C/2026/3241

2.7.2026

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/6/EEG för att undanta vissa elfordon i kategori N2 från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning

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

(C/2026/3241)

Föredragande: **Miroslav HAJNOŠ**

Lagstiftningsförfarande	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Remiss	Europaparlamentet, 12.1.2026 Europeiska unionens råd, 11.2.2026
Rättslig grund	Artiklarna 91.1 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Kommissionsdokument	COM(2025) 999 final Sammanfattning av COM(2025) 999 final
Relevanta mål för hållbar utveckling	Mål 11 – Hållbara städer och samhällen Mål 13 – bekämpa klimatförändringarna
Ansvarig sektion	Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av sektionen	9.3.2026
Antagande vid plenarsessionen	18.3.2026
Plenarsession nr	604
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	205/1/3

1. REKOMMENDATIONER

EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉNS (EESK) STÅNDPUNKT:

1.1 EESK noterar kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/6/EEG ([1]) för att undanta vissa elfordon i kategori N2 (eldrivna lastbilar på mellan 3,5 och 4,25 ton) från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning.

1.2 Vissa regleringshinder kan oavsiktligt hämma användningen av elektriska lätta nyttofordon och bromsa omställningen till utsläppsfri mobilitet. Det föreslagna undantaget bör dock omfatta tydliga säkerhetskrav för att inte riskera att dödsolyckorna i trafiken ökar.

1.3 Syftet med det föreslagna undantaget är att minska den administrativa bördan och kostnaderna för företagen inom ramen för omnibuspaketet för fordonsindustrin ([2]). Enligt EESK:s åsikt får en förenkling av lagstiftningen inte ske på bekostnad av etablerade trafiksäkerhetsstandarder eller säkerheten för förare och oskyddade trafikanter, däribland cyklister och fotgängare.

([1]) Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT 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 EESK noterar med intresse den bredare debatten kring genomförandet av omnibuspaketet för fordonsindustrin. Bland offentliga organisationer såsom fackföreningar, miljöorganisationer och trafiksäkerhetsorganisationer har effekterna av omnibuspaketen om avreglering (där detta undantag ingår) mött ett stort motstånd.

1.5 Det föreslagna initiativet måste förbli helt förenligt med målen för EU:s gemensamma transportpolitik och passa in i ramen för trafiksäkerhet. EESK påpekar att kommissionen år 2012 förespråkade montering av hastighetsbegränsande anordningar i N1-fordon, med motiveringen att ett fordons hastighet och ökande vikt har bäring på trafiksäkerheten. För att uppnå en teknikneutral och enkel reglering måste denna ståndpunkt beaktas på nytt ([3]). Det är viktigt att inte undergräva de trafiksäkerhetspolitiska målen, vilket kräver en strukturell övervakning av initiativets effekter, om det antas. Det finns en verklig risk att EU inte uppnår sina trafiksäkerhetsmål till 2030. Europeiska transportsäkerhetsrådet (ETSC) följer framstegen i en årsrapport, som förra året visade en förbättring på endast -2 %, och året innan endast -1 % ([4]).

1.6 EESK betonar betydelsen av utsläppsfria nyttofordon för att uppnå EU:s klimatmål, inte minst när det gäller varudistribution och tillhandahållande av tjänster i städer.

1.7 EESK uppmanar kommissionen att se till att undantaget, om det antas, tills vidare förblir villkorat. Villkorligheten bör kopplas till en utvärdering efter en viss tidsperiod, som bör omfatta följande:

— Inverkan på trafiksäkerhetsdata.

— Mätbara miljöeffekter.

— Försäljningsresultat för eldrivna lastbilar i kategori N2 från den undantagna kategorin.

Detta yttrande kompletterar EESK:s yttrande Motorfordon/Förenkling av tekniska krav och provning eftersom båda avser föreslagna ändringar av direktiv 92/6/EEG.

2. FÖRKLARANDE ANMÄRKNINGAR

Argument till stöd för rekommendation 1.1

2.1 Eldrivna lätta lastbilar spelar en allt viktigare roll inom stadslogistik, leveranser den sista kilometern och regionala tjänster. På grund av batterisystemens vikt överskrider dock många eldrivna lastbilar tröskelvärdet på 3,5 ton och klassificeras därför som fordon i kategori N2. Den högre fordonsvikten påverkar direkt den kinetiska energin och stoppsträckan, vilket kan leda till allvarligare kollisioner, särskilt i stadsmiljöer med blandad trafik. Även om dessa fordon används i liknande verksamhetssyfte som lättare N1-fordon är deras fysiska egenskaper fortfarande viktiga för trafiksäkerhetsbedömningen, och EESK är därför tveksam till det föreslagna undantaget.

Argument till stöd för rekommendation 1.2

2.2 Enligt kommissionen leder denna klassificering i vissa fall till **oproportionerliga administrativa och ekonomiska bördor**, som kan hämma införandet av utsläppsfria fordon. Förenklingsåtgärderna syftar också till att anpassa regleringsvillkoren för eldrivna lastbilar till de villkor som gäller för jämförbara fordon med förbränningsmotor, och därigenom säkerställa lika villkor för operatörer och små och medelstora företag.

([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 EESK rekommenderar följande gränser för undantaget, om det antas, för eldrivna lastbilar i kategori N2:

— Fordonen ska vara 100 % elektriska (ej hybrid).

— Fordonen måste fortsätta att fullt ut omfattas av den befintliga ramen för EU-typgodkännande och fordonssäkerhet.

— De ska vara utrustade med andra säkerhetssystem såsom intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) ([5]) och avancerade förarstödsystem (ADAS) i enlighet med kraven i förordningen om allmän säkerhet 2019/2144.

Argument till stöd för rekommendation 1.3

2.4 I synnerhet trafiksäkerhetsorganisationerna har framfört farhågor, och uppmanat till en noggrann övervägning av konsekvenserna av detta undantag för säkerheten för förare och andra oskyddade trafikanter, såsom cyklister och fotgängare. Det krävs en yrkesmässig inställning hos förarna och användning av de ovannämnda ISA- och ADAS-säkerhetssystemen. Men inte ens dessa system kan garantera att fordonet är helt säkert. Hastighetsbegränsande anordningar utgör en del av en trafiksäkerhetsram med flera skikt och kompletterar fordonssäkerhetsteknik och förarens ansvar. För att undvika oavsiktliga systemeffekter bör man därför, med hänsyn till den bredare säkerhetsramen, noggrant utvärdera om denna del kan tas bort.

2.5 EESK rekommenderar således att kommissionen uppmärksammar frågan om yrkesförarnas kompetens genom särskilda åtgärder för att höja säkerhetsmedvetenheten.

Argument till stöd för rekommendation 1.4

2.6 Omnibuspaketen innehåller många avregleringsåtgärder som inte har omfamnats med samma entusiasm i alla delar av det europeiska civila samhället. De har mött motstånd från olika intressegrupper. Skyddsåtgärden i detta förslag utgör en del av ett sådant omnibuspaket för fordonsindustrin. Det är viktigt att även ta hänsyn till det bredare samhällsmotståndet mot de olika omnibuspaketen ur ett mer övergripande perspektiv.

2.7 Enligt kommissionens beräkningar väntas omnibuspaketet för fordonsindustrin ge årliga kostnadsbesparingar på mer än 700 miljoner euro för branschen, inklusive besparingar kopplade till avskaffandet av kraven på hastighetsbegränsande anordningar för vissa eldrivna lastbilar. Dessa förenklingsåtgärder syftar till att stärka konkurrenskraften och minska de administrativa bördorna, men de bör noga vägas mot trafiksäkerhetsmålen.

Argument till stöd för rekommendation 1.5

2.8 Övervakning av trafiksäkerheten är avgörande för att uppnå målen i förordningen om trafiksäkerhet ([6]). EESK välkomnar att kommissionen i sitt förslag anger att förare av undantagna eldrivna lastbilar måste vara erfarna förare eller yrkesförare och ha lämpliga färdigheter eller utbildas i dem. Allt detta är i enlighet med körkortsdirektivet (2006/126/EG) ([7]).

Argument till stöd för rekommendation 1.7

2.9 EESK rekommenderar starkt att kommissionen inför en översyn av detta undantag om dess ändrade förslag godtas. En sådan översyn skulle kunna ge klarhet om åtgärden har fått de avsedda effekterna. Avsikten är att elfordon i kategori N2 som väger 3,5–4,25 ton på ett rättvist sätt ska kunna konkurrera med lättare fordon som drivs med fossila bränslen, och som ingår i en annan, mer fördelaktig kategori (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]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (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 och (EU) 2015/166 (Text av betydelse för EES) (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10 En utvärdering skulle även kunna ge klarhet om miljöpåverkan (lägre utsläpp), effekterna på trafiksäkerheten och huruvida försäljningen av eldrivna lastbilar i kategori N2 har ökat.

3. ÄNDRINGSREKOMMENDATIONER TILL KOMMISSIONENS LAGSTIFTNINGSFÖRSLAG

Ändringsrekommendation 1

kopplad till rekommendation 1.1

Artikel 1 – Ändring av direktiv 92/6/EEG

Kommissionens textförslag	EESK:s ändringsförslag
Artikel 3.1 i direktiv 92/6/EEG ska ersättas med följande:	Artikel 3.1 i direktiv 92/6/EEG ska ersättas med följande:
”1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att motorfordon i kategorierna N2 och N3***, med undantag av fordon i kategori N2 som drivs med el och med en högsta tillåten vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton,*** används på väg endast om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning som ställts in så att fordonens hastighet inte kan överskrida 90 km/h.”	”1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att motorfordon i kategorierna ***N1,*** N2 och N3 används på väg endast om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning som ställts in så att fordonens hastighet inte kan överskrida 90 km/h.”

Motivering

Fordon i kategori N1 används inte bara för leveranser i städer utan även för gränsöverskridande transporter på den inre marknaden. Många av dessa fordon körs av förare som är falska egenföretagare och som utsätts för obarmhärtig konkurrens från plattformsarbete.

En hastighetsbegränsande anordning är en teknisk apparat som förhindrar att konkurrensfördelar kan uppnås genom överdrivet hög hastighet, på bekostnad av trafiksäkerheten och arbetstagarnas välbefinnande. En smart förordning som sörjer för hållbara och lika villkor för godstransporter måste därför gälla alla leveransfordon, oavsett framdrivningssystem.

Bryssel den 18 mars 2026.

Séamus BOLAND

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande