EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Voor een bredere context, zie COM(2025) 993 final.

Dit initiatief maakt deel uit van een pakket maatregelen om regelgevingsbelemmeringen voor het gebruik van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen weg te nemen.

Richtlijn 92/6/EEG van de Raad[1] schrijft de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde zware bedrijfsvoertuigen voor om redenen van verkeersveiligheid (vrachtwagens en autobussen hebben voldoende motorvermogen nodig om hellingen op te gaan, maar zijn daardoor ook in staat op vlakke wegen overdreven snelheden te bereiken die onverenigbaar zijn met de eigenschappen van andere componenten van deze voertuigen, zoals remmen en banden) en om redenen van milieubescherming in bepaalde lidstaten. Bij Richtlijn 2002/85/EG van het Europees Parlement en de Raad[2] is het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG uitgebreid tot alle voertuigen van de categorieën N2, N3, M2 en M3. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG mogen motorvoertuigen van de categorieën N2 en N3 alleen aan het wegverkeer deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid niet meer dan 90 km per uur kan bedragen.

Elektrische lichte bedrijfsvoertuigen (elektrische bestelwagens) zijn zwaarder dan equivalente modellen op fossiele brandstof vanwege het gewicht van de batterij. Hoewel zij dezelfde belasting en toepassingen hebben als een licht bedrijfsvoertuig met verbrandingsmotor met een toelaatbare maximummassa van minder dan 3,5 ton, vallen zij vanwege het extra gewicht van de batterij onder categorie N2 en dus onder het toepassingsgebied van wetgeving waarin is bepaald dat zij moeten zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer, namelijk Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad[3] en Richtlijn 92/6/EEG.

Deze verplichting maakt elektrische bestelwagens met een massa van meer dan 3,5 ton minder aantrekkelijk voor klanten, waarvan vele kmo's en micro-ondernemingen zijn, vanwege de kosten die gepaard gaan met de installatie en het gebruik van de snelheidsbegrenzer. Door deze extra last neemt het aantal elektrische bestelwagens op de weg minder snel toe dan het aantal vergelijkbare bestelwagens met verbrandingsmotor, wat het voor autofabrikanten ook moeilijker kan maken om de CO_2-prestatiedoelstellingen voor lichte bedrijfsvoertuigen te bereiken.

Verordening (EU) 2019/2144 wordt gewijzigd in een parallel wetgevingsvoorstel (dat is opgenomen in COM(2025) 993 final) waarin elektrische bestelwagens van categorie N2 met een toelaatbare maximummassa tussen 3,5 en 4,25 ton worden vrijgesteld van de verplichting om te zijn uitgerust met snelheidsbegrenzers, waardoor zij op gelijke voet komen te staan met equivalente modellen op fossiele brandstof, namelijk N1-dieselbestelwagens. De wijziging van Verordening (EU) 2019/2144 zou geen gevolgen hebben indien de betrokken voertuigen — voertuigen van categorie N2 — niet aan het wegverkeer zouden mogen deelnemen omdat zij niet zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. Daarom moet artikel 3 van Richtlijn 92/6/EEG worden gewijzigd, waarin momenteel is bepaald dat alle voertuigen van categorie N2 (en N3) alleen aan het wegverkeer mogen deelnemen indien zij zijn uitgerust met een

[1] PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
[2] PB L 327 van 4.12.2002, blz. 8, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
[3] PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

snelheidsbegrenzer. In de richtlijn moet soortgelijke afwijking worden opgenomen, zodat de betrokken voertuigen ook zonder snelheidsbegrenzer aan het wegverkeer mogen deelnemen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit initiatief is in overeenstemming met het gemeenschappelijk vervoerbeleid, dat het koolstofvrij maken van het vervoer bevordert en het grootschalige gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen ondersteunt[4]. Het verkeersveiligheidsbeleid heeft tot doel het aantal doden en zwaargewonden op de wegen van de Unie tussen 2020 en 2030 met 50 % te verminderen en dit aantal tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen[5]. Het toestaan van het gebruik van elektrische bestelwagens met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 4,25 ton, in het wegverkeer zonder dat zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer, wordt naar verwachting niet onverenigbaar geacht met dat verkeersveiligheidsbeleid, aangezien moderne voertuigen zijn uitgerust met een reeks geavanceerde rijhulpsystemen, waaronder systemen voor intelligente snelheidsondersteuning, die in 2002, toen het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG werd uitgebreid tot voertuigen van categorie N2, nog niet bestonden.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de betrokken elektrische bestelwagens alleen door ervaren chauffeurs mogen worden bestuurd, tenzij zij worden bestuurd door beroepschauffeurs met een rijbewijs van categorie C of C1: overeenkomstig artikel 6, lid 4, punt c), van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad[6] kunnen de lidstaten houders van een rijbewijs van categorie B toestaan op hun respectieve grondgebied door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 4,25 ton, voor het vervoer van goederen te besturen, op voorwaarde dat hun rijbewijs ten minste twee jaar eerder was afgegeven. In de onlangs aangenomen vierde rijbewijsrichtlijn[7] is deze mogelijkheid een verplichte Uniebrede bepaling geworden die is uitgebreid tot andere voertuigen dan vrachtwagens en die met ingang van 26 november 2027 van toepassing moet zijn. De behandeling van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van categorie N2, zoals elektrische bestelwagens, met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 4,25 ton, alsof het voertuigen van categorie N1 zijn, is in overeenstemming met dit beleid.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel maakt deel uit van een pakket maatregelen betreffende het concurrentievermogen van de Europese autosector. Het heeft tot doel de administratieve en aanpassingskosten voor de sector te verminderen om een goed functionerende eengemaakte markt voor motorvoertuigen te waarborgen en tegelijkertijd het hoge niveau van veiligheids- en milieuprestaties dat in het regelgevingskader is vastgesteld, te handhaven.

Krachtens Verordening (EU) 2019/2144 moeten voertuigen van de categorieën M2, M3, N2 en N3 zijn uitgerust met snelheidsbegrenzers die voldoen aan VN-Reglement nr. 89. Aangezien elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 3,5 en 4,25 ton, in een parallelle wetgevingsprocedure (zie COM(2025) 993 final) van die verplichting worden vrijgesteld, moeten dezelfde voertuigen van het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG worden vrijgesteld, zodat zij zonder snelheidsbegrenzers aan het wegverkeer mogen deelnemen. Deze

---

4 Zie COM(2020) 789, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

5 Zie "Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon", COM(2018) 293 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

7 PB L, 2025/2205, 5.11.2025. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

richtlijn zorgt derhalve voor samenhang met het voorstel tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2144.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van deze richtlijn is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Op grond van artikel 4, lid 2, punt g), VWEU deelt de EU de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. Aangezien motorvoertuigen steeds vaker over de grenzen heen worden gebruikt, zal een uniform rechtskader de nalevings- en handhavingskosten in de hele Unie verminderen. Richtlijn 92/6/EEG biedt al een gemeenschappelijk kader voor de installatie en het gebruik, in de Unie, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen. Die richtlijn kan alleen op het niveau van de Unie worden gewijzigd.

- **Evenredigheid**

Dit voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de samenhang te waarborgen met de wijzigingen van Verordening (EU) 2019/2144 die tegelijkertijd worden voorgesteld (zie COM(2025) 993 final).

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de te wijzigen handeling een richtlijn is, moet de voorgestelde wijziging in beginsel dezelfde vorm hebben.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Zie COM(2025) 993 final.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Zie COM(2025) 993 final.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Zie COM(2025) 993 final.

- **Effectbeoordeling**

Zie COM(2025) 993 final.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Zie COM(2025) 993 final.

- **Grondrechten**

Dit voorstel eerbiedigt de grondrechten die zijn verankerd in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie[8] en onderschrijft de daarin erkende beginselen.

[8] PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Dit initiatief brengt geen extra kosten voor de Commissie met zich mee.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Voor dit voorstel is geen uitvoeringsplan nodig. De Commissie zal de omzetting, uitvoering en toepassing van de nieuwe bepaling en de naleving ervan monitoren.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 Wijziging van Richtlijn 92/6/EEG

Dit artikel vervangt artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG. Elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 3,5 en 4,25 ton, zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van deze bepaling. Omwille van de duidelijkheid wordt de hele alinea vervangen.

Artikel 2 Omzetting

De lidstaten hebben [tot drie maanden na de inwerkingtreding van de verordening op basis van COM(2025) 993 final] de tijd om deze nieuwe bepaling in hun respectieve nationale wetgeving om te zetten.

Bij dit voorstel is geen financieel en digitaal memorandum gevoegd. Het overeenkomstige memorandum dat bij het wetgevingsvoorstel in COM(2025) 993 final is gevoegd, heeft ook betrekking op dit voorstel.

2025/0424 (COD)

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[9],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[10],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad[11] betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen moeten in voertuigen van de categorieën N2 en N3 snelheidsbegrenzers worden geïnstalleerd en gebruikt. Op grond van dat artikel mogen dergelijke voertuigen alleen aan het wegverkeer deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. De verplichting met betrekking tot de installatie is bij Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad[12] ook opgenomen in de wetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen.

(2) Bij elektrische lichte bedrijfsvoertuigen kan het extra gewicht van de batterij ertoe leiden dat het voertuig meer dan 3,5 ton weegt. Vanwege het hogere gewicht moeten deze voertuigen worden uitgerust met een snelheidsbegrenzer, hoewel hun belasting en toepassing overeenkomen met die van lichte bedrijfsvoertuigen met verbrandingsmotor, die niet onder het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG vallen. Die verplichting brengt ongerechtvaardigde kosten met zich mee voor voertuigfabrikanten en ondernemingen die dergelijke voertuigen aanschaffen, waardoor het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen op de weg minder snel toeneemt. Daarom moeten elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 3,5 en 4,25 ton worden vrijgesteld van de verplichting om te zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer.

---

9 PB C, […], […], blz. […].
10 PB C […], […], blz. […].
11 PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

(3) Verordening (EU) 2019/2144 wordt tegelijkertijd gewijzigd om elektrisch aangedreven voertuigen van categorie N2 met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 3,5 en 4,25 ton, vrij te stellen van de verplichting om te zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer overeenkomstig VN-Reglement nr. 89.

(4) Richtlijn 92/6/EEG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Richtlijn 92/6/EEG

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.".

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten stellen uiterlijk op [drie maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn op basis van COM(2023) 993] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om aan deze richtlijn te voldoen, en maken deze bekend. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

   Zij passen die bepalingen toe vanaf [OP: please insert the date of application of the amendments to Regulation (EU) 2019/2144 in COM(2023) 993 final].

   Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
[...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]