και να συνάδει με το πλαίσιο για την οδική ασφάλεια. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, το 2012, η Επιτροπή τάχθηκε υπέρ της τοποθέτησης συσκευών περιορισμού της ταχύτητας σε οχήματα της κατηγορίας N1, με την αιτιολογία ότι η ταχύτητα και το μεγαλύτερο βάρος ενός οχήματος συναρτώνται με την οδική ασφάλεια. Η θέση αυτή πρέπει να επανεξεταστεί, προκειμένου να υπάρξει μια τεχνολογικά ουδέτερη και απλή ρύθμιση ([3]). Προέχει να μην διακυβευθούν οι στόχοι της πολιτικής για την οδική ασφάλεια, η οποία επιτάσσει διαρθρωτική παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της εν λόγω πρωτοβουλίας, εφόσον γίνει δεκτή. Κινδυνεύουμε πραγματικά να μην επιτύχουμε τους στόχους της ΕΕ για την οδική ασφάλεια μέχρι το 2030. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών παρακολουθεί την πρόοδο με μια ετήσια έκθεση — η οποία πέρυσι παρουσίαζε «μόνο» «-2 %» μείωση, ενώ το προηγούμενο έτος μόνο «-1 %» ([4]).

1.6. **Τονίζει** τη σημασία των επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα, ιδίως όσον αφορά τη διανομή και την παροχή υπηρεσιών στις πόλεις.

1.7. **Ζητεί από την Επιτροπή** να διατηρήσει την εξαίρεση, εφόσον γίνει δεκτή, υπό όρους προς το παρόν. Η αιρεσιμότητα θα πρέπει να συνδέεται με αξιολόγηση μετά από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— Αξιολόγηση αντικτύπου στα δεδομένα της οδικής ασφάλειας.

— Μετρήσιμες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

— Αποτελέσματα πωλήσεων ηλεκτρικών ημιφορτηγών N2 από την εξαιρούμενη κατηγορία.

Η παρούσα γνωμοδότηση συμπληρώνει τη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Μηχανοκίνητα οχήματα/Απλούστευση τεχνικών απαιτήσεων και δοκιμών» καθότι αμφότερες αφορούν προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ.

2. ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.1

2.1. Τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά διαδραματίζουν ολοένα σημαντικότερο ρόλο στην αστική εφοδιαστική, την παράδοση στο τελευταίο χιλιόμετρο και τις περιφερειακές υπηρεσίες εξυπηρέτησης. Ωστόσο, λόγω του βάρους των συστημάτων μπαταρίας, πολλά ηλεκτρικά ημιφορτηγά υπερβαίνουν το όριο των 3,5 τόνων και, ως εκ τούτου, ταξινομούνται ως οχήματα κατηγορίας N2. Η μεγαλύτερη μάζα του οχήματος επηρεάζει άμεσα την κινητική ενέργεια και την απόσταση ακινητοποίησης, γεγονός που ενδέχεται να επιφέρει συγκρούσεις μεγαλύτερης σοβαρότητας, ιδίως σε περιβάλλοντα μεικτής αστικής κυκλοφορίας. Ακόμη και όταν η λειτουργική χρήση είναι παρόμοια με εκείνη των ελαφρύτερων οχημάτων της κατηγορίας N1, αυτά τα φυσικά χαρακτηριστικά εξακολουθούν να είναι σημαντικά για την αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας, η δε ΕΟΚΕ παραμένει επιφυλακτική ως προς την προτεινόμενη εξαίρεση.

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.2

2.2. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η ταξινόμηση αυτή οδηγεί σε ορισμένες περιπτώσεις σε **δυσανάλογες διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις**, οι οποίες θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Τα μέτρα απλούστευσης αποσκοπούν επίσης στην ευθυγράμμιση των κανονιστικών όρων για τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά με εκείνους που ισχύουν για συγκρίσιμα οχήματα εσωτερικής καύσης, διασφαλίζοντας επομένως ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις και τις ΜμΕ.

([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. Η ΕΟΚΕ συνιστά τα ακόλουθα όρια για την εξαίρεση αυτή, εφόσον γίνει δεκτή, για τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά N2:

— 100 % ηλεκτρικά (μη υβριδικά)·

— πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται πλήρως στο υφιστάμενο ενωσιακό πλαίσιο έγκρισης τύπου οχημάτων και ασφάλειας των οχημάτων·

— να είναι εξοπλισμένα με άλλα συστήματα ασφαλείας, όπως τα συστήματα ευφυούς ελέγχου ταχύτητας (ISA) ([5]) και τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού (ADAS), σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια 2019/2144.

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.3

2.4. Ειδικότερα, οι οργανισμοί οδικής ασφάλειας έχουν εκφράσει την ανησυχία ότι οι συνέπειες αυτής της εξαίρεσης για την ασφάλεια των οδηγών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως οι ποδηλάτες και οι πεζοί, πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά. Απαιτεί επαγγελματική στάση από πλευράς των οδηγών και τη χρήση των προαναφερθέντων συστημάτων ασφαλείας ISA και ADAS. Παρεμπιπτόντως, ακόμη και τα συστήματα αυτά δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ότι το όχημα είναι απολύτως ασφαλές. Οι συσκευές περιορισμού της ταχύτητας αποτελούν μέρος ενός πολυεπίπεδου πλαισίου οδικής ασφάλειας, το οποίο συμπληρώνει τις τεχνολογίες ασφάλειας των οχημάτων και την ευθύνη του οδηγού. Η δυνατότητα αφαίρεσης αυτού του στοιχείου θα πρέπει επομένως να αξιολογηθεί προσεκτικά στο πλαίσιο της ευρύτερης αρχιτεκτονικής ασφάλειας, προκειμένου να αποφευχθούν ακούσιες συστημικές επιπτώσεις.

2.5. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να αποδώσει προσοχή στις δεξιότητες των επαγγελματιών οδηγών μέσω ειδικών προσπαθειών ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφάλειας.

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.4

2.6. Οι δέσμες μέτρων Omnibus περιλαμβάνουν πολλά μέτρα απορρύθμισης που δεν υιοθετούνται με τον ίδιο ενθουσιασμό σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή κοινωνία των πολιτών. Αυτό αντιμετώπισε αντίσταση από διάφορες ομάδες συμφερόντων. Η διασφάλιση στην παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος μιας τέτοιας δέσμης μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία. Είναι σημαντικό να ληφθεί επίσης υπόψη η ευρύτερη κοινωνική αντίσταση στις διάφορες δέσμες μέτρων Omnibus υπό μια ευρύτερη προοπτική.

2.7. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Επιτροπής, η δέσμη μέτρων Omnibus για την αυτοκινητοβιομηχανία αναμένεται να αποφέρει ετήσια εξοικονόμηση κόστους άνω των 700 εκατ. ευρώ για τον οικείο κλάδο, συμπεριλαμβανομένης της εξοικονόμησης που συνεπάγεται η κατάργηση των απαιτήσεων περί περιορισμού ταχύτητας για ορισμένα ηλεκτρικά ημιφορτηγά. Τα εν λόγω μέτρα απλούστευσης αποσκοπούν μεν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και στη μείωση του διοικητικού φόρτου, θα πρέπει ωστόσο να σταθμισθούν προσεκτικά με τους στόχους για οδική ασφάλεια.

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.5

2.8. Η παρακολούθηση της οδικής ασφάλειας είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού για την οδική ασφάλεια ([6]). Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει συμπεριλάβει στην πρότασή της το ότι οι οδηγοί των εξαιρούμενων ηλεκτρικών ημιφορτηγών πρέπει να είναι επαγγελματίες και πεπειραμένοι και να διαθέτουν τις κατάλληλες δεξιότητες ή να έχουν εκπαιδευτεί σε αυτές. Όλα αυτά είναι σύμφωνα με την οδηγία για την άδεια οδήγησης (DLD 2006/126/ΕΚ) ([7]).

Επιχειρήματα υπέρ της σύστασης 1.7

2.9. Η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά στην Επιτροπή να προβεί σε επανεξέταση της εν λόγω εξαίρεσης, εάν η τροποποιημένη πρότασή της γίνει δεκτή. Η επανεξέταση αυτή θα μπορούσε να προσδώσει σαφήνεια σχετικά με τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα του μέτρου. Στόχος είναι η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τα ηλεκτρικά οχήματα N2 βάρους μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων σε σύγκριση με τα ελαφρύτερα οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, τα οποία εμπίπτουν σε διαφορετική, ευνοϊκότερη κατηγορία (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]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2019 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Επιπλέον, η αξιολόγηση αυτή θα μπορούσε να προσδώσει σαφήνεια όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις (χαμηλότερες εκπομπές), τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια και τα πιθανά υψηλότερα αριθμητικά στοιχεία πωλήσεων για τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά N2.

3. **ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Τροπολογία 1

Αφορά τη σύσταση 1.1

Άρθρο 1 — Τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ

Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΟΚΕ
Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:	Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών N2 και N3, ***πλην των ηλεκτροκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N2 που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων,*** να τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνον εφόσον διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας ρυθμισμένη ούτως ώστε η ταχύτητά τους να μην υπερβαίνει τα 90 km/h.».	«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών ***N1,*** N2 και N3 να τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνον εφόσον διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας ρυθμισμένη ούτως ώστε η ταχύτητά τους να μην υπερβαίνει τα 90 km/h.».

Αιτιολογία

Τα οχήματα της κατηγορίας N1 χρησιμοποιούνται όχι μόνο για αστικές παραδόσεις αλλά και για διασυνοριακές μεταφορές εντός της εσωτερικής αγοράς. Πολλά από αυτά τα οχήματα οδηγούνται από ψευδοαυτοαπασχολούμενους οδηγούς που εκτίθενται σε αδιάκοπο ανταγωνισμό συνεπεία της εργασίας σε πλατφόρμα.

Η συσκευή περιορισμού της ταχύτητας είναι μια τεχνική συσκευή που διασφαλίζει ότι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν είναι δυνατόν να επιτυγχάνονται διά της υπερβολικής ταχύτητας, εις βάρος της οδικής ασφάλειας και της ευεξίας των εργαζομένων. Επομένως, πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα οχήματα παράδοσης, ανεξάρτητα από τον τύπο οδήγησής τους, μια έξυπνη ρύθμιση που να καθιερώνει βιώσιμους ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Βρυξέλλες, 18 Μαρτίου 2026.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Séamus BOLAND