EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2025.12.16.
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a 92/6/EGK irányelvnek egyes N2 kategóriájú elektromos járműveknek a sebességkorlátozó készülék beépítésére és használatára vonatkozó követelmény alóli mentesítése céljából történő módosításáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A javaslat tágabb összefüggése a következő dokumentumban olvasható: COM(2025) 993 final.

Ez a kezdeményezés egy olyan intézkedéscsomag részét képezi, amelynek célja az elektromos könnyű haszongépjárművek elterjedését gátló szabályozási akadályok felszámolása.

A 92/6/EGK tanácsi irányelv[1] közúti közlekedésbiztonsági okokból (mivel a nehéz tehergépjárművek és autóbuszok motorteljesítménye, amely ahhoz szükséges, hogy emelkedőkön feljussanak, lehetővé teszi, hogy sík utakon olyan túl nagy sebességgel haladjanak, amely nem egyeztethető össze e járművek egyéb részegységeinek, mint például a fékeknek és gumiabroncsoknak a jellemzőivel), valamint egyes tagállamok vonatkozásában környezetvédelmi okokból sebességkorlátozó készülékek felszerelését és használatát írja elő. A 2002/85/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[2] kiterjesztette a 92/6/EGK irányelv hatályát valamennyi N2, N3, M2 és M3 kategóriájú járműre. A 92/6/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével összhangban „a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az N2 és N3 kategóriájú gépjárművek a közutakon csak akkor legyenek használhatók, ha olyan sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve, amelyet úgy állítanak be, hogy sebességük ne haladhassa meg a 90 km/óra értéket.”

Az elektromos könnyű haszongépjárművek (elektromos kisteherautók) az akkumulátoruk tömege miatt nehezebbek, mint a velük egyenértékű, fosszilis üzemanyaggal működő kisteherautók. Bár hasznos terhelésük és felhasználási eseteik megegyeznek a 3,5 tonna alatti megengedett legnagyobb össztömegű, belső égésű motorral rendelkező könnyű haszongépjárművekéivel, az akkumulátor többlettömege miatt az N2 kategóriába esnek, és így a sebességkorlátozó készülékek beépítését előíró jogszabály – az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet[3] és a 92/6/EGK irányelv – hatálya alá tartoznak.

Ez a követelmény a sebességkorlátozó készülék telepítésével és használatával járó költségek miatt csökkenti a 3,5 tonnát meghaladó tömegű elektromos kisteherautók vonzerejét a kategória vásárlói (köztük sok kkv és mikrovállalkozás) szemében. Ez a többletkövetelmény lassítja az elektromos kisteherautók közutakon való elterjedését a hasonló, belső égésű motorral felszerelt kisteherautókhoz képest, mindez pedig ahhoz is vezethet, hogy az érintett járműgyártók nehezebben tudják teljesíteni a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékeket.

Egy párhuzamos (a COM(2025) 993 final dokumentumban foglalt) jogalkotási javaslat módosítja az (EU) 2019/2144 rendeletet, oly módon, hogy a 3,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 4,25 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, N2 kategóriájú elektromos kisteherautók mentesülnek a sebességkorlátozó készülékkel való felszerelés kötelezettsége alól, és ezáltal a velük egyenértékű, fosszilis dízelüzemanyaggal működő, N1 kategóriájú kisteherautókkal azonos elbírálás alá esnek. Az (EU) 2019/2144 rendelet módosításának azonban nem lenne hatása, ha az érintett N2 kategóriájú járműveket azért nem lehetne használni a közutakon, mert nem rendelkeznek sebességkorlátozó készülékkel. Ezért módosítani kell a 92/6/EGK irányelv 3. cikkét, amely jelenleg előírja, hogy valamennyi N2 (és N3) kategóriájú jármű csak sebességkorlátozó készülékkel felszerelve használható a

[1] HL L 57., 1992.3.2., 27. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
[2] HL L 327., 2002.12.4., 8. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
[3] HL L 325., 2019.12.16., 1. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

közutakon. Az irányelvnek a fentihez hasonló eltérésről kell rendelkeznie annak érdekében, hogy az érintett járművek sebességkorlátozó készülék nélkül is használhatók legyenek a közutakon.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A kezdeményezés összhangban van a közös közlekedéspolitikával, amelynek céljai közé tartozik a közlekedés dekarbonizációjának megvalósítása, valamint az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek széles körű elterjedésének elősegítése[4]. A közúti közlekedésbiztonsági politika arra irányul, hogy 2020 és 2030 között 50 %-kal, 2050-re pedig közel nullára csökkenjen az Unió közútjain bekövetkező halálesetek és súlyos sérülések száma[5]. A 3,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 4,25 tonna megengedett legnagyobb össztömegű elektromos kisteherautók közúti használatának sebességkorlátozó berendezés nélküli engedélyezése várhatóan nem összeegyeztethetetlen ezzel a közlekedésbiztonsági politikával, mivel a modern járművek napjainkban számos fejlett vezetéstámogató rendszerrel vannak felszerelve, beleértve az intelligens sebességszabályozó rendszereket is, amelyek még nem léteztek, amikor a 92/6/EGK irányelv hatályát 2002-ben kiterjesztették az N2 kategóriájú járművekre.

Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy az érintett elektromos kisteherautókat csak tapasztalt (vagy C vagy C1 kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező hivatásos) járművezetők vezethetik: A 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[6] 6. cikke (4) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamok csak akkor engedélyezhetik a 3,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 4,25 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, alternatív üzemanyaggal működő tehergépjárművek vezetését a B kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők részére a területükön, ha a vezetői engedélyt legalább két évvel korábban állították ki. A vezetői engedélyekről szóló, nemrégiben elfogadott negyedik irányelvben[7] ez a lehetőség kötelező, uniós szintű rendelkezéssé vált, amelyet a tehergépjárműveken kívüli járművekre is kiterjesztettek, és 2027. november 26-tól kell alkalmazni. A 3,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 4,25 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, alternatív üzemanyaggal működő, N2 kategóriájú járművek, például az elektromos kisteherautók oly módon történő kezelése, mintha N1 kategóriájú járművek lennének, összhangban van ezzel a szakpolitikával.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat az európai gépjárműipar versenyképességére vonatkozó intézkedéscsomag részét képezi. Célja, hogy a gépjárművek jól működő egységes piacának biztosítása érdekében csökkentse az iparágak adminisztratív és alkalmazkodási költségeit, ugyanakkor fenntartsa a szabályozási keretben meghatározott magas szintű biztonsági és környezeti teljesítményt.

Az (EU) 2019/2144 rendelet előírja, hogy az M2, M3, N2 és N3 kategóriájú járműveket fel kell szerelni a 89. számú ENSZ-előírásnak megfelelő sebességkorlátozó készülékkel. Mivel a 3,5 és 4,25 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű, elektromos meghajtású, N2 kategóriájú járművek párhuzamos jogalkotási eljárás keretében mentesülnek e követelmény alól (lásd: COM(2025) 993 final), az említett járműveket mentesíteni kell a 92/6/EGK irányelv hatálya alól annak érdekében, hogy sebességkorlátozó készülékek nélkül

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

[5] Lásd: Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

[6] HL L 403., 2006.12.30., 18. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

[7] HL L 2025/2205, 2025.11.5. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

lehessen őket használni a közutakon. Ez az irányelv ezért biztosítja az összhangot az (EU) 2019/2144 rendelet módosítására irányuló javaslattal.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Ezen irányelv jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) pontja értelmében az EU a tagállamokkal megosztott hatáskörrel rendelkezik a közlekedés szabályozása tekintetében. Mivel a gépjárműveket egyre inkább határokon átnyúlóan használják, az egységes jogi keret Unió-szerte csökkenti a megfelelési és végrehajtási költségeket. A 92/6/EGK irányelv már közös keretet biztosít a sebességkorlátozó készülékek egyes gépjármű-kategóriákba történő beépítéséhez és használatához az Unióban. Az említett irányelvet csak uniós szinten lehet módosítani.

- **Arányosság**

Ez a javaslat nem lépi túl az (EU) 2019/2144 rendelet párhuzamosan javasolt módosításaival (lásd: COM(2025) 993 final) való összhang biztosításához szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítandó jogi aktus egy irányelv, a módosító aktust elvben azonos formában kell elfogadni.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Lásd: COM(2025) 993 final.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Lásd: COM(2025) 993 final.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Lásd: COM(2025) 993 final.

- **Hatásvizsgálat**

Lásd: COM(2025) 993 final.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Lásd: COM(2025) 993 final.

- **Alapjogok**

E javaslat tiszteletben tartja az Európai Unió Alapjogi Chartájában[8] rögzített alapjogokat, és betartja az abban elismert elveket.

[8] HL C 326., 2012.10.26., 391. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Ez a kezdeményezés nem jár további költségekkel a Bizottság számára.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

E javaslat nem igényel végrehajtási tervet. A Bizottság nyomon fogja követni az új rendelkezés átültetését, végrehajtását és alkalmazását, valamint az annak való megfelelést.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

1. cikk: A 92/6/EGK irányelv módosítása

Ez a cikk a 92/6/EGK irányelv 3. cikke (1) bekezdésének helyébe lép. Az N2 kategóriájú, elektromos meghajtású, 3,5 és 4,25 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű járművek mentesülnek az említett rendelkezés hatálya alól. Az egyértelműség érdekében a teljes bekezdés helyébe új szöveg lép.

2. cikk: Átültetés

A tagállamoknak [a COM(2025) 993 final dokumentumon alapuló rendelet hatálybalépésétől számított három hónapon] belül át kell ültetniük ezt az új rendelkezést nemzeti jogukba.

Ez a javaslat nem tartalmaz pénzügyi és digitális kimutatást. E szempontokat a COM(2025) 993 final jogalkotási javaslathoz csatolt megfelelő nyilatkozat tartalmazza.

2025/0424 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a 92/6/EGK irányelvnek egyes N2 kategóriájú elektromos járműveknek a sebességkorlátozó készülék beépítésére és használatára vonatkozó követelmény alóli mentesítése céljából történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[9],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[10],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) Az egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló 92/6/EGK tanácsi irányelv[11] 3. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az N2 és N3 kategóriájú járművek esetében sebességkorlátozó készülékeket kell felszerelni és használni. Az említett cikk értelmében az ilyen járművek csak akkor használhatók a közutakon, ha sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve. A felszerelési követelmény az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet[12] révén a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó jogszabályokba is beépült.

(2) Az akkumulátor hozzáadott tömege miatt az elektromos meghajtású, akkumulátoros könnyű haszongépjárművek tömege meghaladhatja a 3,5 tonnát. A tömegnövekedés miatt ezek a járművek a sebességkorlátozó készülékre vonatkozó követelmény hatálya alá esnek, holott hasznos terhelésük és felhasználási esetük megegyezik a 92/6/EGK irányelv hatályán kívül eső, belső égésű motorral felszerelt könnyű haszongépjárművekével. Ez a követelmény indokolatlan költségeket ró a járműgyártókra és az ilyen járműveket vásárló vállalkozásokra, lelassítva a kibocsátásmentes könnyű haszongépjárművek elterjedését a közutakon. Ezért a 3,5 és 4,25 tonna közötti műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű, elektromos energiával hajtott, N2 kategóriájú járműveket helyénvaló mentesíteni a sebességkorlátozó készülékkel való felszerelés követelménye alól.

(3) Az (EU) 2019/2144 rendelet ezzel párhuzamosan módosul annak érdekében, hogy az elektromos energiával hajtott, 3,5 és 4,25 tonna közötti műszakilag megengedett

---

9 HL C […]., […]., […]. o.
10 HL C […]., […]., […]. o.
11 HL L 57., 1992.3.2., 27. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 HL L 325., 2019.12.16., 1. o. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

legnagyobb össztömegű, N2 kategóriájú járművek mentesüljenek a 89. számú ENSZ-előírás szerinti sebességkorlátozó készülékkel való felszerelés követelménye alól.

(4) A 92/6/EGK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 92/6/EGK irányelv módosítása

A 92/6/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdése helyébe a következő lép:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az N2 és N3 kategóriájú gépjárművek – az N2 kategóriájú, elektromos meghajtású és 3,5 és 4,25 tonna közötti megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművek kivételével – a közúton csak akkor legyenek használhatók, ha olyan sebességkorlátozó készülékkel vannak felszerelve, amelyet úgy állítanak be, hogy sebességük ne haladhassa meg a 90 km/óra értéket.”

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb [a COM(2023) 993 final dokumentumon alapuló rendelet hatálybalépésétől számított három hónap]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Ezeket a rendelkezéseket [Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az (EU) 2019/2144 rendeletet érintő, a COM(2023) 993 final dokumentumban szereplő módosítások alkalmazásának kezdőnapját]-tól/-től alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
[...]	*[...]*