C/2026/3241

2.7.2026

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta

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

(C/2026/3241)

Esittelijä: **Miroslav HAJNOŠ**

Lainsäädäntömenettely	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 12.1.2026 Euroopan unionin neuvosto, 11.2.2026
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohta ja 304 artikla
Euroopan komission asiakirjat	COM(2025) 999 final tiivistelmä asiakirjasta COM(2025) 999 final
Asiaan liittyvät kestävän kehityksen tavoitteet	tavoite 11 – kestävät kaupungit ja yhteisöt tavoite 13 – ilmastotekoja
Vastaava jaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen jaostossa	9.3.2026
Hyväksyminen täysistunnossa	18.3.2026
Täysistunnon numero	604
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	205/1/3

1. SUOSITUKSET

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA (ETSK)

1.1 **panee merkille** komission ehdotuksen muuttaa direktiiviä 92/6/ETY ([1]) tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen (3,5–4,25 tonnia painavat sähköpakettiautot) vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta.

1.2 **toteaa**, että tietyt sääntelyesteet saattavat tahattomasti haitata kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen käyttöönottoa ja hidastaa siirtymää päästöttömään liikkumiseen, mutta painottaa kuitenkin, että ehdotettuun vapautukseen olisi sisällytettävä selkeitä turvallisuusvaatimuksia, jotta vältetään riski liikennekuolemien lisääntymisestä.

1.3 **huomauttaa**, että ehdotetun vapautuksen tavoitteena on autoteollisuuden koontipaketin puitteissa vähentää yrityksille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta ja kustannuksia ([2]). ETSK tähdentää, että sääntelyn yksinkertaistamisen ei pitäisi tapahtua vakiintuneiden liikenneturvallisuusnormien tai kuljettajien ja loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien, kuten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden, suojelun kustannuksella.

([1]) Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 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 **panee kiinnostuneena merkille** autoteollisuuden koontipaketin täytäntöönpanosta käytävän laajemman keskustelun. ETSK korostaa, että sääntelyn purkamista koskevien pakettien (joiden osa tämä vapautus on) seuraukset herättävät huomattavaa vastustusta julkisten organisaatioiden, kuten ammattiliittojen, ympäristöjärjestöjen ja liikenneturvallisuusjärjestöjen, keskuudessa.

1.5 **painottaa**, että ehdotetun aloitteen on oltava kaikilta osin linjassa EU:n yhteisen liikennepolitiikan tavoitteiden kanssa ja sovittava liikenneturvallisuuskehykseen. ETSK huomauttaa, että komissio kannatti vuonna 2012 nopeudenrajoittimen asentamista N1-luokan ajoneuvoihin sillä perusteella, että ajoneuvon nopeus ja suurempi paino ovat liikenneturvallisuuden kannalta merkityksellisiä seikkoja. Teknologianeutraalin ja yksinkertaisen sääntelyn edistämiseksi tätä näkökantaa on tarkasteltava uudelleen ([3]). On tärkeää, että liikenneturvallisuuspolitiikan tavoitteita ei vaaranneta. Tämä edellyttää aloitteen vaikutusten rakenteellista seurantaa, jos aloite hyväksytään, sillä olemassa on todellinen vaara, että liikenneturvallisuutta koskevia EU:n vuoden 2030 tavoitteita ei saavuteta. Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto seuraa edistymistä vuosikertomuksissa. Viime vuoden kertomuksen mukaan liikennekuolemat vähenivät vuonna 2024 vain 2 prosenttia ja sitä edellisenä vuonna vain 1 prosentin ([4]).

1.6 **painottaa** sen merkitystä, että päästöttömissä hyötyajoneuvoissa saavutetaan EU:n ilmastotavoitteet erityisesti kaupunkijakelun ja palvelujen toimittamisen osalta.

1.7 **kehottaa komissiota** pitämään vapautuksen toistaiseksi ehdollisena, jos se hyväksytään, ja kytkemään ehdollisuuden tietyn ajan kuluttua tehtävään arviointiin. Siihen olisi sisällyttävä seuraavat osa-alueet:

— liikenneturvallisuustietoihin kohdistuvien vaikutusten arviointi

— mitattavissa olevat ympäristövaikutukset

— vapautetun N2-luokan sähköpakettiautojen myyntitulokset.

Käsillä oleva lausunto täydentää ETSK:n lausuntoa aiheesta ”Moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testauksen yksinkertaistaminen”, sillä molemmat liittyvät direktiiviin 92/6/ETY ehdotettuihin muutoksiin.

2. SELITTÄVÄT HUOMAUTUKSET

Suosituksen 1.1 perustelut

2.1 Sähköpakettiautoilla on yhä tärkeämpi asema kaupunkilogistiikassa, viimeisessä toimitusvaiheessa ja alueellisessa palvelutoiminnassa. Monet sähköpakettiautot ylittävät kuitenkin akkujärjestelmien painon vuoksi 3,5 tonnin kynnysarvon, minkä vuoksi ne luokitellaan N2-luokan ajoneuvoiksi. Ajoneuvon suurempi massa vaikuttaa suoraan liike-energiaan ja pysähtymismatkaan, mikä voi johtaa vakavampiin törmäyksiin erityisesti kaupunkien sekaliikenneympäristöissä. Vaikka N2-luokan ajoneuvojen operatiivinen käyttö muistuttaa kevyempien N1-luokan ajoneuvojen käyttöä, niiden fyysiset ominaisuudet ovat edelleen merkityksellisiä liikenneturvallisuuden arvioinnin kannalta, minkä vuoksi ETSK suhtautuu ehdotettuun vapautukseen varauksellisesti.

Suosituksen 1.2 perustelut

2.2 Luokittelu aiheuttaa komission mukaan joissakin tapauksissa **kohtuutonta hallinnollista ja taloudellista rasitetta**, joka voi haitata päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Yksinkertaistamistoimenpiteillä pyritäänkin yhdenmukaistamaan sähköpakettiautojen sääntely vastaaviin polttomoottoriajoneuvoihin sovellettavan sääntelyn kanssa ja varmistamaan siten tasapuoliset toimintaedellytykset toimijoille ja pk-yrityksille.

([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 Jos vapautus hyväksytään, ETSK suosittelee seuraavien rajojen soveltamista N2-luokan sähköpakettiautoihin:

— Sähköpakettiauton on oltava täysin sähkökäyttöinen (ei hybridi).

— Sähköpakettiautoon on sovellettava edelleen kaikilta osin nykyistä EU:n tyyppihyväksyntää ja ajoneuvoturvallisuuskehystä.

— Ajoneuvo on varustettava muilla turvallisuusjärjestelmillä, kuten älykkäällä nopeusavustimella (ISA) ([5]) ja kehittyneillä kuljettajaa avustavilla järjestelmillä (ADAS), yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen (2019/2144) vaatimusten mukaisesti.

Suosituksen 1.3 perustelut

2.4 Erityisesti liikenneturvallisuusjärjestöt ovat esittäneet, että vapautuksen seurauksia kuljettajien ja muiden loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien, kuten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden, turvallisuudelle on tarkasteltava huolellisesti. Vapautus edellyttää ammattimaista asennetta kuljettajilta sekä edellä mainittujen ISA- ja ADAS-turvallisuusjärjestelmien käyttöä, vaikka kyseiset järjestelmätkään eivät takaa sitä, että ajoneuvo olisi täysin turvallinen. Nopeudenrajoittimet ovat osa monitasoista liikenneturvallisuuskehystä ja täydentävät ajoneuvojen turvallisuusteknologioita ja kuljettajan vastuuta. Tämän osatekijän poistamista olisikin arvioitava huolellisesti laajemmassa turvallisuusarkkitehtuurissa, jotta voidaan välttää tahattomia systeemisiä vaikutuksia.

2.5 ETSK kehottaa siksi komissiota kiinnittämään huomiota ammattikuljettajien osaamiseen erityisten turvallisuustietoisuutta parantavien toimien avulla.

Suosituksen 1.4 perustelut

2.6 Koontipaketteihin sisältyy monia sääntelyn purkamistoimenpiteitä, jotka eivät ole saaneet erityisen innokasta vastakaikua Euroopan kansalaisyhteiskunnan keskuudessa ja jotka ovat herättäneet jopa vastustusta eri eturyhmissä. Ehdotukseen sisältyvä turvatoimi on osa autoteollisuuden koontipakettia. Eri koontipakettien herättämää laajempaa yhteiskunnallista vastustusta olisikin tärkeää tarkastella laajemmasta näkökulmasta.

2.7 Autoteollisuuden koontipaketin odotetaan komission arvioiden mukaan tuottavan toimialalle yli 700 miljoonan euron vuotuiset kustannussäästöt, mukaan lukien säästöt, jotka liittyvät tiettyjen sähköpakettiautojen nopeudenrajoitinta koskevien vaatimusten poistamiseen. Vaikka näillä yksinkertaistamistoimenpiteillä pyritään vahvistamaan kilpailukykyä ja vähentämään hallinnollista taakkaa, niitä olisi punnittava huolellisesti suhteessa liikenneturvallisuustavoitteisiin.

Suosituksen 1.5 perustelut

2.8 Liikenneturvallisuuden seuranta on ratkaisevan tärkeää liikenneturvallisuutta koskevan asetuksen ([6]) tavoitteiden saavuttamiseksi. ETSK pitää myönteisenä, että komissio on sisällyttänyt ehdotukseensa vaatimuksen siitä, että vapautettujen sähköpakettiautojen kuljettajien on oltava ammattilaisia ja kokeneita ja että heillä on oltava asianmukaiset taidot tai koulutus. Kaikki tämä on linjassa ajokorttidirektiivin (2006/126/EY) ([7]) kanssa.

Suosituksen 1.7 perustelut

2.9 Jos komission muutettu ehdotus hyväksytään, ETSK suosittaa painokkaasti, että komissio tarkastelee vapautusta tietyn ajan kuluttua uudelleen, sillä uudelleentarkastelu voisi selkeyttää toimenpiteen toivottuja vaikutuksia. Tavoitteena on luoda tasapuoliset toimintaedellytykset 3,5–4,25 tonnin painoisille N2-luokan sähköajoneuvoille suhteessa kevyempiin fossiilisia polttoaineita käyttäviin ajoneuvoihin, jotka kuuluvat suotuisampaan luokkaan (N1-luokkaan).

([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]) EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10 Uudelleentarkastelu voisi niin ikään tuoda selvyyttä ympäristövaikutuksista (alhaisemmat päästöt), vaikutuksista liikenneturvallisuuteen sekä N2-luokan sähköpakettiautojen mahdollisista suuremmista myyntiluvuista.

3. EUROOPAN KOMISSION LAINSÄÄDÄNTÖEHDOTUKSEEN ESITETTÄVÄT MUUTOKSET

Muutosehdotus 1

Liittyy suositukseen 1.1.

1 artikla – Direktiivin 92/6/ETY muuttaminen

Komission ehdotus	ETSK:n muutosehdotus
Korvataan direktiivin 92/6/EY 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:	Korvataan direktiivin 92/6/EY 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:
”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että N2- ja N3-luokan moottoriajoneuvoja***, lukuun ottamatta N2-luokan ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia,*** käytetään tiellä ainoastaan, jos niihin on asennettu sellainen nopeudenrajoitin, joka estää niiden nopeuden kohoamisen suuremmaksi kuin 90 kilometriä tunnissa.”.	”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ***N1-,*** N2- ja N3-luokan moottoriajoneuvoja käytetään tiellä ainoastaan, jos niihin on asennettu sellainen nopeudenrajoitin, joka estää niiden nopeuden kohoamisen suuremmaksi kuin 90 kilometriä tunnissa.”.

Perustelu

N1-luokan ajoneuvoja käytetään kaupunkitoimitusten lisäksi myös rajat ylittävässä liikenteessä sisämarkkinoilla. Monia näistä ajoneuvoista ajavat näennäisesti itsenäiset kuljettajat, jotka altistuvat alustatyöstä johtuvalle jatkuvalle kilpailulle.

Nopeudenrajoitin on tekninen laite, jolla varmistetaan, että kilpailuetuja ei voida saavuttaa liiallisen nopeuden kautta liikenneturvallisuuden ja työntekijöiden hyvinvoinnin kustannuksella. Jotta sääntely olisi järkevää ja jotta sillä luotaisiin tavarankuljetukselle kestävät ja tasapuoliset toimintaedellytykset, sitä onkin sovellettava kaikkiin jakeluajoneuvoihin käyttövoimatyypistä riippumatta.

Bryssel 18. maaliskuuta 2026.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Séamus BOLAND