EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 92/6/EØF med henblik på fritagelse af visse elektriske køretøjer i klasse N2 fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

For en bredere sammenhæng henvises til COM(2025) 993 final.

Dette initiativ er en del af en pakke af foranstaltninger, der har til formål at fjerne lovgivningsmæssige hindringer for udbredelsen af elektriske lette erhvervskøretøjer.

Rådets direktiv 92/6/EØF[1] foreskriver montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse tunge køretøjer af hensyn til trafiksikkerheden (den tilgængelige motorkraft for tunge godskøretøjer og busser, der er nødvendig for kørsel på stejle veje, gør det muligt at køre på vandrette veje med for høje hastigheder, der ikke er forenelige med specifikationerne for andre komponenter i disse køretøjer såsom bremser og dæk) og af hensyn til miljøbeskyttelsen i visse medlemsstater. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/85/EF[2] blev anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF udvidet til at omfatte alle køretøjer i klasse N2, N3, M2 og M3. I artikel 3, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF hedder det, at "motorkøretøjer i klasse N2 og N3 kun kan benyttes på offentlig vej, hvis de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning, der er således indstillet, at køretøjets hastighed ikke kan overstige 90 km/h."

Elektriske lette erhvervskøretøjer (el-varevogne) er tungere end tilsvarende modeller, der kører på fossile brændstoffer, på grund af vægten af deres batteri. Selv om de har samme nyttelast og anvendelsestilfælde som et let erhvervskøretøj med forbrændingsmotor med en størst tilladt totalvægt på under 3,5 ton, falder de på grund af batteriets ekstra vægt ind under klasse N2 og dermed ind under anvendelsesområdet for lovgivning, der kræver montering af hastighedsbegrænsende anordninger, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144[3] og direktiv 92/6/EØF.

Dette krav gør sådanne elektriske varevogne med en masse på over 3,5 ton mindre attraktive for kunderne, hvoraf mange er SMV'er og mikrovirksomheder, på grund af de omkostninger, der er forbundet med at installere og anvende den hastighedsbegrænsende anordning. En sådan yderligere byrde sinker udbredelsen af elektriske varevogne sammenlignet med lignende varevogne med forbrændingsmotor, hvilket derfor også kan gøre det vanskeligere for køretøjsfabrikanterne at nå emissionsmålene for lette erhvervskøretøjer.

Forordning (EU) 2019/2144 foreslås ændret samtidig (COM(2025) 993 final) med den ændring, at elektriske varevogne i klasse N2 med en størst tilladt totalvægt på over 3,5 ton og op til 4,25 fritages fra forpligtelsen til at være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger og dermed ligestille dem med tilsvarende modeller, der kører på fossile brændstoffer, dieselvarevogne i klasse N_1. Ændringen af forordning (EU) 2019/2144 ville ikke have nogen virkning, hvis de pågældende køretøjer — som er N2-køretøjer — ikke ville kunne anvendes på vejene, fordi de ikke er udstyret med en hastighedsbegrænsende anordning. Det er derfor nødvendigt at ændre artikel 3 i direktiv 92/6/EØF, som i øjeblikket kræver, at køretøjer i klasse N2 (og N3) kun må anvendes på vej, hvis de er udstyret med en hastighedsbegrænsende anordning. Direktivet bør indeholde en lignende undtagelse, således at de pågældende køretøjer også kan anvendes på vej uden en hastighedsbegrænsende anordning.

---

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

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette initiativ er i overensstemmelse med den fælles transportpolitik, som fremmer dekarboniseringen af transportsektoren og støtter den videst mulige udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer[4]. Trafiksikkerhedspolitikken har til formål at reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede på vejene i Unionen med 50 % mellem 2020 og 2030 og bringe disse tal tæt på nul senest i 2050[5]. Tilladelse til at anvende elektriske varevogne med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton, men ikke over 4,25 ton, uden at de er udstyret med en hastighedsbegrænsende anordning, forventes ikke at være i strid med denne trafiksikkerhedspolitik, da moderne køretøjer er udstyret med en række avancerede førerstøttesystemer, herunder intelligente farttilpasningssystemer, som ikke eksisterede, da anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF blev udvidet til at omfatte køretøjer i klasse N2 i 2002.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at de pågældende elektriske varevogne kun kan føres af erfarne chauffører, medmindre de føres af erhvervschauffører med et kategori C- eller C1-kørekort: i overensstemmelse med artikel 6, stk. 4, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF[6] kan medlemsstaterne kun tillade indehavere af et kategori B-kørekort at føre godskøretøjer, der bruger alternative brændstoffer, med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton, men ikke over 4,25 ton på deres respektive områder, hvis dette kørekort er udstedt mindst to år tidligere. I det nyligt vedtagne fjerde kørekortdirektiv[7] er denne mulighed blevet en obligatorisk EU-dækkende bestemmelse, som er blevet udvidet til at omfatte andre køretøjer ud over godskøretøjer, og som skal finde anvendelse fra den 26. november 2027. Behandlingen af N2-køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, såsom elektriske varevogne, med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton, men ikke 4,25 ton, på en måde, som var de N1-køretøjer, er i overensstemmelse med denne politik.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er en del af en pakke af foranstaltninger vedrørende den europæiske bilindustris konkurrenceevne. Det har til formål at reducere de administrative omkostninger og tilpasningsomkostningerne for industrien for at sikre et velfungerende indre marked for motorkøretøjer, samtidig med at det høje niveau for sikkerhed og miljøpræstationer, der er fastsat i de lovgivningsmæssige rammer, opretholdes.

I henhold til forordning (EU) 2019/2144 skal køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 være udstyret med hastighedsbegrænsende anordninger, der er i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89. Da N2-køretøjer, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton fritages fra dette krav i en parallel lovgivningsprocedure (se COM (2025) 993 final), bør de samme køretøjer fritages fra anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF for at tillade deres anvendelse på vej uden hastighedsbegrænsende anordninger. Dette direktiv sikrer således overensstemmelse med forslaget om ændring af forordning (EU) 2019/2144.

---

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

5 Se: Bæredygtig mobilitet i Europa: sikker, opkoblet og ren, COM(2018) 293 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette direktiv er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. Da motorkøretøjer i stigende grad anvendes på tværs af grænserne, vil en ensartet retlig ramme reducere overholdelses- og håndhævelsesomkostningerne i hele Unionen. Direktiv 92/6/EØF udgør allerede en fælles ramme for montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Unionen. Ændring af nævnte direktiv kan kun ske på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Dette forslag går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at sikre overensstemmelse med de ændringer af forordning (EU) 2019/2144, der foreslås parallelt (se COM (2025) 993 final).

- **Valg af instrument**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør den foreslåede ændringsretsakt principielt have samme form.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Jf. COM(2025) 993 final.

- **Høringer af interessenter**

Jf. COM(2025) 993 final.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Jf. COM(2025) 993 final.

- **Konsekvensanalyse**

Jf. COM(2025) 993 final.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Jf. COM(2025) 993 final.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder som nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder[8] og de principper, der er anerkendt derved.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Dette initiativ vil ikke medføre yderligere omkostninger for Kommissionen.

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

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Dette forslag omfatter ikke krav om en gennemførelsesplan. Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og anvendelsen af den nye bestemmelse og dens overholdelse.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 Ændring af direktiv 92/6/EØF

Denne artikel erstatter artikel 3, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF. Køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet, og som har en størst tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 4,25 ton, er fritaget fra denne bestemmelses anvendelsesområde. Af klarhedshensyn erstattes hele stykket.

Artikel 2 Gennemførelse

Medlemsstaterne har [tre måneder fra ikrafttrædelsen af forordningen baseret på COM (2025) 993 final] til at gennemføre denne nye bestemmelse i deres respektive nationale lovgivning.

Der er ikke tilføjet nogen oversigt over finansielle og digitale virkninger til dette forslag. Den tilsvarende oversigt, der er vedlagt lovgivningsforslaget i COM (2025) 993 final, dækker også dette forslag.

2025/0424 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 92/6/EØF med henblik på fritagelse af visse elektriske køretøjer i klasse N2 fra kravet om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[9],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[10],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 92/6/EØF[11] om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer skal der monteres og anvendes hastighedsbegrænsende anordninger i køretøjer i klasse N2 og N3. I henhold til nævnte artikel må sådanne køretøjer kun anvendes på vej, hvis de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144[12] er dette monteringskrav blevet integreret i lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer.

(2) For batteridrevne elektriske lette erhvervskøretøjers vedkommende kan den ekstra vægt af batteriet medføre, at køretøjets vægt overstiger 3,5 ton. Med en sådan vægtforøgelse er disse køretøjer underlagt kravet om en hastighedsbegrænsende anordning, selv om deres nyttelast og anvendelsestilfælde er de samme som for lette erhvervskøretøjer med forbrændingsmotor, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 92/6/EØF. Dette krav pålægger køretøjsfabrikanter og virksomheder, der køber sådanne køretøjer, uberettigede omkostninger, hvilket bremser stigningen i antallet af lette nulemissionserhvervskøretøjer på vejene. Derfor bør køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet med en teknisk tilladt totalmasse på mellem 3,5 og 4,25 ton, fritages fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning.

(3) Forordning (EU) 2019/2144 ændres sideløbende med henblik på at fritage køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet med en teknisk tilladt totalmasse på

---

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

mellem 3,5 og 4,25 ton, fra kravet om at være påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning i overensstemmelse med FN-regulativ nr. 89.

(4) Direktiv 92/6/EØF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 92/6/EØF

Artikel 3, stk. 1, i direktiv 92/6/EØF affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at motorkøretøjer i klasse N2 og N3, med undtagelse af de køretøjer i klasse N2, der fremdrives ved hjælp af elektricitet med en størst tilladt totalvægt på mellem 3,5 og 4,25 ton, kun kan benyttes på offentlig vej, hvis de er påmonteret en hastighedsbegrænsende anordning, der er således indstillet, at køretøjets hastighed ikke kan overstige 90 km/h.".

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [tre måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for forordningen baseret på COM(2023) 993 final] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

   De anvender disse love og bestemmelser fra den [Publikationskontor: indsæt venligst datoen for anvendelsen af ændringen af forordning (EU) 2019/2144 som angivet i COM(2023) 993 final].

   Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den […].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]