EIROPAS
KOMISIJA

Strasbūrā, 16.12.2025.
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 92/6/EEK groza, lai noteiktus N2 elektrotransportlīdzekļus atbrīvotu no prasības uzstādīt un izmantot ātruma ierobežošanas ierīci

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Plašāku kontekstu skatīt dokumentā COM(2025) 993 final.

Šī iniciatīva veido daļu no pasākumu kopuma, kuru mērķis ir regulatīvo šķēršļu mazināšana elektrisku vieglo komerciālo transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai.

Padomes Direktīva 92/6/EEK[1] ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ un dažās dalībvalstīs vides aizsardzības apsvērumu dēļ liek uzstādīt un izmantot ātruma ierobežošanas ierīces noteiktos lielas noslodzes transportlīdzekļos (pieejamā smago kravas transportlīdzekļu un autobusu motoru jauda, kas nepieciešama ceļa kāpumu pārvarēšanai, ļauj tiem pārvietoties pa līdzeniem ceļiem ar pārāk lielu ātrumu, kas nav saderīgs ar minēto transportlīdzekļu citu sastāvdaļu, piem., bremžu un riepu, specifikācijām). Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/85/EK[2] paplašina Direktīvas 92/6/EEK tvērumu, iekļaujot visus N2, N3, M2 un M3 transportlīdzekļus. Saskaņā ar Direktīvas 92/6/EEK 3. panta 1. punktu "N2 un N3 kategoriju mehāniskos transportlīdzekļus ceļu satiksmē izmanto tikai tad, ja tie ir aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci, kas noregulēta tā, ka to ātrums nevar pārsniegt 90 kilometru stundā".

Elektriski vieglie komerciālie transportlīdzekļi (e-autofurgoni) to akumulatoru baterijas masas dēļ ir smagāki nekā ar fosilu degvielu darbināmi to ekvivalenti. Lai gan tiem ir tāda pati kravnesība un lietojuma gadījumi kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kuru maksimālā pieļaujamā masa ir mazāka nekā 3,5 tonnas, akumulatoru baterijas papildu masas dēļ tie nonāk N2 kategorijā un tādējādi to tiesību aktu tvērumā, kas prasa ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu t. i., Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144[3] un Direktīvas 92/6/EEK tvērumā.

Ātruma ierobežošanas ierīces uzstādīšanas un izmantošanas izmaksu dēļ šī prasība padara e-autofurgonus, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, mazāk pievilcīgus klientiem, no kuriem daudzi ir MVU un mikrouzņēmumi. Šāds papildu slogs palēnina elektrisku autofurgonu skaita pieaugumu uz ceļiem salīdzinājumā ar līdzīgiem autofurgoniem ar iekšdedzes motoru, kas tādējādi var arī apgrūtināt transportlīdzekļu ražotājiem CO_2 mērķrādītāju sasniegšanu attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Regula (ES) 2019/2144 tajā pašā laikā tiek grozīta ar citu tiesību akta priekšlikumu (COM(2025) 993 final), kurā N2 e-autofurgoni, kuru maksimālā pieļaujamā masa pārsniedz 3,5 tonnas un nav lielāka kā 4,25 tonnas, ir atbrīvoti no pienākuma tikt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, tādējādi tos pielīdzinot ar fosilu degvielu darbināmiem ekvivalentiem – N1 dīzeļmotora autofurgoniem. Regulas (ES) 2019/2144 grozījumam nebūtu nekādas ietekmes, ja attiecīgie transportlīdzekļi – kas ir N2 transportlīdzekļi – nevarētu tikt izmantoti satiksmē, jo nav aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci. Tādēļ ir nepieciešams veikt izmaiņas Direktīvas 92/6/EEK 3. pantā, kas pašlaik noteic, ka visus N2 (un N3) transportlīdzekļus var izmantot satiksmē tikai aprīkotus ar ātruma ierobežošanas ierīci. Šai direktīvai būtu jānodrošina līdzīga atkāpe, lai attiecīgos transportlīdzekļus var izmantot satiksmē arī bez ātruma ierobežošanas ierīces.

---

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

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šī iniciatīva saskan ar kopējo transporta politiku, kas veicina transporta dekarbonizāciju un atbalsta mazemisijas un bezemisiju transportlīdzekļu plašu ieviešanu[4]. Ceļu satiksmes drošības politikas mērķis ir mazināt uz Savienības ceļiem bojāgājušo un smagi cietušo skaitu par 50 % laikā starp 2020. un 2030. gadu un to pietuvināt nullei līdz 2050. gadam[5]. Netiek sagaidīts, ka atļauja izmantot satiksmē ar ātruma ierobežošanas ierīci neaprīkotus e-autofurgonus, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas, nesaskanētu ar ceļu satiksmes drošības politiku, jo moderni transportlīdzekļi ir aprīkoti ar vairākām pilnveidotām vadītājam asistējošām sistēmām, to skaitā intelektiskām ātruma pielāgošanas sistēmām, kādu nebija 2002. gadā, kad Direktīvas 92/6/EEK tvērumā tika iekļauti N2 transportlīdzekļi.

Šajā kontekstā būtu jāatzīmē, ka attiecīgos e-autofurgonus var vadīt tikai pieredzējuši vadītāji, ja vien tos nevada profesionāli vadītāji, kuriem ir C vai C1 kategorijas vadītāja apliecība. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/126/EK[6] 6. panta 4. punkta c) apakšpunktu dalībvalstis savās teritorijās drīkst atļaut B kategorijas vadītāja apliecības turētājiem vadīt ar alternatīvām degvielām darbināmus kravas transportlīdzekļus, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas, tikai tad, ja vadītāja apliecība tiem izdota vismaz pirms diviem gadiem. Nesen pieņemtajā ceturtajā Vadītāja apliecību direktīvā[7], kas jāpiemēro no 2027. gada 26. novembra, šī opcija kļuva par obligātu noteikumu visā Savienībā un papildus kravas transportlīdzekļiem ietvēra citus transportlīdzekļus. Tādu ar alternatīvu degvielu darbināmu N2 transportlīdzekļu kā e-autofurgoni, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 4,25 tonnas, pielīdzināšana N1 transportlīdzekļiem saskan ar šo politiku.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums ietilpst pasākumu kopumā saistībā ar Eiropas autobūves nozares konkurētspēju. Tā mērķis ir mazināt nozarēm administratīvas un pielāgošanas izmaksas, lai nodrošinātu mehānisko transportlīdzekļu vienotā tirgus labu funkcionēšanu, uzturot augstu drošības un vidiskā snieguma līmeni, kāds noteikts tiesiskajā regulējumā.

Regula (ES) 2019/2144 liek M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļus aprīkot ar ātruma ierobežošanas ierīcēm, kas atbilst ANO Noteikumiem Nr. 89. Tā kā ar elektrību darbināmi N2 transportlīdzekļi, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām, tiek paralēlā likumdošanas procedūrā atbrīvoti no minētās prasības (sk. COM(2025) 993 final), šie transportlīdzekļi būtu jāatbrīvo no Direktīvas 92/6/EEK tvēruma, lai ļautu tos izmantot satiksmē bez ātruma ierobežošanas ierīces. Tādējādi šī direktīva nodrošina konsekvenci saistībā ar priekšlikumu izdarīt izmaiņas Regulā (ES) 2019/2144.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā direktīvas priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts.

---

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

5 Sk. Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293

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

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

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu transporta jomas regulēšana ir ES un dalībvalstu dalītā kompetencē. Tā kā pieaug mehānisko transportlīdzekļu izmantošana pārrobežu satiksmē, vienots tiesiskais regulējums mazina atbilstības un izpildes panākšanas izmaksas visā Savienībā. Direktīva 92/6/EEK jau nodrošina vienotu satvaru ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanai un izmantošanai noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Savienībā. Grozījumus minētajā direktīvā var veikt tikai Savienības līmenī.

- **Proporcionalitāte**

Šis priekšlikums nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu konsekvenci saistībā ar Regulas (ES) 2019/2144 grozījumiem, kas ierosināti paralēlā procedūrā (sk. COM(2025) 993 final).

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā akts, kas ir jāgroza, ir direktīva, tad aktam, ar ko izdara grozījumus, principā būtu jābūt tādā pašā formā.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Sk. COM(2025) 993 final.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Sk. COM(2025) 993 final.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Sk. COM(2025) 993 final.

- **Ietekmes novērtējums**

Sk. COM(2025) 993 final.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Sk. COM(2025) 993 final.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartā[8], un ievēroti tajā atzītie principi.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Šī iniciatīva neradīs Komisijai nekādas papildu izmaksas.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Šim priekšlikumam nav nepieciešams īstenošanas plāns. Komisija pārraudzīs jauno noteikumu transponēšanu, īstenošanu un piemērošanu, kā arī atbilstību tiem.

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

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pants. Grozījums Direktīvā 92/6/EEK

Šis pants aizstāj Direktīvas 92/6/EEK 3. panta 1. punktu. Ar elektrību darbināmi N2 transportlīdzekļi, kuru maksimālā pieļaujamā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām, tiek atbrīvoti no minētā noteikuma tvēruma. Skaidrības labad tiek aizstāts viss punkts.

2. pants. Transponēšana

Dalībvalstīm [trīs mēnešos pēc regulas stāšanās spēkā, pamatojoties uz COM(2025) 993 final] jātransponē šis jaunais noteikums savos attiecīgajos nacionālajos tiesību aktos.

Šim priekšlikumam nav pievienots tiesību akta finanšu un digitālais pārskats. To ietver attiecīgs paziņojums, kas pievienots tiesību akta priekšlikumam dokumentā COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Direktīvu 92/6/EEK groza, lai noteiktus N2 elektrotransportlīdzekļus atbrīvotu no prasības uzstādīt un izmantot ātruma ierobežošanas ierīci

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[9],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[10],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

1) Padomes Direktīvas 92/6/EEK[11] par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos 3. panta 1. punkts prasa ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļos. Atbilstoši šim pantam šādus transportlīdzekļus var izmantot satiksmē tikai aprīkotus ar ātruma ierobežošanas ierīci. Uzstādīšanas prasība ir ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/2144[12] integrēta arī mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību aktos.

2) Akumulatoru baterijas papildu masas dēļ ar akumulatoru bateriju darbināmu elektrisku vieglo komerciālo transportlīdzekļu masa var pārsniegt 3,5 tonnas. Šāds masas pieaugums pakļauj minētos transportlīdzekļus prasībai pēc ātruma ierobežošanas ierīces, lai gan to kravnesība un lietojuma gadījumi ir tādi paši kā vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru, kuri nav Direktīvas 92/6/EEK tvērumā. Minētā prasība rada transportlīdzekļu ražotājiem un uzņēmumiem, kuri šādus transportlīdzekļus iegādājas, nepamatotas izmaksas, palēninot bezemisiju vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu satiksmē. Tādēļ ir lietderīgi atbrīvot ar elektroenerģiju darbināmus N2 kategorijas transportlīdzekļus, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām, no prasības tikt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm.

3) Vienlaicīgi Regulā (ES) 2019/2144 tiek izdarīti grozījumi, lai atbrīvotu ar elektroenerģiju darbināmus N2 kategorijas transportlīdzekļus, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām, no prasības tikt aprīkotiem ar ātruma ierobežošanas ierīcēm saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 89.

---

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

4) Tādēļ Direktīva 92/6/EEK ir attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījums Direktīvā 92/6/EEK

Direktīvas 92/6/EEK 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka N2 un N3 kategoriju mehāniskos transportlīdzekļus, izņemot tos N2 kategorijas transportlīdzekļus, kurus darbina elektroenerģija un kuru maksimālā pieļaujamā masa ir starp 3,5 un 4,25 tonnām, drīkst izmantot ceļu satiksmē tikai tad, ja tie ir aprīkoti ar ātruma ierobežošanas ierīci, kas iestatīta tā, ka to ātrums nevar pārsniegt 90 kilometru stundā.".

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [trīs mēneši pēc regulas stāšanās spēkā, pamatojoties uz COM(2023) 993 final] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

   Dalībvalstis piemēro minētos noteikumus no [PB ievietot COM(2023) 993 final noteikto Regulas (ES) 2019/2144 grozījumu piemērošanas datumu].

   Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

5. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*
[...]	*[...]*