Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2026/3241

2.7.2026

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG wat betreft de vrijstelling van bepaalde elektrische voertuigen van categorie N2 van de verplichting om een snelheidsbegrenzer te installeren en te gebruiken

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

(C/2026/3241)

Rapporteur: **Miroslav HAJNOŠ**

Wetgevingsprocedure	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Raadpleging	Europees Parlement, 12.1.2026 Raad van de Europese Unie, 11.2.2026
Rechtsgrond	Artikelen 91, lid 1, en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Documenten van de Europese Commissie	COM(2025) 999 final Samenvatting van COM(2025) 999 final
Relevante duurzameontwikkelings-doelstellingen (SDG's)	SDG 11 — Duurzame steden en gemeenschappen SDG 13 — Klimaatactie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	9.3.2026
Goedkeuring door de voltallige vergadering	18.3.2026
Zitting nr.	604
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	205/1/3

1. AANBEVELINGEN

HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ (EESC)

1.1. **neemt kennis** van het voorstel van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG ([1]) wat betreft de vrijstelling van bepaalde elektrische voertuigen van categorie N2 (e-bestelwagens van 3,5 tot 4,25 ton) van de verplichting om een snelheidsbegrenzer te installeren en te gebruiken;

1.2. **erkent** dat bepaalde regelgevingsbelemmeringen onbedoeld het gebruik van lichte elektrische bedrijfsvoertuigen in de weg kunnen staan en de transitie naar emissievrije mobiliteit kunnen vertragen; benadrukt niettemin dat de voorgestelde vrijstelling duidelijke veiligheidseisen moet bevatten om het risico op meer verkeersslachtoffers te voorkomen;

1.3. **onderstreept echter** dat het doel van de voorgestelde vrijstelling is om de administratieve lasten en kosten voor bedrijven in het kader van het omnibuspakket voor de automobielindustrie te verlagen ([2]). Vereenvoudiging van de regelgeving mag niet ten koste gaan van de vastgestelde normen voor verkeersveiligheid of de bescherming van bestuurders en kwetsbare weggebruikers, onder wie fietsers en voetgangers;

([1]) Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 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. **neemt** met belangstelling kennis van het bredere debat over de tenuitvoerlegging van het omnibuspakket voor de automobielindustrie. De consequenties van de omnibuspakketten voor deregulering (waarvan deze vrijstelling deel uitmaakt) stuiten bij organisaties zoals vakbonden, milieuverenigingen en verkeersveiligheidsorganisaties op veel verzet;

1.5. **benadrukt** dat het voorgestelde initiatief volledig moet blijven stroken met de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid van de EU en moet passen in het kader voor verkeersveiligheid. In 2012 pleitte de Commissie voor het installeren van snelheidsbegrenzers in N1-voertuigen, omdat de snelheid en het toenemende gewicht van voertuigen effect hebben op de verkeersveiligheid. Omwille van een technologieneutrale en eenvoudige regelgeving moet dit standpunt tegen het licht worden gehouden ([3]). Het is zaak om de doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid niet te ondermijnen. Mocht het initiatief worden goedgekeurd, dan moeten de effecten ervan dan ook structureel gemonitord worden. Er is een reëel gevaar dat de EU-verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2030 niet worden gehaald. Het ETWC volgt de vooruitgang in een jaarverslag, dat vorig jaar "slechts" een vermindering van "-2 %" liet zien en het jaar daarvoor slechts "-1 %" ([4]);

1.6. **benadrukt** hoe belangrijk emissievrije bedrijfsvoertuigen zijn voor de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU, met name voor distributie en dienstverlening in steden;

1.7. **verzoekt** de Commissie om de vrijstelling, indien die wordt goedgekeurd, voorlopig een voorwaardelijk karakter te geven. Vervolgens zou na een bepaalde periode tot een evaluatie moeten worden overgegaan die uit de volgende onderdelen bestaat:

— gegevens over het effect op de verkeersveiligheid;

— meetbare milieueffecten;

— verkoopresultaten van N2-e-bestelwagens uit de vrijgestelde categorie.

Dit advies vormt een aanvulling op het EESC-advies "Motorvoertuigen/Vereenvoudiging van de technische voorschriften en tests", in die zin dat beide adviezen betrekking hebben op de voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 92/6/EEG.

2. TOELICHTING

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.1

2.1. Elektrische bestelwagens spelen een steeds belangrijkere rol in stedelijke logistiek, levering op de laatste kilometer en regionale dienstverlening. Door het gewicht van batterijsystemen overschrijden veel elektrische bestelwagens echter de drempel van 3,5 ton en worden zij daarom ingedeeld als voertuigen van categorie N2. Deze grotere massa is rechtstreeks van invloed op de kinetische energie en de remweg van de voertuigen, waardoor eventuele botsingen ernstiger kunnen uitvallen, met name in gemengd stadsverkeer. Zelfs als elektrische bestelwagens in het dagelijks gebruik vergelijkbaar zijn met lichtere N1-voertuigen, zijn deze fysieke kenmerken wel een belangrijke factor bij de beoordeling van de verkeersveiligheid, en het EESC staat dan ook terughoudend tegenover de voorgestelde vrijstelling.

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.2

2.2. Volgens de Commissie leidt deze indeling in sommige gevallen tot **buitensporige administratieve en financiële lasten**, die de marktacceptatie van emissievrije voertuigen zouden kunnen belemmeren. De vereenvoudigingsmaatregelen hebben ook tot doel om de regelgeving voor elektrische bestelwagens op één lijn te brengen met die voor vergelijkbare voertuigen met verbrandingsmotor, zodat er een gelijk speelveld is voor exploitanten en kmo's.

([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. Het EESC raadt aan om voor de vrijstelling voor elektrische bestelwagens van categorie N2, indien die wordt goedgekeurd, de volgende voorwaarden te laten gelden:

— ze moeten 00 % elektrisch (niet hybride) zijn;

— ze moeten volledig onderworpen blijven aan het bestaande EU-kader voor typegoedkeuring en voertuigveiligheid;

— ze moeten zijn uitgerust met andere veiligheidssystemen, zoals intelligente snelheidsondersteuning (ISA) ([5]) en geavanceerde rijhulpsystemen, conform de eisen van Verordening 2019/2144 (algemene voertuigveiligheid).

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.3

2.4. Vooral verkeersveiligheidsorganisaties hebben er met bezorgdheid op gewezen dat goed moet worden gekeken naar de gevolgen van deze vrijstelling voor de veiligheid van bestuurders en andere kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers. De vrijstelling betekent dat bestuurders zich professioneel moeten gedragen en dat gebruik moet worden gemaakt van bovengenoemde systemen voor intelligente snelheidsondersteuning en geavanceerde rijhulp. Overigens kunnen zelfs deze systemen niet garanderen dat een voertuig honderd procent veilig is. Snelheidsbegrenzers maken deel uit van een gelaagd verkeersveiligheidskader en vormen een aanvulling op voertuigveiligheidstechnologieën en de verantwoordelijkheid van bestuurders. Om onbedoelde systemische effecten te voorkomen moet dan ook, tegen de achtergrond van alle overige veiligheidsvoorzieningen, zorgvuldig worden nagedacht over het eventueel verwijderen van deze apparatuur.

2.5. Met behulp van specifieke maatregelen zou de Commissie er daarom voor moeten zorgen dat beroepschauffeurs beter inzicht in veiligheid krijgen.

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.4

2.6. De omnibuspakketten bevatten veel dereguleringsmaatregelen die bij het Europese maatschappelijk middenveld niet op onverdeeld enthousiasme kunnen rekenen. Verschillende belangengroeperingen hebben er bezwaar tegen aangetekend. De beschermingsmaatregel in dit voorstel maakt deel uit van zo'n omnibuspakket voor de automobielindustrie. Het is belangrijk om vanuit een meer overkoepelend perspectief rekening te houden met de bredere maatschappelijke weerstand tegen de verschillende omnibuspakketten.

2.7. Volgens ramingen van de Commissie zal het omnibuspakket voor de automobielindustrie de sector naar verwachting een jaarlijkse kostenbesparing van ruim 700 miljoen euro opleveren, onder meer dankzij het schrappen van eisen inzake snelheidsbegrenzers voor bepaalde elektrische bestelwagens. Hoewel deze vereenvoudigingsmaatregelen bedoeld zijn om het concurrentievermogen te versterken en administratieve lasten te verminderen, moeten zij wel zorgvuldig worden afgewogen tegen de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.5

2.8. Toezicht op de verkeersveiligheid is van cruciaal belang om de doelstellingen van de verkeersveiligheidsverordening te verwezenlijken ([6]). Het is een goede zaak dat bestuurders van vrijgestelde e-bestelwagens volgens het voorstel van de Commissie professioneel en ervaren moeten zijn en over de juiste vaardigheden moeten beschikken of hiervoor een opleiding moeten krijgen. Dit alles is in overeenstemming met de rijbewijsrichtlijn (2006/126/EG) ([7]).

Argumenten ter ondersteuning van aanbeveling 1.7

2.9. Het EESC beveelt de Commissie met klem aan om deze vrijstelling tegen het licht te houden indien haar gewijzigde voorstel wordt goedgekeurd. Zo'n evaluatie zou duidelijkheid kunnen scheppen over het beoogde effect van de maatregel. Het doel is een speelveld te creëren waar elektrische voertuigen van categorie N2 met een gewicht tussen 3,5 en 4,25 ton op voet van gelijkheid kunnen concurreren met lichtere voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden en in een gunstigere categorie (N1) vallen.

([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]) Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (Voor de EER relevante tekst) (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Ook zou zo'n evaluatie duidelijkheid kunnen verschaffen over milieueffecten (lagere emissies), het effect op de verkeersveiligheid en mogelijk hogere verkoopcijfers voor N2-e-bestelwagens.

3. **VOORGESTELDE WIJZIGINGEN OP HET WETGEVINGSVOORSTEL VAN DE EUROPESE COMMISSIE**

Wijzigingsvoorstel 1

in verband met aanbeveling 1.1

Artikel 1 Wijziging van Richtlijn 92/6/EEG

Door de Europese Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het EESC
Artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG wordt vervangen door:	Artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG wordt vervangen door:
"1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat motorvoertuigen van de categorieën N2 en N3***, met uitzondering van elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 3,5 en 4,25 ton,*** alleen aan het wegverkeer kunnen deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid niet meer dan 90 km per uur kan bedragen."	"1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat motorvoertuigen van de categorieën ***N1,*** N2 en N3 alleen aan het wegverkeer kunnen deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid niet meer dan 90 km per uur kan bedragen."

Motivering

Voertuigen van categorie N1 worden niet alleen gebruikt voor leveringen in steden, maar ook voor grensoverschrijdend vervoer op de interne markt. Veel van deze voertuigen worden bestuurd door schijnzelfstandigen die door hun platformwerk kampen met meedogenloze concurrentie.

Een snelheidsbegrenzer is een technisch hulpmiddel waarmee wordt voorkomen dat met buitensporig hoge snelheden concurrentievoordelen worden behaald die ten koste gaan van de verkeersveiligheid en het welzijn van werkenden. Een slimme verordening die een duurzaam gelijk speelveld voor vrachtvervoer creëert, moet daarom van toepassing zijn op alle bestelvoertuigen, ongeacht hun aandrijving.

Brussel, 18 maart 2026.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Séamus BOLAND