C/2026/3241

2.7.2026

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 del requisito relativo a la instalación y utilización de un dispositivo de limitación de velocidad

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

(C/2026/3241)

Ponente: **Miroslav HAJNOŠ**

Procedimiento legislativo	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Consulta	Parlamento Europeo, 12.1.2026 Consejo de la Unión Europea, 11.2.2026
Base jurídica	Artículo 91, apartado 1, y artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Documentos de la Comisión Europea	COM(2025) 999 final Resumen del documento COM(2025) 999 final
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes	ODS 11 — Ciudades y comunidades sostenibles ODS 13 — Acción por el clima
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	9.3.2026
Aprobado en el pleno	18.3.2026
Pleno n.º	604
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	205/1/3

1. RECOMENDACIONES

EL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO (CESE)

1.1. **toma nota** de la propuesta de la Comisión de modificar la Directiva 92/6/CEE [1] con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 (furgonetas eléctricas de entre 3,5 y 4,25 toneladas) de la obligación de instalar y utilizar dispositivos de limitación de velocidad;

1.2. **reconoce** que determinadas barreras reglamentarias pueden dificultar involuntariamente la aceptación en el mercado de vehículos comerciales ligeros eléctricos y ralentizar la transición hacia una movilidad sin emisiones; señala, no obstante, que la exención propuesta debería incluir requisitos de seguridad claros para evitar el riesgo de que se produzcan más accidentes mortales en las carreteras;

1.3. **subraya, no obstante,** que la exención propuesta tiene por objetivo reducir la carga administrativa y los costes para las empresas en el marco del paquete ómnibus para el sector del automóvil [2], y que la simplificación normativa no debe ir en detrimento de las normas establecidas en materia de seguridad vial ni de la protección de los conductores y los usuarios vulnerables de la carretera, incluidos los ciclistas y peatones;

[1] Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 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. **toma nota** con interés del debate más amplio en torno a la aplicación del paquete ómnibus para el sector del automóvil. Hace hincapié en que las consecuencias de los paquetes de desregulación ómnibus (de los que forma parte esta exención) están dando lugar a una resistencia considerable por parte de organizaciones públicas como los sindicatos, las asociaciones medioambientales y las organizaciones de seguridad vial;

1.5. **destaca** la necesidad de que la iniciativa propuesta se ajuste plenamente a los objetivos de la política común de transportes de la Unión y se inscriba en el marco de la seguridad vial. Recuerda que en 2012 la Comisión recomendó la instalación de dispositivos de limitación de velocidad en los vehículos de la categoría N1, con el argumento de que la velocidad y el aumento del peso de un vehículo son factores pertinentes para la seguridad vial. Considera que procede revisar esta posición en aras de un marco regulador sencillo y neutro desde el punto de vista tecnológico ([3]). Es importante no comprometer la consecución de los objetivos de la política de seguridad vial, para lo cual es necesario realizar un seguimiento estructural de los efectos de la iniciativa propuesta, en caso de que se adopte. Existe un riesgo real de que no se alcancen los objetivos de seguridad vial de la UE para 2030. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (CEST) efectúa un seguimiento de los avances realizados mediante un informe anual que el año pasado registró «solo» una reducción del «-2 %», frente al «-1 %» del año anterior ([4]);

1.6. **destaca** la importancia que revisten los vehículos comerciales de cero emisiones para la consecución de los objetivos climáticos de la Unión, especialmente en ámbitos como la distribución y los servicios de entrega en las zonas urbanas;

1.7. **pide a la Comisión** que, en caso de aceptarse, la exención se mantenga sujeta por el momento a determinadas condiciones. La condicionalidad debe vincularse a una evaluación después de un determinado período de tiempo. Esta evaluación debe incluir los siguientes elementos:

— una evaluación del impacto en los datos sobre seguridad vial;

— impactos medioambientales mensurables;

— resultados de las ventas de furgonetas eléctricas N2 de la categoría exenta.

El presente Dictamen complementa el Dictamen del CESE «Vehículos de motor/Simplificar los requisitos técnicos y los ensayos» en la medida en que ambos se refieren a propuestas de modificación de la Directiva 92/6/CEE.

2. NOTAS EXPLICATIVAS

Argumentos a favor de la recomendación 1.1

2.1. Las furgonetas eléctricas desempeñan un papel cada vez más importante en la logística urbana, la entrega de último kilómetro y las operaciones de servicios regionales. Sin embargo, debido al peso de los sistemas de baterías, muchas furgonetas eléctricas superan el umbral de 3,5 toneladas, por lo que se clasifican como vehículos de la categoría N2. El peso superior del vehículo tiene una incidencia directa en la energía cinética y la distancia de frenado, lo que puede dar lugar a colisiones de mayor gravedad, en particular en entornos de tráfico urbano mixto. Incluso cuando el uso operativo se asemeja al de los vehículos N1 más ligeros, estas características físicas siguen siendo pertinentes a la hora de evaluar la seguridad vial, razón por la cual el CESE mantiene una postura prudente respecto de la exención propuesta.

Argumentos a favor de la recomendación 1.2

2.2. Según la Comisión, esta clasificación da lugar en algunos casos a **cargas administrativas y financieras desproporcionadas**, lo que podría obstaculizar la aceptación en el mercado de vehículos de cero emisiones. Las medidas de simplificación también tienen por objeto armonizar las condiciones reglamentarias para las furgonetas eléctricas con las aplicables a vehículos de combustión interna comparables, garantizando así unas condiciones de competencia equitativas para los operadores y las pymes.

([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. En caso de aceptarse esta exención, el CESE recomienda establecer los siguientes límites para las furgonetas eléctricas N2:

— deben ser 100 % eléctricas (no híbridas);

— deben seguir estando plenamente sujetas al marco vigente de la UE en materia de homologación de tipo y seguridad de los vehículos;

— deben estar equipadas con otros sistemas de seguridad, como el sistema de asistencia de velocidad inteligente (ISA) ([5]) y los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2019/2144 de seguridad general.

Argumentos a favor de la recomendación 1.3

2.4. Las organizaciones de seguridad vial, en particular, han expresado preocupación por el hecho de que deben sopesarse cuidadosamente las consecuencias de esta exención para la seguridad de los conductores y otros usuarios vulnerables de la vía pública, como los ciclistas y los peatones. Es necesario que los conductores adopten una actitud profesional y utilicen los sistemas de seguridad ISA y ADAS antes mencionados. Además, ni siquiera estos sistemas pueden garantizar que el vehículo sea completamente seguro. Los dispositivos de limitación de velocidad forman parte de un marco de seguridad vial que consta de varios niveles e incorpora no solo las tecnologías de seguridad de los vehículos, sino también la responsabilidad del conductor. Por lo tanto, es necesario sopesar cuidadosamente la posibilidad de eliminar estos dispositivos teniendo en cuenta la arquitectura de seguridad más amplia, con el fin de evitar efectos sistémicos no deseados.

2.5. Por consiguiente, el CESE recomienda a la Comisión que preste atención a las competencias de los conductores profesionales mediante medidas específicas de sensibilización en materia de seguridad.

Argumentos a favor de la recomendación 1.4

2.6. Los paquetes ómnibus incluyen numerosas medidas de desregulación que la sociedad civil europea en su conjunto no acoge con el mismo entusiasmo, lo que ha dado lugar a la resistencia de diversos grupos de interés. La medida de salvaguardia prevista en la propuesta forma parte del correspondiente paquete ómnibus para el sector del automóvil. Asimismo, es importante tener en cuenta una mayor resistencia social a los diversos paquetes ómnibus desde una perspectiva más amplia.

2.7. Según las estimaciones de la Comisión, se espera que el paquete ómnibus para el sector del automóvil redunde en un ahorro anual de costes superior a 700 millones EUR para la industria, incluido el ahorro vinculado a la supresión de los requisitos de limitadores de velocidad para determinadas furgonetas eléctricas. Si bien estas medidas de simplificación tienen por objeto reforzar la competitividad y reducir las cargas administrativas, es necesario adecuarlas cuidadosamente a los objetivos de seguridad vial.

Argumentos a favor de la recomendación 1.5

2.8. El seguimiento de la seguridad vial es fundamental para la consecución de los objetivos del Reglamento sobre la seguridad vial ([6]). El CESE se congratula de que la Comisión haya incluido en su propuesta la obligación de que los conductores de furgonetas eléctricas exentas sean profesionales con experiencia y posean las competencias adecuadas o hayan recibido la formación necesaria, lo cual se ajusta a lo dispuesto en la Directiva 2006/126/CE ([7]) sobre el permiso de conducción.

Argumentos a favor de la recomendación 1.7

2.9. El CESE recomienda encarecidamente a la Comisión que prevea una revisión de esta exención si se acepta su propuesta modificada. Esta revisión podría aportar claridad sobre los efectos previstos de la medida. El objetivo consiste en crear unas condiciones de competencia equitativas para los vehículos eléctricos de la categoría N2 con un peso comprendido entre 3,5 y 4,25 toneladas frente a los vehículos más ligeros propulsados por combustibles fósiles, que pertenecen a una categoría diferente y más ventajosa (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]) Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.o 78/2009, (CE) n.o 79/2009 y (CE) n.o 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.o 631/2009, (UE) n.o 406/2010, (UE) n.o 672/2010, (UE) n.o 1003/2010, (UE) n.o 1005/2010, (UE) n.o 1008/2010, (UE) n.o 1009/2010, (UE) n.o 19/2011, (UE) n.o 109/2011, (UE) n.o 458/2011, (UE) n.o 65/2012, (UE) n.o 130/2012, (UE) n.o 347/2012, (UE) n.o 351/2012, (UE) n.o 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Además, esta evaluación podría aclarar los efectos medioambientales (reducción de las emisiones), las consecuencias para la seguridad vial y el posible aumento de las ventas de furgonetas eléctricas N2.

3. **PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA DE LA COMISIÓN EUROPEA**

Enmienda 1

vinculada a la recomendación 1.1

Artículo 1 — Modificación de la Directiva 92/6/CEE

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE se sustituye por el texto siguiente:	El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE se sustituye por el texto siguiente:
«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos de motor de las categorías N2 y N3***, excepto los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas,*** solo puedan circular por la vía pública si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora.».	«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos de motor de las categorías ***N1,*** N2 y N3 solo puedan circular por la vía pública si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora.».

Exposición de motivos

Los vehículos de la categoría N1 se utilizan no solo para entregas urbanas, sino también para el transporte transfronterizo dentro del mercado interior. Muchas de las personas que conducen vehículos de esta categoría son falsos autónomos que están expuestos a la competencia feroz del trabajo en plataformas.

Un limitador de velocidad es un dispositivo técnico que garantiza que no se puedan obtener ventajas competitivas mediante una velocidad excesiva, en detrimento de la seguridad vial y el bienestar de los trabajadores. Por lo tanto, es necesario aplicar a todos los vehículos de reparto, independientemente de la categoría a la que pertenezcan, una normativa inteligente que cree unas condiciones de competencia equitativas sostenibles para el transporte de mercancías.

Bruselas, 18 de marzo de 2026.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Séamus BOLAND