KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 16.12.2025 r.
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 92/6/EWG w celu zwolnienia niektórych pojazdów elektrycznych kategorii N2 z wymogu montowania i zastosowania urządzenia ograniczenia prędkości

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Aby zapoznać się z szerszym kontekstem, zob. dokument COM(2025) 993 final.

Inicjatywa ta stanowi część pakietu środków mających na celu usunięcie przeszkód regulacyjnych utrudniających upowszechnienie elektrycznych lekkich pojazdów użytkowych.

Dyrektywa Rady 92/6/EWG[1] nakłada obowiązek instalacji i stosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych pojazdach ciężkich ze względów bezpieczeństwa drogowego (dostępna moc silnika pojazdów ciężarowych i autobusów potrzebna do pokonywania stromych podjazdów umożliwia ich poruszanie się po poziomych drogach z nadmierną prędkością, która nie jest zgodna ze specyfikacjami innych części tych pojazdów, np. hamulców i opon) oraz ze względów ochrony środowiska w niektórych państwach członkowskich. Dyrektywą 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[2] rozszerzono zakres dyrektywy 92/6/EWG na wszystkie pojazdy kategorii N2, N3, M2 i M3. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 92/6/EWG nakazano, aby „pojazdy silnikowe kategorii N2 i N3 były użytkowane na drogach tylko jeśli są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.”

Ze względu na masę baterii elektryczne lekkie pojazdy użytkowe (elektryczne samochody dostawcze) są cięższe niż ich odpowiedniki napędzane paliwami kopalnymi. Chociaż mają taką samą ładowność i zastosowania jak lekki pojazd użytkowy z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania o maksymalnej dopuszczalnej masie poniżej 3,5 tony, ze względu na dodatkową masę baterii należą do kategorii N2, a zatem wchodzą w zakres przepisów, które wymagają zainstalowania urządzeń ograniczenia prędkości – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144[3] i dyrektywa 92/6/EWG.

Wymóg ten sprawia, że elektryczne samochody dostawcze o masie przekraczającej 3,5 tony są mniej atrakcyjne dla klientów, z których wielu to MŚP i mikroprzedsiębiorstwa, ze względu na koszty instalacji oraz użytkowania urządzenia ograniczenia prędkości. Takie dodatkowe obciążenie spowalnia wzrost liczby elektrycznych samochodów dostawczych na drogach w porównaniu z podobnymi samochodami dostawczymi z silnikami spalinowymi, co może z kolei powodować większe trudności dla producentów pojazdów w osiągnięciu docelowych parametrów emisji CO_2 dla lekkich pojazdów użytkowych.

Rozporządzenie (UE) 2019/2144 zmieniono w równoległym wniosku ustawodawczym (zawartym w dokumencie COM(2025) 993 final), w którym elektryczne samochody dostawcze kategorii N2 o maksymalnej dopuszczalnej masie od 3,5 tony do 4,25 tony są zwolnione z obowiązku wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości, co stawia je na równi z ich odpowiednikami napędzanymi paliwami kopalnymi, tj. samochodami dostawczymi kategorii N1 napędzanymi olejem napędowym. Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/2144 nie przyniosłaby żadnego skutku, gdyby przedmiotowe pojazdy – które są pojazdami kategorii N2 – nie mogły być użytkowane na drogach, ponieważ nie są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości. Konieczna jest zatem zmiana art. 3 dyrektywy 92/6/EWG, który obecnie stanowi, że wszystkie pojazdy kategorii N2 (i N3) mogą być użytkowane na drogach tylko wtedy, gdy są wyposażone w urządzenie ograniczenia

---

1 Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
2 Dz.U. L 327 z 4.12.2002, s. 8. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
3 Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

prędkości. Dyrektywa powinna przewidywać podobne odstępstwo, tak aby dane pojazdy mogły być użytkowane na drogach również bez urządzenia ograniczenia prędkości.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Inicjatywa ta jest spójna ze wspólną polityką transportową, która promuje dekarbonizację transportu i wspiera szerokie upowszechnienie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych[4]. Polityka bezpieczeństwa ruchu drogowego ma na celu zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na drogach Unii o 50 % w latach 2020–2030 oraz zmniejszenie tej liczby do poziomu bliskiego zeru do 2050 r.[5] Nie przewiduje się, aby dopuszczenie do ruchu drogowego elektrycznych samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 4,25 tony bez wyposażenia ich w urządzenie ograniczenia prędkości było niezgodne z przedmiotową polityką bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ nowoczesne pojazdy są wyposażone w szereg zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, w tym systemy inteligentnego asystenta kontroli prędkości, które nie istniały w momencie rozszerzenia zakresu dyrektywy 92/6/EWG na pojazdy kategorii N2 w 2002 r.

W tym kontekście należy zauważyć, że elektryczne samochody dostawcze mogą być prowadzone wyłącznie przez doświadczonych kierowców, jeśli nie prowadzą ich kierowcy zawodowi posiadający prawo jazdy kategorii C lub C1: zgodnie z art. 6 ust. 4 lit. c) dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[6] państwa członkowskie mogą zezwolić posiadaczom prawa jazdy kategorii B na prowadzenie na swoim terytorium pojazdów ciężarowych napędzanych paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 4,25 tony, jedynie jeżeli ich prawo jazdy zostało wydane co najmniej dwa lata wcześniej. W niedawno przyjętej czwartej dyrektywie w sprawie praw jazdy[7] rozwiązanie to stało się obowiązkowym przepisem ogólnounijnym, który został rozszerzony na inne pojazdy oprócz pojazdów ciężarowych i który ma być stosowany od dnia 26 listopada 2027 r. Traktowanie pojazdów kategorii N2 napędzanych paliwem alternatywnym, takich jak elektryczne samochody dostawcze, o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 4,25 tony, w taki sposób, jak by były one pojazdami kategorii N1, jest zgodne z tą polityką.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek jest częścią pakietu środków dotyczących konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jego celem jest zmniejszenie kosztów administracyjnych i dostosowawczych ponoszonych przez przemysł w celu zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku pojazdów silnikowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej określonego w ramach prawnych.

W rozporządzeniu (UE) 2019/2144 nałożono wymóg, aby pojazdy kategorii M2, M3, N2 i N3 były wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości zgodne z regulaminem ONZ nr 89. Ponieważ napędzane energią elektryczną pojazdy kategorii N2 o maksymalnej masie całkowitej od 3,5 tony do 4,25 tony są zwolnione z tego wymogu w równoległej procedurze ustawodawczej (zob. dokument COM(2025) 993 final), te same pojazdy powinny być wyłączone z zakresu dyrektywy 92/6/EWG, aby umożliwić ich użytkowanie na drogach bez urządzeń ograniczenia prędkości. Niniejsza dyrektywa zapewnia zatem spójność z wnioskiem dotyczącym zmiany rozporządzenia (UE) 2019/2144.

---

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

5 Por. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

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

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszej dyrektywy stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu na mocy art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. Ponieważ pojazdy silnikowe są coraz częściej użytkowane w ruchu transgranicznym, jednolite ramy prawne zmniejszają koszty przestrzegania i egzekwowania przepisów w całej Unii. Dyrektywa 92/6/EWG zapewnia już wspólne ramy dla montowania i stosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych w Unii. Zmiany tej dyrektywy można dokonać wyłącznie na poziomie Unii.

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do zapewnienia spójności ze zmianami w rozporządzeniu (UE) 2019/2144, które proponuje się równolegle (zob. dokument COM(2025) 993 final).

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, proponowany akt zmieniający powinien mieć zasadniczo tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Zob. dokument COM(2025) 993 final.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Zob. dokument COM(2025) 993 final.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Zob. dokument COM(2025) 993 final.

- **Ocena skutków**

Zob. dokument COM(2025) 993 final.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Zob. dokument COM(2025) 993 final.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie narusza praw podstawowych zapisanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej[8] i jest zgodny z uznanymi w niej zasadami.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Inicjatywa ta nie oznacza żadnych dodatkowych kosztów dla Komisji.

[8] Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Niniejszy wniosek nie wymaga planu wdrożenia. Komisja będzie monitorować transpozycję, wdrażanie i stosowanie nowych przepisów oraz ich przestrzeganie.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 – Zmiany w dyrektywie 92/6/EWG

Artykuł ten zastępuje art. 3 ust. 1 dyrektywy 92/6/EWG. Napędzane energią elektryczną pojazdy kategorii N2 o maksymalnej dopuszczalnej masie od 3,5 tony do 4,25 tony są wyłączone z zakresu stosowania tego przepisu. W celu zapewnienia jasności zastępuje się cały ustęp.

Art. 2 – Transpozycja

Państwa członkowskie mają [trzy miesiące od wejścia w życie rozporządzenia opartego na dokumencie COM(2025) 993 final] na transpozycję tego nowego przepisu do swojego prawa krajowego.

Do niniejszego wniosku nie dodano oceny skutków finansowych i cyfrowych regulacji. Jest ona ujęta w odpowiednim oświadczeniu załączonym do wniosku ustawodawczego COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 92/6/EWG w celu zwolnienia niektórych pojazdów elektrycznych kategorii N2 z wymogu montowania i zastosowania urządzenia ograniczenia prędkości

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[9],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[10],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 92/6/EWG[11] w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych nałożono wymóg montowania i stosowania urządzeń ograniczenia prędkości w pojazdach kategorii N2 i N3. Zgodnie z tym artykułem pojazdy takie mogą być używane na drogach tylko wtedy, gdy są wyposażone w urządzenie ograniczenia prędkości. Wymóg montażu został również włączony do przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144[12].

(2) Dodatkowa masa baterii może spowodować, że masa elektrycznych lekkich pojazdów użytkowych o napędzie bateryjnym przekroczy 3,5 tony. Takie zwiększenie masy wiąże się z wymogiem posiadania przez te pojazdy urządzenia ograniczenia prędkości, chociaż ich ładunek użytkowy i zastosowanie są takie same jak w przypadku lekkich pojazdów użytkowych z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, które nie są objęte zakresem dyrektywy 92/6/EWG. Wymóg ten obciąża producentów pojazdów i przedsiębiorstwa nabywające takie pojazdy nieuzasadnionymi kosztami, spowalniając wzrost liczby bezemisyjnych lekkich pojazdów użytkowych na drogach. Należy zatem zwolnić pojazdy kategorii N2 napędzane energią elektryczną o maksymalnej masie całkowitej od 3,5 do 4,25 tony z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości.

(3) Rozporządzenie (UE) 2019/2144 jest zmieniane równolegle w celu zwolnienia pojazdów kategorii N2 napędzanych energią elektryczną o maksymalnej masie

---

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

całkowitej od 3,5 do 4,25 tony z wymogu wyposażenia w urządzenia ograniczenia prędkości zgodnie z regulaminem ONZ nr 89.

(4) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 92/6/EWG,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiana dyrektywy 92/6/EWG

Art. 3 ust. 1 dyrektywy 92/6/EWG otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy silnikowe kategorii N2 i N3, z wyjątkiem pojazdów kategorii N2 napędzanych energią elektryczną o maksymalnej dopuszczalnej masie od 3,5 do 4,25 tony, były użytkowane na drogach tylko, jeśli są wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, ustawione w taki sposób, aby ich prędkość nie mogła przekroczyć 90 kilometrów na godzinę.”.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [trzy miesiące po wejściu w życie rozporządzenia opierającego się na dokumencie COM(2023) 993 final] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

   Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [UP: proszę uzupełnić datę rozpoczęcia stosowania zmian w rozporządzeniu (UE) 2019/2144 określonych w dokumencie COM(2023) 993 final] r.

   Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]