C/2026/3241

2.7.2026

Tuairim ó Choiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa

Togra le haghaidh Treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle lena leasaítear Treoir 92/6/CEE chun feithiclí leictreacha N2 áirithe a dhíolmhú ón gceanglas teorantóir luais a shuiteáil agus a úsáid

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

(C/2026/3241)

Rapóirtéir: **Miroslav HAJNOŠ**

Nós imeachta reachtach	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Comhairliúchán	Parlaimint na hEorpa, 12.1.2026 Comhairle an Aontais Eorpaigh, 11.2.2026
Bunús dlí	Airteagal 91(1) agus Airteagal 304 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh
Doiciméid an Choimisiúin Eorpaigh	COM(2025) 999 final Achoimre ar COM(2025) 999
Na spriocanna forbartha inbhuanaithe (SFInna) lena mbaineann	SFI 11 — Cathracha agus pobail inbhuanaithe SFI 13 — Gníomhaíocht ar son na haeráide
An rannóg atá freagrach	Iompar, Fuinneamh, Bonneagar agus an tSochaí Faisnéise
Dáta a glactha sa rannóg	9.3.2026
Dáta a glactha sa seisiún iomlánach	18.3.2026
Seisiún iomlánach Uimh.	604
Toradh na vótála (ar son/in aghaidh/staonadh)	205/1/3

1. MOLTAÍ

SEO SEASAMH CHOISTE EACNAMAÍOCH AGUS SÓISIALTA NA hEORPA (CESE)

1.1. **Tugann sé dá aire** an togra ón gCoimisiún chun Treoir 92/6/CEE ([1]) a leasú d'fhonn feithiclí leictreacha N2 áirithe (veaineanna leictreacha idir 3,5 agus 4,25 tona) a dhíolmhú ón oibleagáid teorantóirí luais a shuiteáil agus a úsáid.

1.2. **Aithníonn sé** go bhféadfadh bacainní rialála áirithe bac gan choinne gan chuimhneamh a chur ar ghlacadh feithiclí tráchtála leictreacha éadroma agus moill a chur ar an aistriú i dtreo soghluaisteacht astaíochtaí nialasacha. Os a choinne sin, cuireann sé i dtábhacht gur cheart ceanglais shoiléire sábháilteachta a áireamh sa díolúine atá beartaithe i dtreo gur lú contúirt go marófaí nó go ngortófaí tuilleadh daoine ar na bóithre.

1.3. **Cuireann sé i bhfáth, áfach,** gurb é is cuspóir don díolúine atá beartaithe go laghdófaí an t-ualach riaracháin atá ar ghnólachtaí faoi chuimsiú Phacáiste Omnibus na Mótarfheithiclí mar aon leis na costais a thiteann orthu ([2]). Meabhraíonn CESE nár cheart an córas rialála a shimpliú mar atá molta, más chun dochair do na caighdeáin sheanbhunaithe maidir le sábháilteacht ar bhóithre a rachaidh sin, nó má fhágtar tiománaithe agus úsáideoirí soghonta bóithre (rothaithe agus coisithe san áireamh) ar díth cosanta.

([1]) IO L 57, 2.3.1992, lch. 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_ga.

1.4. **Is díol suime dó** an díospóireacht chuimsitheach atá ar siúl faoi chur chun feidhme Phacáiste Omnibus na Mótarfheithiclí. Cuireann CESE chun suntais go bhfuil eagraíochtaí poiblí, mar shampla ceardchumainn, comhlachais chomhshaoil agus eagraíochtaí sábháilteachta ar bhóithre, ag cur a gcuid míshástachta in iúl go mór faoi iarmhairtí na bpacáistí dírialála Omnibus (a bhfuil an díolúine seo mar chuid díobh).

1.5. **Cuireann sé i dtábhacht** nach mór don tionscnamh atá beartaithe a bheith lán-chomhsheasmhach le cuspóirí chomhbheartas iompair an Aontais i gcónaí, sin agus a bheith de réir an chreata maidir le sábháilteacht ar bhóithre. Meabhraíonn CESE gur mhol an Coimisiún in 2012 teorantóirí luais a chur i bhfeithiclí N1 ar an bhforas go mbíonn impleachtaí ag luas agus meáchan méadaitheach feithicle don tsábháilteacht ar bhóithre. I dtreo go mbeidh an córas rialála neodrach ó thaobh na teicneolaíochta de agus é saoráideach, ní mór athmhachnamh a dhéanamh ar an gcinneadh sin ([3]). Ba thábhachtach gan cuspóirí an bheartais sábháilteachta ar bhóithre a chur de dhroim seoil; chuige sin, is gá faireachán struchtúrach a dhéanamh ar éifeachtaí an tionscnaimh seo, más rud é go nglacfar leis. Is róbhaol i ndáiríre nach mbainfear amach spriocanna 2030 an Aontais maidir le sábháilteacht ar bhóithre. Rianaíonn Comhairle Sábháilteachta Iompair na hEorpa a ndéantar de dhul chun cinn sna cúrsaí seo i dtuarascáil bhliantúil agus, dar leis, ní raibh le tabhairt faoi deara anuraidh ach laghdú '-2 %', sin agus laghdú '-1 %' an bhliain roimhe sin ([4]).

1.6. **Meabhraíonn sé** a thábhachtaí atá feithiclí tráchtála astaíochtaí nialasacha chun cuspóirí aeráide an Aontais a bhaint amach, go háirithe maidir le dáileadh uirbeach agus soláthar seirbhísí.

1.7. **Iarrann CESE ar an gCoimisiún** nádúr coinníollach na díolúine a choinneáil i bhfeidhm go ceann tamaill, má ghlactar léi. Ba cheart na coinníollacha lena mbaineann a bheith nasctha le meastóireacht a dhéanfaí uirthi tar éis tréimhse ama faoi leith. Ba cheart na heilimintí seo a leanas a áireamh sa mheastóireacht sin:

— meastóireacht ar an tionchar ar shonraí maidir le sábháilteacht ar bhóithre;

— tionchair intomhaiste ar an gcomhshaol;

— torthaí díolacháin na veaineanna leictreacha N2 ón gcatagóir dhíolmhaithe.

Comhlánaíonn an tuairim seo an tuairim ó CESE *Mótarfheithiclí / Ceanglais theicniúla agus tástáil a shimpliú* sa mhéid agus go mbaineann an dá cheann díobh le leasuithe atá molta a dhéanamh ar Threoir 92/6/CEE.

2. NÓTAÍ MÍNIÚCHÁIN

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.1

2.1. Tá ag méadú ar ról tábhachtach na veaineanna leictreacha sa lóistíocht uirbeach, i seachadadh an mhíle dheireanaigh agus in oibríochtaí na seirbhísí réigiúnacha. Toisc a mhéad a mheánn na córais ceallraí, áfach, sáraíonn go leor veaineanna leictreacha an tairseach 3,5 tona agus dá bhrí sin aicmítear iad mar fheithiclí de chatagóir N2. Dá mhéad mais na feithicle is ea is mó a chuirfidh sin isteach ar an bhfuinneamh cinéiteach atá inti agus ar an achar coscánaithe, rud a ghéaródh, b'fhéidir, ar dhéine an imbhuailte, go háirithe i dtimpeallachtaí tráchta uirbeacha measctha. Fiú amháin, sna cásanna ina n-úsáidtear veaineanna leictreacha ó lá go lá ar bhealach atá cosúil leis an úsáid a bhaintear as feithiclí éadroma N1, síleann CESE go mba chríonna an mhaise an díolúine seo a bhreathnú le cúram agus le cáiréis ós rud é gur gá na saintréithe fisiceacha thuasluaite a chur san áireamh i gcónaí i measúnú ar bith ar an tsábháilteacht ar bhóithre.

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.2

2.2. De réir an Choimisiúin, is éard a thagann den aicmiú sin i gcásanna áirithe ná go mbíonn **ualaí díréireacha riaracháin agus airgeadais** ann, rud a d'fhéadfadh bac a chur ar ghlacadh na bhfeithiclí astaíochtaí nialasacha. Tá sé d'aidhm ag na bearta simpliúcháin freisin na coinníollacha rialála le haghaidh veaineanna leictreacha a chur ar aon líne leis na coinníollacha is infheidhme maidir le feithiclí dócháin inmheánaigh inchomparáide, rud a chinnteoidh cothrom iomaíochta do na hoibreoirí agus do na FBManna.

([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. Molann CESE na teorainneacha seo a leanas maidir leis an díolúine sin, má ghlactar léi, a chur i bhfeidhm i gcás veaineanna leictreacha N2:

— iad a bheith 100 % leictreach (seachas hibrideach);

— iad a bheith go hiomlán faoi réir an chreata atá ann cheana maidir le cineálcheadú AE agus sábháilteacht feithiclí, mar atá faoi láthair;

— iad a bheith feistithe le córais sábháilteachta eile, cuir i gcás Córais Chliste um Chúnamh Luais agus Ardchórais Cúnta Tiománaí (ACCTanna) ([5]) i gcomhréir le ceanglais an Rialacháin maidir le Sábháilteacht Ghinearálta Feithiclí 2019/2144.

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.3

2.4. Is cúis imní do na heagraíochtaí sábháilteachta ar bhóithre go háirithe, mar atá léirithe acu, iarmhairtí na díolúine sin do shábháilteacht tiománaithe agus úsáideoirí soghonta eile bóithre, cuir i gcás rothaithe agus coisithe, agus dar leo nach foláir iad a mheas go cúramach. Dá réir sin, is gá do thiománaithe dearcadh gairmiúil a ghlacadh chucu féin agus leas a bhaint as na Córais Chliste um Chúnamh Luais agus ACCTanna thuasluaite. Mar a tharlaíonn, ní féidir leis na córais sin astu féin a chinntiú go bhfuil feithicil lánsábháilte. Is cuid amháin de chreat ilchisil sábháilteachta ar bhóithre na teorantóirí luais, agus iad le háireamh le cois na dteicneolaíochtaí sábháilteachta feithiclí agus iompar freagrach an tiománaí féin. Níor cheart an ceanglas maidir le teorantóirí a bhaint den chreat gan meastóireacht chúramach a dhéanamh ar an scéal roimh ré ó thaobh struchtúr rialála na sábháilteachta i gcoitinne de d'fhonn iarmhairtí sistéamacha gan choinne a sheachaint.

2.5. Ar an ábhar sin, molann CESE don Choimisiún díriú ar scileanna na dtiománaithe gairmiúla a fheabhsú trí mheán sainbhearta múscailte feasachta i réimse na sábháilteachta.

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.4.

2.6. Is iomaí beart dírialála a áirítear sna pacáistí Omnibus nár glacadh leis go fonnmhar i ngach cuid de shochaí shibhialta na hEorpa. Tá grúpaí leasmhara éagsúla tar éis cur ina gcoinne. An choimirce atá sa togra seo, is cuid de Phacáiste Omnibus atá dírithe ar an tionscal mótarfheithiclí í. Is den tábhacht a chur san áireamh freisin a mhéid atáthar ag cur in éadan na bPacáistí Omnibus éagsúla ar leibhéal níos leithne ná an tsochaí shibhialta féin.

2.7. De réir mheastacháin an Choimisiúin, tá súil leis go mbeidh coigilteas dar luach os cionn EUR 700 milliún sa tionscal in aghaidh na bliana mar thoradh ar Phacáiste Omnibus na Mótarfheithiclí, ina measc sin cibé coigilteas a bheidh ann má chuirtear deireadh leis na ceanglais maidir le teorantóirí luais a fheistiú ar veaineanna leictreacha áirithe. Cé go bhfuil sé d'aidhm ag na bearta simpliúcháin sin cur leis an iomaíochas agus baint de na hualaí riaracháin, níor cheart dóibh ina dhiaidh sin cuspóirí sábháilteachta ar bhóithre a chur ó chríoch.

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.5

2.8. Níl áireamh ar a thábhachtaí atá sé faireachán a dhéanamh ar shábháilteacht ar bhóithre chun cuspóirí an Rialacháin maidir le Sábháilteacht ar Bhóithre a bhaint amach ([6]). Tá CESE i bhfách leis gur chuir an Coimisiún de choinníoll ina thogra siúd nach foláir do thiománaithe na veaineanna leictreacha díolmhaithe a bheith gairmiúil agus taithí tiomána a bheith acu, sin agus na scileanna iomchuí a bheith sealbhaithe acu nó oiliúint sna scileanna sin a bheith orthu. Tá an méid sin go léir i gcomhréir leis an Treoir maidir le Ceadúnais Tiomána (DLD 2006/126/CE) ([7]).

Argóintí a thacaíonn le moladh 1.7.

2.9. Molann CESE go mór don Choimisiún athbhreithniú a dhéanamh ar an díolúine sin i gcás ina nglacfar lena thogra leasaithe. Gach seans go mba shoiléiride éifeachtaí beartaithe an bhirt an t-athbhreithniú seo a chur i gcrích. Is é an aidhm atá ann cothrom iomaíochta a chruthú d'fheithiclí leictreacha N2 a bhfuil meáchan idir 3,5 tona agus 4,25 tona iontu i gcomórtas le feithiclí níos éadroime a chumhachtaítear le breosla iontaise, aicme feithiclí a áirítear faoi chatagóir eile atá níos buntáistí (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_ga.

([6]) RIALACHÁN (AE) 2019/2144 Ó PHARLAIMINT NA hEORPA AGUS ÓN gCOMHAIRLE an 27 Samhain 2019 maidir le ceanglais chineálcheadaithe do mhótarfheithiclí agus a leantóirí, agus córais, comhpháirteanna agus aonaid theicniúla ar leithligh le haghaidh feithiclí den sórt sin, a mhéid a bhaineann lena sábháilteacht ghinearálta agus cosaint na ndaoine atá i bhfeithiclí agus úsáideoirí soghonta bóthair, lena leasaítear Rialachán (AE) 2018/858 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Rialacháin (CE) Uimh. 78/2009, (CE) Uimh. 79/2009 agus (CE) Uimh. 661/2009 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus Rialacháin (CE) Uimh. 631/2009, (AE) Uimh. 406/2010, (AE) Uimh. 672/2010, (AE) Uimh. 1003/2010, (AE) Uimh. 1005/2010, (AE) Uimh. 1008/2010, (AE) Uimh. 1009/2010, (AE) Uimh. 19/2011, (AE) Uimh. 109/2011, (AE) Uimh. 458/2011, (AE) Uimh. 65/2012, (AE) Uimh. 130/2012, (AE) Uimh. 347/2012, (AE) Uimh. 351/2012, (AE) Uimh. 1230/2012 agus (AE) 2015/166 ón gCoimisiún (Téacs atá ábhartha maidir le LEE) (IO L 325, 16.12.2019, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) IO L 403, 30.12.2006, lch. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

2.10. Ar a mhuin sin, d'fhéadfadh sé go mba shoiléire de thoradh an athbhreithnithe cad iad na héifeachtaí ar an gcomhshaol (leibhéal níos ísle astaíochtaí) agus ar shábháilteacht ar bhóithre, agus cad iad na figiúirí díolacháin níos airde a d'fhéadfadh a bheith ann do veaineanna leictreacha N2.

3. NA LEASUITHE ATÁ BEARTAITHE AR AN TOGRA REACHTACH ÓN gCOIMISIÚN EORPACH

Leasú 1

Baineann an leasú seo le moladh 1.1

Airteagal 1 — Leasú ar Threoir 92/6/CEE

An téacs a mhol an Coimisiún Eorpach	Leasú CESE
Cuirtear an méid seo a leanas in ionad Airteagal 3(1) de Threoir 92/6/CE:	Cuirtear an méid seo a leanas in ionad Airteagal 3(1) de Threoir 92/6/CE:
'1. Maidir le mótarfheithicilí de chatagóirí N2 agus N3, ***cé is moite de na feithiclí sin de chatagóir N2 a chúltiomáintear trí bhíthin leictreachais agus ar idir 3,5 tona agus 4,25 tona an uasmhais incheadaithe atá iontu,*** déanfaidh na Ballstáit na bearta is gá chun a áirithiú nach féidir iad a úsáid ar an mbóthar ach amháin má bhíonn teorantóir luais feistithe orthu a shocraítear ar shlí ionas nach féidir leo gluaiseacht ar luas is airde ná 90 ciliméadar in aghaidh na huaire.'	'1. Maidir le mótarfheithicilí de chatagóirí ***N1,*** N2 agus N3, déanfaidh na Ballstáit na bearta is gá chun a áirithiú nach féidir iad a úsáid ar an mbóthar ach amháin má bhíonn teorantóir luais feistithe orthu a shocraítear ar shlí ionas nach féidir leo gluaiseacht ar luas is airde ná 90 ciliméadar in aghaidh na huaire.'

Cúis

Ní i gcomhair seachadtaí uirbeacha amháin a bhaintear úsáid as feithiclí de chatagóir N1, óir úsáidtear iad freisin le haghaidh iompar trasteorann laistigh den mhargadh inmheánach. Is tiománaithe féinfhostaithe bréagacha a thiomáineann cuid mhaith de na feithiclí sin, agus iad in iomaíocht gan staonadh le tiománaithe eile atá ag obair ar na hardáin chéanna.

Is gléas teicniúil é an teorantóir luais a chinntíonn nach féidir buntáistí iomaíocha a bhreith ar thiománaithe eile más ar luas iomarcach é toisc go rachadh sin chun dochair don tsábháilteacht ar bhóithre agus d'fholláine na n-oibrithe lena mbaineann. Dá bhrí sin, ní mór gach cineál feithicle seachadta, is cuma conas a chumhachtaítear í, a bheith faoi réir Rialachán cliste a chinnteoidh cothrom iomaíochta feasta i réimse an iompair lasta.

An Bhruiséil, an 18 Márta 2026.

Uachtarán

Choiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa

Séamus BOLAND