C/2026/3241

2026.7.2.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a 92/6/EGK irányelvnek egyes N2 kategóriájú elektromos járműveknek a sebességkorlátozó készülék beépítésére és használatára vonatkozó követelmény alóli mentesítése céljából történő módosításáról

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

(C/2026/3241)

Előadó: **Miroslav HAJNOŠ**

Jogalkotási eljárás:	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Felkérés:	Európai Parlament: 2026.1.12. az Európai Unió Tanácsa: 2026.2.11.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése és 304. cikke
Európai bizottsági dokumentumok:	COM(2025) 999 final A COM(2025) 999 összefoglalása
Vonatkozó fenntartható fejlődési célok:	11. fenntartható fejlődési cél – Fenntartható városok és közösségek 13. cél: Fellépés az éghajlatváltozás ellen
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2026.3.9.
Elfogadás a plenáris ülésszakon:	2026.3.18.
Plenáris ülésszak száma:	604.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	205/1/3

1. AJÁNLÁSOK

AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG (EGSZB):

1.1. **tudomásul veszi** a 92/6/EGK ([1]) irányelv módosítására irányuló európai bizottsági javaslatot, amelynek célja, hogy egyes N2 kategóriájú elektromos járműveket (3,5 és 4,25 tonna közötti elektromos kisteherautók) mentesítsen a sebességkorlátozó készülék beépítésére és használatára vonatkozó követelmény alól;

1.2. **elismeri**, hogy bizonyos szabályozási akadályok akaratlanul is gátolhatják a könnyű elektromos haszongépjárművek elterjedését, és lassíthatják a kibocsátásmentes mobilitásra való átállást; hangsúlyozza azonban, hogy a javasolt mentességnek egyértelmű biztonsági követelményeket kell tartalmaznia a további közúti balesetek kockázatának elkerülése érdekében;

1.3. **hangsúlyozza azonban**, hogy a javasolt mentesség célja, hogy a gépjárműipari omnibusz csomag keretében csökkentse a vállalkozások adminisztratív terheit és költségeit ([2]). Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a szabályozás egyszerűsítése nem mehet a meglévő közúti közlekedésbiztonsági előírások vagy a járművezetők és a veszélyeztetett úthasználók, köztük a kerékpárosok és a gyalogosok védelmének rovására;

([1]) A TANÁCS 92/6/EGK IRÁNYELVE (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o., 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_hu.

1.4. érdeklődéssel **veszi tudomásul** a gépjárműiparra vonatkozó omnibusz csomag végrehajtásával kapcsolatos szélesebb körű vitát; hangsúlyozza, hogy a deregulációs omnibusz csomagok (amelyeknek a részét képezi ez a mentesség) következményeivel kapcsolatban jelentős ellenállás tapasztalható az olyan állami szervezetek részéről, mint a szakszervezetek, a környezetvédelmi szövetségek és a közúti közlekedésbiztonsági szervezetek;

1.5. **hangsúlyozza**, hogy a javasolt kezdeményezésnek teljes mértékben összhangban kell maradnia az EU közös közlekedéspolitikájának célkitűzéseivel, és illeszkednie kell a közúti közlekedésbiztonsági kerethez; **rámutat arra**, hogy 2012-ben az Európai Bizottság az N1 kategóriájú járművek sebességkorlátozó készülékkel való felszerelését szorgalmazta, mivel a járművek sebessége és növekvő tömege fontos a közúti közlekedésbiztonság szempontjából. A technológiasemleges és egyszerű szabályozás érdekében felül kell vizsgálni ezt az álláspontot ([3]). Fontos, hogy a kezdeményezés ne ássa alá a közúti közlekedésbiztonsági politika célkitűzéseit, ami – elfogadása esetén – e kezdeményezés hatásainak strukturális nyomon követését teszi szükségessé. Fennáll annak a valós veszélye, hogy nem érjük el a 2030-ra kitűzött uniós közúti közlekedésbiztonsági célokat. Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács egy éves jelentésben nyomon követi az előrehaladást, amely tavaly „csak" „2 %-os" csökkenést mutatott, az azt megelőző évben pedig csak „1 %-os" csökkenést ([4]);

1.6. **hangsúlyozza**, hogy a kibocsátásmentes haszongépjárművek fontos szerepet töltenek be az uniós éghajlat-politikai célkitűzések elérése szempontjából, különösen a városi logisztika és a szolgáltatásnyújtás területén;

1.7. **arra kéri az Európai Bizottságot**, hogy – elfogadása esetén – egyelőre továbbra is kösse feltételekhez a mentességet. A feltételességet bizonyos idő elteltével értékeléshez kell majd kötni. Ennek az értékelésnek a következő elemeket kell magában foglalnia:

— a közúti közlekedésbiztonsági adatokra gyakorolt hatás értékelése,

— mérhető környezeti hatások,

— a mentességet élvező kategóriába tartozó N2 kategóriájú elektromos kisteherautók értékesítési eredményei.

Ez a vélemény kiegészíti az EGSZB „Gépjárművek/A műszaki követelmények és vizsgálatok egyszerűsítése" című véleményét, mivel mindkettő a 92/6/EGK irányelv javasolt módosításaihoz kapcsolódik.

2. MAGYARÁZÓ MEGJEGYZÉSEK

Az 1.1. ajánlást alátámasztó érvek

2.1. Az elektromos kisteherautók egyre fontosabb szerepet játszanak a városi logisztikában, az utolsó kilométeren történő kézbesítésben és a regionális szolgáltatási műveletekben. Az akkumulátorrendszerek tömege miatt azonban számos elektromos kisteherautó túllépi a 3,5 tonnás küszöbértéket, és ezért az N2 kategóriába sorolják őket. A jármű nagyobb tömege közvetlenül befolyásolja a mozgási energiát és a féktávolságot, ami azt eredményezheti, hogy az ütközés súlyosabb következményekkel jár, különösen vegyes városi közlekedési környezetben. Még ha az üzemeltetési használat hasonlít is a könnyebb N1 kategóriájú járművekéhez, ezek a fizikai jellemzők továbbra is relevánsak a közúti közlekedésbiztonsági értékelés szempontjából, és az EGSZB óvatosan ítéli meg ezt a javasolt mentességet.

Az 1.2. ajánlást alátámasztó érvek

2.2. Az Európai Bizottság szerint ez a besorolás egyes esetekben **aránytalan adminisztratív és pénzügyi terheket** eredményez, ami akadályozhatja a kibocsátásmentes járművek bevezetését. Az egyszerűsítési intézkedések célja továbbá, hogy az elektromos kisteherautókra vonatkozó szabályozási feltételeket összehangolják a hasonló belső égésű járművekre vonatkozó szabályozási feltételekkel, ezáltal egyenlő versenyfeltételeket biztosítva az üzemeltetők és a kkv-k számára.

([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. Az EGSZB a következő korlátozásokat javasolja az N2 kategóriájú elektromos kisteherautókra vonatkozó mentesség kapcsán (amennyiben elfogadják azt):

— az ilyen kisteherautóknak 100 %-ban elektromos meghajtásúnak kell lenniük (nem hibrid);

— továbbra is teljes mértékben a meglévő uniós típusjóváhagyási és járműbiztonsági keret hatálya alá kell tartozniuk;

— a 2019/2144. sz. általános biztonsági rendelet követelményeivel összhangban fel kell szerelni őket más biztonsági rendszerekkel, például intelligens sebességszabályozóval (ISA) ([5]) és fejlett vezetéstámogató rendszerekkel (ADAS).

Az 1.3. ajánlást alátámasztó érvek

2.4. Különösen a közúti közlekedésbiztonsági szervezetek fejezték ki aggodalmukat amiatt, hogy gondosan mérlegelni kell e mentességnek a járművezetők és más veszélyeztetett úthasználók, például a kerékpárosok és a gyalogosok biztonságára gyakorolt következményeit. Ehhez a járművezetők részéről professzionális hozzáállásra, valamint a fent említett ISA- és ADAS-biztonsági rendszerek használatára van szükség. Ráadásul még ezek a rendszerek sem tudják garantálni, hogy a jármű teljesen biztonságos legyen. A sebességkorlátozó készülékek egy többszintű közúti közlekedésbiztonsági keret részét képezik, amely kiegészíti a járműbiztonsági technológiákat és a járművezető felelősségét. Ezért a tágabb biztonsági architektúrán belül gondosan értékelni kell ezen elem eltávolításának lehetőségét, hogy el lehessen kerülni a nem szándékolt rendszerszintű hatásokat.

2.5. Az EGSZB ezért azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy külön biztonsági figyelemfelkeltési erőfeszítések révén fordítson figyelmet a hivatásos járművezetők készségeire.

Az 1.4. ajánlást alátámasztó érvek

2.6. Az omnibusz csomagok számos deregulációs intézkedést tartalmaznak, amelyeket az európai civil társadalom nem fogad osztatlan lelkesedéssel. A csomagok a különböző érdekcsoportok részéről is ellenállásba ütköztek. Az e javaslatban szereplő védintézkedés egy ilyen, a gépjárműiparra vonatkozó omnibusz csomag részét képezi. Tágabb perspektívából fontos figyelembe venni a különböző omnibusz csomagokkal szembeni szélesebb körű társadalmi ellenállást is.

2.7. Az Európai Bizottság becslései szerint a gépjárműipari omnibusz csomag várhatóan több mint 700 millió EUR éves költségmegtakarítást eredményez az ágazat számára, beleértve az egyes elektromos kisteherautókra vonatkozó sebességkorlátozó követelmények megszüntetésével kapcsolatos megtakarításokat is. Bár ezen egyszerűsítési intézkedések célja a versenyképesség megerősítése és az adminisztratív terhek csökkentése, gondosan egyensúlyba kell hozni őket a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekkel.

Az 1.5. ajánlást alátámasztó érvek

2.8. A közúti közlekedésbiztonság nyomon követése elengedhetetlen a közúti közlekedésbiztonsági rendelet ([6]) célkitűzéseinek eléréséhez. Az EGSZB támogatja, hogy az Európai Bizottság javaslatába belefoglalta, hogy a mentességet élvező elektromos kisteherautók vezetőinek szakmailag képzettnek és tapasztaltnak kell lenniük, és megfelelő készségekkel kell rendelkezniük, vagy megfelelő képzésben kellett részesülniük. Mindez összhangban van a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK ([7]) irányelvvel.

Az 1.7. ajánlást alátámasztó érvek

2.9. Az EGSZB határozottan ajánlja, hogy az Európai Bizottság kezdeményezze e mentesség felülvizsgálatát, amennyiben módosított javaslatát elfogadják. Ez a felülvizsgálat egyértelművé tehetné az intézkedés tervezett hatásait. A cél, hogy egyenlő versenyfeltételeket teremtsünk a 3,5 és 4,25 tonna közötti tömegű N2 kategóriájú elektromos járművek számára a fosszilis üzemanyaggal működő könnyebb járművekhez képest, amelyek egy másik, előnyösebb kategóriába (N1) tartoznak.

([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]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 325., 2019.12.16., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Emellett ez az értékelés egyértelművé tehetné a környezeti hatásokat (alacsonyabb kibocsátások), a közúti biztonságra gyakorolt hatásokat és az N2 kategóriájú elektromos kisteherautók esetleges magasabb értékesítési adatait.

3. JAVASOLT MÓDOSÍTÁSOK AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG JOGALKOTÁSI JAVASLATÁHOZ

1. módosítás

Az 1.1. ajánláshoz kapcsolódik.

1. cikk: A 92/6/EGK irányelv módosítása

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az EGSZB módosítása
A 92/6/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdése helyébe a következő lép:	A 92/6/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdése helyébe a következő lép:
„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az N2 és N3 kategóriájú gépjárművek – ***az N2 kategóriájú, elektromos meghajtású és 3,5 és 4,25 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművek kivételével*** – a közúton csak akkor legyenek használhatók, ha olyan sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve, amelyet úgy állítanak be, hogy sebességük ne haladhassa meg a 90 km/óra értéket.”	„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az ***N1,*** N2 és N3 kategóriájú gépjárművek a közúton csak akkor legyenek használhatók, ha olyan sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve, amelyet úgy állítanak be, hogy sebességük ne haladhassa meg a 90 km/óra értéket.”

Indokolás

Az N1 kategóriába tartozó járműveket nemcsak városi szállításra használják, hanem a belső piacon belüli, határokon átnyúló szállításra is. Az ilyen járművek közül sokat színlelt önfoglalkoztató gépjárművezetők vezetnek, akik folyamatos versenynek vannak kitéve a platformalapú munkavégzés miatt.

A sebességkorlátozó olyan műszaki eszköz, amely biztosítja, hogy a túlzott sebesség révén ne lehessen versenyelőnyt elérni a közúti közlekedésbiztonság és a munkavállalók jóllétének rovására. Ezért a meghajtási típusától függetlenül minden szállítójárműre alkalmazni kell egy olyan intelligens szabályozást, amely fenntartható, egyenlő versenyfeltételeket teremt az árufuvarozás számára.

Brüsszel, 2026. március 18.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Séamus BOLAND