ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ με σκοπό την εξαίρεση ορισμένων ηλεκτρικών οχημάτων N2 από την απαίτηση εγκατάστασης και χρήσης διάταξης περιορισμού της ταχύτητας

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Για το ευρύτερο πλαίσιο, βλ. COM(2025) 993 final.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποτελεί μέρος μιας δέσμης μέτρων που αποσκοπούν στην άρση των κανονιστικών εμποδίων στη διάδοση των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

Η οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου[1] επιβάλλει την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένα βαρέα οχήματα για λόγους οδικής ασφάλειας (η διαθέσιμη ισχύς κινητήρα που χρειάζονται τα βαρέα φορτηγά οχήματα και τα λεωφορεία για να μπορούν να κινούνται σε ανωφέρειες τούς επιτρέπει να κινούνται σε ισόπεδες οδούς με υπερβολικές ταχύτητες, που είναι ασυμβίβαστες με τις προδιαγραφές άλλων κατασκευαστικών στοιχείων των εν λόγω οχημάτων, όπως του συστήματος πέδησης και των ελαστικών) και για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας σε ορισμένα κράτη μέλη. Η οδηγία 2002/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[2] επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ σε όλα τα οχήματα των κατηγοριών N2, N3, M2 και M3. Όπως ορίζει το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ, τα οχήματα των κατηγοριών N2 και N3 μπορούν να τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνον εφόσον διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας ρυθμισμένη ούτως ώστε η ταχύτητά τους να μην υπερβαίνει τα 90 km/h.

Τα ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (ηλεκτρικά ημιφορτηγά) είναι βαρύτερα από τα αντίστοιχα οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, λόγω του βάρους της μπαταρίας τους. Μολονότι έχουν το ίδιο ωφέλιμο φορτίο και τις ίδιες χρήσεις με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας μικρότερης των 3,5 τόνων, λόγω του πρόσθετου βάρους της μπαταρίας υπάγονται στην κατηγορία N2 και, ως εκ τούτου, στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας που απαιτεί την εγκατάσταση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας — δηλαδή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3] και της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ.

Λόγω του κόστους που συνεπάγεται η εγκατάσταση και η χρήση της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας, η απαίτηση αυτή καθιστά τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά με μάζα άνω των 3,5 τόνων λιγότερο ελκυστικά για τους αγοραστές, πολλοί από τους οποίους είναι ΜΜΕ και πολύ μικρές επιχειρήσεις. Αυτή η πρόσθετη επιβάρυνση περιορίζει την αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών ημιφορτηγών στους δρόμους σε σύγκριση με παρόμοια ημιφορτηγά με κινητήρα εσωτερικής καύσης, γεγονός που ενδέχεται να δυσχεράνει ακόμα περισσότερο την επίτευξη των στόχων επιδόσεων των κατασκευαστών οχημάτων ως προς το CO_2 στην κατηγορία των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 τροποποιείται με μια παράλληλη νομοθετική πρόταση [που διατυπώνεται στο κείμενο COM(2025) 993 final], η οποία συνίσταται στην εξαίρεση των ηλεκτρικών ημιφορτηγών N2 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 4,25 τόνους από την υποχρέωση να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας, με αποτέλεσμα να τίθενται σε ισότιμη βάση με τα αντίστοιχα οχήματα που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, τα πετρελαιοκίνητα ημιφορτηγά N1. Η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 δεν θα είχε κανένα αποτέλεσμα εάν

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

απαγορευόταν η κίνηση των οχημάτων αυτών —τα οποία είναι οχήματα κατηγορίας N2— στον δρόμο λόγω απουσίας διάταξης περιορισμού της ταχύτητας. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί το άρθρο 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ, το οποίο επί του παρόντος ορίζει ότι όλα τα οχήματα N2 (και N3) μπορούν να τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνο εάν διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας. Η οδηγία θα πρέπει να προβλέπει παρόμοια παρέκκλιση, ώστε τα εν λόγω οχήματα να μπορούν να τίθενται σε οδική κυκλοφορία ακόμα και αν δεν διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρωτοβουλία συνάδει με την κοινή πολιτική μεταφορών, η οποία προωθεί την απανθρακοποίηση των μεταφορών και στηρίζει την ευρεία διάδοση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών[4]. Η πολιτική για την οδική ασφάλεια αποσκοπεί στη μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών στους δρόμους της Ένωσης κατά 50 % μεταξύ του 2020 και του 2030 και στην επίτευξη σχεδόν μηδενικού αριθμού τέτοιων περιστατικών έως το 2050[5]. Η δυνατότητα χρήσης ηλεκτρικών ημιφορτηγών με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων στον δρόμο όταν αυτά δεν διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας δεν αναμένεται να είναι ασύμβατη με την εν λόγω πολιτική για την οδική ασφάλεια, καθώς τα σύγχρονα οχήματα είναι εξοπλισμένα με μια σειρά προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, όπως ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας, τα οποία δεν υπήρχαν όταν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ επεκτάθηκε στα οχήματα N2 το 2002.

Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι, εκτός εάν οδηγούνται από επαγγελματίες οδηγούς με άδεια κατηγορίας C ή C1, τα εν λόγω ηλεκτρικά ημιφορτηγά οδηγούνται μόνο από έμπειρους οδηγούς: Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχείο γ) της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[6], τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους κατόχους άδειας οδήγησης κατηγορίας B να οδηγούν φορτηγά οχήματα εναλλακτικών καυσίμων με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων αλλά όχι άνω των 4,25 τόνων στο αντίστοιχο έδαφός τους, μόνον εάν η άδεια έχει εκδοθεί τουλάχιστον δύο χρόνια νωρίτερα. Στην πρόσφατα εκδοθείσα τέταρτη οδηγία για τις άδειες οδήγησης[7], η δυνατότητα αυτή έχει καταστεί υποχρεωτική διάταξη σε επίπεδο Ένωσης, έχει επεκταθεί σε άλλα οχήματα πέραν των φορτηγών οχημάτων και θα αρχίσει να εφαρμόζεται στις 26 Νοεμβρίου 2027. Η αντιμετώπιση των οχημάτων N2 με εναλλακτικά καύσιμα, όπως τα ηλεκτρικά ημιφορτηγά, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3,5 τόνων αλλά όχι άνω των 4,25 τόνων ως εάν επρόκειτο για οχήματα N1, συνάδει με την πολιτική αυτή.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης μέτρων σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού κόστους και του κόστους προσαρμογής για τους κλάδους παραγωγής, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η εύρυθμη ενιαία αγορά για τα μηχανοκίνητα οχήματα και παράλληλα να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιδόσεων που προβλέπεται στο κανονιστικό πλαίσιο.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 επιβάλλει την απαίτηση τα οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2 και N3 να διαθέτουν διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας που συμμορφώνονται με τον

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

[5] Πρβλ. «Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλής, συνδεδεμένη και καθαρή». COM(2018) 293 final· https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293

[6] ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj

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

κανονισμό αριθ. 89 του ΟΗΕ. Δεδομένου ότι τα ηλεκτροκίνητα οχήματα N2 με μέγιστη τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, εξαιρούνται από την απαίτηση αυτή στο πλαίσιο παράλληλης νομοθετικής διαδικασίας [βλ. COM(2025) 993 final], τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ, ώστε να επιτρέπεται η χρήση τους στο οδικό δίκτυο χωρίς διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η παρούσα οδηγία διασφαλίζει τη συνέπεια με την πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση της παρούσας οδηγίας είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Δεδομένου ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα χρησιμοποιούνται διασυνοριακά ολοένα και περισσότερο, η θέσπιση ενιαίου νομικού πλαισίου μειώνει το κόστος συμμόρφωσης και επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση. Η οδηγία 92/6/ΕΟΚ ήδη παρέχει κοινό πλαίσιο για την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ένωση. Η τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας μπορεί να γίνει μόνο σε επίπεδο Ένωσης.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για τη διασφάλιση της συνοχής με τις τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 που προτείνονται παράλληλα [βλ. COM (2025) 993 final].

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Επειδή η προς τροποποίηση πράξη είναι οδηγία, η προτεινόμενη τροποποιητική πράξη θα πρέπει καταρχήν να λάβει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΥΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Βλ. COM(2025) 993 final.

- **Διαβουλεύσεις με τους συμφεροντούχους**

Βλ. COM(2025) 993 final.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Βλ. COM(2025) 993 final.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Βλ. COM(2025) 993 final.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Βλ. COM(2025) 993 final.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[8].

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για την Επιτροπή.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η παρούσα πρόταση δεν απαιτεί σχέδιο εφαρμογής. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο, την υλοποίηση και την εφαρμογή της νέας διάταξης, καθώς και τη συμμόρφωση με αυτή.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Άρθρο 1 Τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ

Το άρθρο αυτό αντικαθιστά το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ. Τα ηλεκτροκίνητα οχήματα της κατηγορίας N2 που έχουν μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διάταξης. Για λόγους σαφήνειας, αντικαθίσταται ολόκληρη η παράγραφος.

Άρθρο 2 Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη έχουν περιθώριο [τρεις μήνες από την έναρξη ισχύος του κανονισμού που βασίζεται στο COM (2025) 993 final] για να μεταφέρουν την εν λόγω νέα διάταξη στο αντίστοιχο εθνικό τους δίκαιο.

Στην παρούσα πρόταση δεν επισυνάπτεται νομοθετικό δημοσιονομικό και ψηφιακό δελτίο. Καλύπτεται από το αντίστοιχο δελτίο που επισυνάπτεται στη νομοθετική πρόταση του εγγράφου COM(2025) 993 final.

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

2025/0424 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ με σκοπό την εξαίρεση ορισμένων ηλεκτρικών οχημάτων N2 από την απαίτηση εγκατάστασης και χρήσης διάταξης περιορισμού της ταχύτητας

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[9],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[10],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου[11] σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα απαιτεί την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε οχήματα των κατηγοριών N2 και N3. Βάσει του εν λόγω άρθρου, τα οχήματα αυτά τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνον εάν διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας. Η απαίτηση εγκατάστασης έχει ενσωματωθεί και στη νομοθεσία για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[12].

(2) Το πρόσθετο βάρος της μπαταρίας μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα το βάρος των ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με μπαταρία να υπερβεί τους 3,5 τόνους. Μια τέτοια αύξηση βάρους συνεπάγεται ότι τα εν λόγω οχήματα υπόκεινται στην απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας, παρότι το ωφέλιμο φορτίο και οι χρήσεις τους είναι τα ίδια με εκείνα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ. Η απαίτηση αυτή επιβάλλει αδικαιολόγητο κόστος στους κατασκευαστές οχημάτων και στις επιχειρήσεις που αγοράζουν τέτοια οχήματα, με συνέπεια να επιβραδύνεται η αύξηση του αριθμού των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο οδικό δίκτυο. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να εξαιρεθούν τα ηλεκτροκίνητα οχήματα της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς

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

αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας.

(3) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 τροποποιείται παράλληλα με σκοπό να εξαιρεθούν τα ηλεκτροκίνητα οχήματα της κατηγορίας N2 με μέγιστη τεχνικώς αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων από την απαίτηση να διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό του ΟΗΕ αριθ. 89.

(4) Κατά συνέπεια, η οδηγία 92/6/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποίηση της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ

Το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών N2 και N3, πλην των ηλεκτροκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N2 που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεταξύ 3,5 και 4,25 τόνων, να τίθενται σε οδική κυκλοφορία μόνον εφόσον διαθέτουν διάταξη περιορισμού της ταχύτητας ρυθμισμένη ούτως ώστε η ταχύτητά τους να μην υπερβαίνει τα 90 km/h.».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως την/τις [τρεις μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού που βασίζεται στο COM(2023) 993 final], τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

   Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την/τις [ΥΕ: να συμπληρωθεί η ημερομηνία εφαρμογής των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 με το COM(2023) 993 final].

   Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
[...]	*[...]*