C/2026/3241

2.7.2026

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/6/EMÜ, et vabastada teatavad N2-kategooria elektrisõidukid kiiruspiiriku paigaldamise ja kasutamise nõudest“

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

(C/2026/3241)

Raportöör: **Miroslav HAJNOŠ**

Seadusandlik menetlus	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 12.1.2026 Euroopa Liidu Nõukogu, 11.2.2026
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1 ja artikkel 304
Euroopa Komisjoni dokumendid	COM(2025) 999 final Dokumendi COM(2025) 999 final kokkuvõte
Seonduvad kestliku arengu eesmärgid	eesmärk nr 11 – kestlikud linnad ja kogukonnad eesmärk nr 13 – kliimameetmed
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	9.3.2026
Vastuvõtmine täiskogus	18.3.2026
Täiskogu istungjärk nr	604
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	205/1/3

1. SOOVITUSED

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE (EDASPIDI „KOMITEE“)

1.1. **võtab teadmiseks** komisjoni ettepaneku muuta direktiivi 92/6/EMÜ ([1]), et vabastada teatavad N2-kategooria elektrisõidukid (3,5–4,25 tonni kaaluvad elektrikaubikud) kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohustusest.

1.2. **tunnistab**, et teatavad regulatiivsed tõkked võivad tahtmatult takistada väikeste elektrisõidukite kasutuselevõttu ja aeglustada üleminekut heitevabale liikuvusele. Komitee toonitab, et kavandatud erand peaks sisaldama selgeid ohutusnõudeid, et vältida liiklusõnnetuste arvu suurenemist.

1.3. **rõhutab**, et kavandatud erandi eesmärk on vähendada autotööstuse koondpaketi ([2]) raames ettevõtjate halduskoormust ja kulusid. Komitee rõhutab, et õigusnormide lihtsustamine ei tohiks toimuda kehtestatud liiklusohutusstandardite ega sõidukijuhtide ja vähekaitstud liiklejate, sealhulgas jalgratturite ja jalakäijate kaitse arvelt.

([1]) NÕUKOGU DIREKTIIV 92/6/EMÜ, 10. veebruar 1992, teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 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. **võtab** huviga **teadmiseks** laiema arutelu autotööstuse koondpaketi rakendamise üle; Komitee rõhutab, et dereguleerimise koondpakettide (mille osa see erand on) tagajärjed on avaliku sektori organisatsioonide hulgas, nagu ametiühingud, keskkonnaühendused ja liiklusohutusorganisatsioonid, tekitanud märkimisväärset vastuseisu.

1.5. **toonitab**, et kavandatud algatus peab jääma täielikult kooskõlla ELi ühise transpordipoliitika eesmärkidega ja sobima liiklusohutuse raamistikku. Komitee juhib tähelepanu sellele, et 2012. aastal toetas komisjon kiiruspiirikute paigaldamist N1-kategooria sõidukitele, põhjendades seda sellega, et sõiduki kiirus ja suurem mass on liiklusohutuse seisukohast olulised tegurid. Tehnoloogianeutraalse ja lihtsa reguleerimise huvides tuleb see seisukoht uuesti läbi vaadata ([3]). On oluline, et liiklusohutuspoliitika eesmärgid ei satuks ohtu – see nõuab algatuse vastuvõtmise korral selle mõju struktuurset jälgimist. On reaalne oht, et ELi 2030. aasta liiklusohutuse eesmärgid jäävad saavutamata. Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (ETSC) jälgib aastaaruandes edusamme: eelmisel aastal oli selles näha ainult 2 % vähenemist, aasta varem vaid 1 % vähenemist ([4]).

1.6. **rõhutab** heiteta tarbesõidukite tähtsust ELi kliimaeesmärkide saavutamisel, eelkõige linnasisestes vedudes ja teenuste osutamisel.

1.7. **palub komisjonil** jätta erand heakskiitmise korral esialgu tingimuslikuks. Tingimuslikkus peaks olema seotud pärast teatavat ajavahemikku toimuva hindamisega. Hindamine peaks hõlmama järgmisi elemente:

— liiklusohutusandmetele avalduva mõju hindamine,

— mõõdetav keskkonnamõju,

— erandi alla kuuluvate N2-kategooria elektrikaubikute müügitulemused.

Käesolev arvamus täiendab komitee arvamust „Mootorsõidukid/tehniliste nõuete ja katsetamise lihtsustamine“, kuna mõlemad on seotud direktiivi 92/6/EMÜ kavandatud muudatustega.

2. SELGITAVAD MÄRKUSED

Soovitust 1.1 toetavad argumendid

2.1. Elektrikaubikutel on linnalogistikas, kaubatarne viimases etapis ja piirkondlike teenuste osutamisel üha olulisem roll. Ent akusüsteemide massi tõttu ületavad paljud elektrikaubikud 3,5 tonni künnise ja liigitatakse seetõttu N2-kategooria sõidukiteks. Sõiduki suurem mass avaldab otsest mõju kineetilisele energiale ja peatumisteekonnale, mille tulemuseks võib olla kokkupõrke suurem raskusaste, eriti linnade segaliikluskeskkonnas. Kuigi kasutus sarnaneb kergemate N1-kategooria sõidukite omaga, on need füüsikalised omadused liiklusohutuse hindamisel siiski asjakohased ning komitee suhtub kavandatud erandisse ettevaatlikult.

Soovitust 1.2 toetavad argumendid

2.2. Komisjoni sõnul toob selline liigitus mõnel juhul kaasa **ebaproportsionaalse haldus- ja finantskoormuse**, mis võib takistada heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Lihtsustamismeetmete eesmärk on ka viia elektrikaubikutele kehtivad regulatiivsed tingimused kooskõlla võrreldavate sisepõlemismootoriga sõidukite suhtes kohaldatavate tingimustega, tagades seeläbi käitajatele ja VKEdele võrdsed tingimused.

([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. Komitee soovitab seada selle erandi puhul, kui see heaks kiidetakse, N2-kategooria elektrikaubikutele järgmised piirangud. Nad peavad

— olema 100 % elektritoitel (mitte hübriidsed);

— jääma täielikult kehtiva ELi tüübikinnituse ja sõidukite ohutuse raamistiku kohaldamisalasse;

— olema varustatud muude ohutussüsteemidega, nagu arukas kiirusekontrollisüsteem (ISA) ([5]) ja täiustatud juhiabisüsteemid (ADAS) kooskõlas üldise ohutuse määruse 2019/2144 nõuetega.

Soovitust 1.3 toetavad argumendid

2.4. Eelkõige liiklusohutusorganisatsioonid on väljendanud muret selle pärast, et kõnealuse erandi tagajärgi sõidukijuhtide ja teiste vähemkaitstud liiklejate, näiteks jalgratturite ja jalakäijate ohutusele tuleb hoolikalt kaaluda. See nõuab juhtide professionaalset suhtumist ning eespool nimetatud ISA ja ADASi ohutussüsteemide kasutamist. Samas ei suuda isegi need süsteemid tagada sõiduki täielikku ohutust. Kiiruspiirikud on osa mitmetasandilisest liiklusohutuse raamistikust, täiendades sõidukite ohutustehnoloogiaid ja juhi vastutust. Seepärast tuleks selle elemendi väljajätmise võimalust laiemas ohutusstruktuuris hoolikalt hinnata, et vältida soovimatut süsteemset mõju.

2.5. Sestap soovitab komitee komisjonil pöörata erilist tähelepanu kutseliste sõidukijuhtide oskustele spetsiaalsete ohutuskoolituste kaudu.

Soovitust 1.4 toetavad argumendid

2.6. Koondpaketid sisaldavad mitmeid dereguleerimismeetmeid, mis ei ole Euroopa kodanikuühiskonnas leidnud ühehäälset toetust. Neile on vastu seisnud erinevad huvirühmad. Kõnealuses ettepanekus esitatud kaitsemeede on sellise autotööstuse koondpaketi osa. Üldises perspektiivis on oluline võtta arvesse ka laiemat sotsiaalset vastuseisu eri koondpakettidele.

2.7. Komisjoni hinnangute kohaselt peaks autotööstuse koondpakett tooma tööstusele igal aastal 700 miljoni euro suuruse kulude kokkuhoiu, sealhulgas selle kokkuhoiu, mis on seotud kiiruspiirikute nõuete kaotamisega teatavate elektrikaubikute puhul. Kuigi nende lihtsustamismeetmete eesmärk on tugevdada konkurentsivõimet ja vähendada halduskoormust, tuleks neid hoolikalt kaaluda liiklusohutuse eesmärkide seisukohast.

Soovitust 1.5 toetavad argumendid

2.8. Liiklusohutuse määruse ([6]) eesmärkide saavutamisel on väga oluline koht liiklusohutuse järelevalvel. Komitee toetab komisjoni poolt ettepanekusse lisatud nõuet, et erandi alla kuuluvatel elektrikaubikutel peavad olema kutselised ja kogenud juhid, kellel on asjakohased oskused või läbitud vastav koolitus. Kõik see on kooskõlas juhilubade direktiiviga 2006/126/EÜ ([7]).

Soovitust 1.7 toetavad argumendid

2.9. Komitee soovitab tungivalt, et muudetud ettepaneku heakskiitmise korral vaataks komisjon selle erandi läbi. Läbivaatamine võiks tuua selgust meetme kavandatud mõju suhtes. Eesmärk on luua võrdsed tingimused 3,5–4,25 tonni kaaluvatele N2-kategooria elektrisõidukitele võrreldes fossiilkütustel töötavate kergemate sõidukitega, mis kuuluvad teistsugusesse, soodsamasse kategooriasse (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]) Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2019/2144, 27. november 2019, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ, 20. detsember 2006, juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Lisaks võiks see hindamine anda selgust keskkonnamõju (väiksem heide), liiklusohutusele avalduva mõju ja N2-kategooria elektrikaubikute võimalike suuremate müüginäitajate kohta.

3. **EUROOPA KOMISJONI SEADUSANDLIKU ETTEPANEKU MUUTMISE ETTEPANEKUD**

Muudatusettepanek 1

Seotud soovitusega 1.1.

Artikkel 1 – Direktiivi 92/6/EMÜ muutmine

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Direktiivi 92/6/EMÜ artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:	Direktiivi 92/6/EMÜ artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:
1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et N2- ja N3-kategooria mootorsõidukeid, ***välja arvatud elektri jõul liikuvad N2-kategooria sõidukid, mille lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni,*** võib kasutada teel ainult juhul, kui need on varustatud kiiruspiirikuga, mis ei võimalda kiirusel tõusta üle 90 km/h.	1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ***N1-,*** N2- ja N3-kategooria mootorsõidukeid võib kasutada teel ainult juhul, kui need on varustatud kiiruspiirikuga, mis ei võimalda kiirusel tõusta üle 90 km/h.

Motivatsioon

N1-kategooria sõidukeid ei kasutata mitte ainult linnasisesteks vedudeks, vaid ka piiriülesteks vedudeks siseturul. Paljusid neist sõidukitest juhivad sõidukijuhid, kes on näilised iseenda tööandjad ja platvormitöö tõttu pidevas konkurentsis.

Kiiruspiirik on tehniline seade, mis tagab, et konkurentsieeliseid ei ole võimalik saavutada liigse kiiruse abil liiklusohutuse ja töötajate heaolu arvelt. Seepärast peab mõistlik määrus, millega luuakse kaubaveos jätkusuutlikud võrdsed tingimused, kehtima kõigi kaubaveoveosõidukite suhtes, olenemata nende mootori liigist.

Brüssel, 18. märts 2026

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Séamus BOLAND