EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2025 12 16
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/6/EEB, kad tam tikroms N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms nebūtų taikomas reikalavimas įrengti ir naudoti greičio ribotuvą

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Platesniam kontekstui suprasti žr. COM(2025) 993 *final*.

Ši iniciatyva yra priemonių rinkinio, kuriuo siekiama pašalinti reguliavimo kliūtis, trukdančias diegti elektrines lengvąsias komercines transporto priemones, dalis.

Tarybos direktyva 92/6/EEB[1] įpareigojama tam tikrose sunkiosiose transporto priemonėse įrengti ir naudoti greičio ribotuvus dėl kelių eismo saugumo priežasčių (pasiektas variklio galingumas, reikalingas sunkiasvorių krovinių transporto priemonėms ir autobusams įveikti įkalnes, dėl stabdžių ir padangų specifikacijos suteikia galimybę važiuoti lygiais keliais didesniu greičiu) ir dėl aplinkosaugos priežasčių tam tikrose valstybėse narėse. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/85/EB[2] Direktyvos 92/6/EEB taikymo sritis buvo išplėsta įtraukiant visas N_2, N_3, M_2 ir M_3 kategorijų transporto priemones. Pagal Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnio 1 dalį, „N_2 ir N_3 kategorijų motorinės transporto priemonės galėtų būti naudojamos kelyje tik su įrengtais greičio ribotuvais, nustatančiais, kad transporto priemonių greitis negalėtų viršyti 90 km/h“.

Elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės (elektriniai furgonai) dėl savo baterijos svorio yra sunkesnės nei iškastiniu kuru varomi jų ekvivalentai. Nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejai yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurių didžiausia leidžiama masė yra mažesnė nei 3,5 tonos, dėl papildomos baterijos masės jie priskiriami N_2 kategorijai, todėl jiems taikomi teisės aktai, pagal kuriuos reikalaujama įrengti greičio ribotuvus (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144[3] ir Direktyva 92/6/EEB).

Dėl šio reikalavimo elektriniai furgonai, kurių masė viršija 3,5 tonos, tampa ne tokie patrauklūs klientams, kurių daugelis yra MVĮ ir labai mažos įmonės, dėl išlaidų, susijusių su greičio ribotuvo įrengimu ir naudojimu. Dėl tokios papildomos naštos elektrinių furgonų skaičius keliuose didėja lėčiau, palyginti su panašiais vidaus degimo varikliu varomais furgonais, todėl transporto priemonių gamintojams taip pat gali būti sunkiau pasiekti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normų tikslus.

Reglamentas (ES) 2019/2144 iš dalies keičiamas kartu teikiamu pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto (pateiktu COM(2025) 993 *final*), kuriame N_2 kategorijos elektriniams furgonams, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos, netaikomas įpareigojimas turėti greičio ribotuvus, todėl jiems sudaromos tokios pačios sąlygos kaip ir iškastiniu kuru varomam jų ekvivalentui, t. y. N_1 kategorijos dyzeliniams furgonams. Reglamento (ES) 2019/2144 pakeitimas neturėtų jokio poveikio, jei atitinkamos transporto priemonės, t. y. N_2 kategorijos transporto priemonės, negalėtų būti naudojamos kelyje, nes jose nėra įrengtas greičio ribotuvas. Todėl būtina iš dalies pakeisti Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnį, kuriuo šiuo metu reikalaujama, kad visos N_2 (ir N_3) kategorijos transporto priemonės galėtų būti naudojamos keliuose tik tuo atveju, jei jose įrengtas greičio ribotuvas. Direktyvoje turėtų būti numatyta panaši nukrypti leidžianti nuostata, kad atitinkamas transporto priemones būtų galima naudoti keliuose ir be greičio ribotuvo.

---

1 OL L 57, 1992 3 2, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
2 OL L 327, 2002 12 4, p. 8. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
3 OL L 325, 2019 12 16, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Ši iniciatyva dera su bendra transporto politika, kuria skatinamas transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas ir remiamas platus mažataršių ir visai netaršių transporto priemonių naudojimas[4]. Kelių eismo saugumo politika siekiama 2020–2030 m. 50 proc. sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų Sąjungos keliuose skaičių ir iki 2050 m. šį skaičių priartinti prie nulio[5]. Leidimas keliuose naudoti elektrinius furgonus, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos, be juose įrengto greičio ribotuvo neturėtų būti nesuderinamas su ta kelių eismo saugumo politika, nes šiuolaikinėse transporto priemonėse yra įrengtos įvairios pažangiosios pagalbinės vairavimo sistemos, įskaitant išmaniąsias pagalbines greičio palaikymo sistemas, kurių nebuvo, kai 2002 m. į Direktyvos 92/6/EEB taikymo sritį buvo įtrauktos N_2 kategorijos transporto priemonės.

Šiomis aplinkybėmis reikėtų pažymėti, kad, išskyrus atvejus, kai atitinkamus elektrinius furgonus vairuoja profesionalūs vairuotojai, turintys C arba C1 kategorijos vairuotojo pažymėjimą, juos gali vairuoti tik patyrę vairuotojai: pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB[6] 6 straipsnio 4 dalies c punktą, valstybės narės gali leisti B kategorijos vairuotojo pažymėjimo turėtojams savo atitinkamose teritorijose vairuoti alternatyviuosius degalus naudojančias krovinines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos, tik tuo atveju, jei jų pažymėjimas buvo išduotas bent prieš dvejus metus. Neseniai priimtoje ketvirtojoje Vairuotojų pažymėjimų direktyvoje[7] ši galimybė tapo privaloma Sąjungos masto nuostata, kuri pradėta taikyti ne tik krovininėms transporto priemonėms, bet ir kitoms transporto priemonėms ir kuri turi būti taikoma nuo 2027 m. lapkričio 26 d. Šią politiką atitinka alternatyviuosius degalus naudojančių N_2 kategorijos transporto priemonių, pvz., elektrinių furgonų, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos, traktavimas taip, tarsi jos būtų N_1 kategorijos transporto priemonės.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas yra priemonių, susijusių su Europos automobilių pramonės konkurencingumu, rinkinio dalis. Juo siekiama sumažinti pramonės šakų administracines ir prisitaikymo išlaidas, kad būtų užtikrinta gerai veikianti bendroji motorinių transporto priemonių rinka, kartu išlaikant reguliavimo sistemoje nustatytą aukštą saugos ir aplinkosauginio veiksmingumo lygį.

Reglamente (ES) 2019/2144 reikalaujama, kad M_2, M_3, N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse būtų įrengti JT taisyklę Nr. 89 atitinkantys greičio ribotuvai. Kadangi N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, šis reikalavimas netaikomas pagal lygiagrečią teisėkūros procedūrą (žr. COM(2025) 993 *final*), toms pačioms transporto priemonėms Direktyva 92/6/EEB neturėtų būti taikoma, kad jas būtų galima naudoti keliuose be greičio ribotuvų. Taigi šia direktyva užtikrinamas suderinamumas su pasiūlymu iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2019/2144.

---

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

5 Žr. „Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus“. COM(2018) 293 *final*; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 OL L 403, 2006 12 30, p. 18. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

7 OL L, 2025/2205, 2025 11 5. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šios direktyvos teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Kompetencija reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą ES dalijasi su valstybėmis narėmis. Kadangi motorinės transporto priemonės vis dažniau naudojamos tarpvalstybiniu mastu, vienoda teisinė sistema mažina reikalavimų laikymosi ir vykdymo užtikrinimo išlaidas visoje Sąjungoje. Direktyva 92/6/EEB jau nustatyta bendra greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo tam tikrų kategorijų transporto priemonėse Sąjungoje sistema. Tą direktyvą galima iš dalies pakeisti tik Sąjungos lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina suderinamumui su tuo pačiu metu siūlomais Reglamento (ES) 2019/2144 pakeitimais užtikrinti (žr. COM(2025) 993 *final*).

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi iš dalies keičiamas teisės aktas yra direktyva, siūlomas teisės aktas, kuriuo ji iš dalies keičiama, iš principo taip pat turėtų būti direktyva.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Žr. COM(2025) 993 *final*.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Žr. COM(2025) 993 *final*.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Žr. COM(2025) 993 *final*.

- **Poveikio vertinimas**

Žr. COM(2025) 993 *final*.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Žr. COM(2025) 993 *final*.

- **Pagrindinės teisės**

Šiuo pasiūlymu paisoma pagrindinių teisių, įtvirtintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje[8], ir laikomasi joje pripažintų principų.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Dėl šios iniciatyvos Komisija nepatirs jokių papildomų išlaidų.

[8] OL C 326, 2012 10 26, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šiam pasiūlymui įgyvendinimo planas nėra reikalingas. Komisija stebės, kaip naujoji nuostata perkeliama į nacionalinę teisę, įgyvendinama ir taikoma ir kaip jos laikomasi.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnis. Direktyvos 92/6/EEB pakeitimas

Šiuo straipsniu pakeičiama Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnio 1 dalis. Ši nuostata netaikoma N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra 3,5–4,25 tonos. Aiškumo sumetimais buvo pakeista visa dalis.

2 straipsnis. Perkėlimas į nacionalinę teisę

Valstybės narės turi per [tris mėnesius nuo reglamento, grindžiamo COM(2025) 993 *final,* įsigaliojimo] perkelti šią naują nuostatą į savo atitinkamą nacionalinę teisę.

Į šį pasiūlymą neįtraukta jokia teisės akto pasiūlymo finansinio poveikio ir skaitmeninių aspektų pažyma. Tai aptariama atitinkamoje pažymoje, pridėtoje prie pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto COM(2025) 993 *final*.

2025/0424 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/6/EEB, kad tam tikroms N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms nebūtų taikomas reikalavimas įrengti ir naudoti greičio ribotuvą

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[9],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[10],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) Tarybos direktyvos 92/6/EEB[11] dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse 3 straipsnio 1 dalyje reikalaujama įrengti ir naudoti greičio ribotuvus N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse. Pagal tą straipsnį tokios transporto priemonės gali būti naudojamos kelyje tik tuo atveju, jei jose įrengtas greičio ribotuvas. Įrengimo reikalavimas taip pat įtrauktas į motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktus Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/2144[12];

(2) dėl baterijos papildomos masės elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis masė gali viršyti 3,5 tonos. Dėl tokio masės padidėjimo toms transporto priemonėms taikomas reikalavimas turėti greičio ribotuvą, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms netaikoma Direktyva 92/6/EEB. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nepagrįstų išlaidų, o tai stabdo visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių naudojimo keliuose plėtrą. Todėl tikslinga N_2 kategorijos elektrinėms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;

(3) Reglamentas (ES) 2019/2144 kartu iš dalies keičiamas siekiant netaikyti reikalavimo pagal JT taisyklę Nr. 89 įrengti greičio ribotuvus elektrinėms N_2 kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos;

---

9 OL C [...], [...], p. [...].
10 OL C [...], [...], p. [...].
11 OL L 57, 1992 3 2, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 OL L 325, 2019 12 16, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

(4) todėl Direktyva 92/6/EEB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 92/6/EEB daliniai pakeitimai

Direktyvos 92/6/EEB 3 straipsnio 1 dalis pakeičiama tokiu tekstu:

„1. Valstybės narės imasi visų reikiamų priemonių užtikrinti, kad N_2 ir N_3 kategorijų motorinės transporto priemonės, išskyrus N_2 kategorijos elektrines transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra 3,5–4,25 tonos, galėtų būti naudojamos kelyje tik su įrengtu greičio ribotuvu, nustatančiu, kad transporto priemonių greitis neviršytų 90 km/h.“.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [trys mėnesiai po reglamento, grindžiamo COM(2023) 993 *final*, įsigaliojimo] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

   Tas nuostatas jos taiko nuo [Leidinių biurui: įrašykite Reglamento (ES) 2019/2144 pakeitimų, pateiktų COM(2023) 993 *final*, taikymo pradžios datą].

   Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas / Pirmininkė	*Pirmininkas / Pirmininkė*
[...]	*[...]*