EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025.
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 92/6/EEZ radi izuzimanja određenih električnih vozila kategorije N2 od zahtjeva za ugradnju i uporabu uređaja za ograničavanje brzine

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Za širi kontekst vidjeti COM(2025) 993 final.

Ova je inicijativa dio paketa mjera čiji je cilj uklanjanje regulatornih prepreka za uvođenje lakih električnih gospodarskih vozila.

Direktivom Vijeća 92/6/EEZ[1] propisuje se ugradnja i uporaba uređaja za ograničavanje brzine u određenim teškim vozilima radi sigurnosti na cestama (raspoloživa snaga motora teških teretnih vozila i autobusa koja je potrebna za vožnju po uzbrdicama omogućuje da ih se na ravnim cestama vozi prevelikom brzinom koja nije u skladu sa specifikacijama ostalih sastavnih dijelova vozila kao što su kočnice i gume) i radi zaštite okoliša u određenim državama članicama. Direktivom 2002/85/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[2] područje primjene Direktive 92/6/EEZ prošireno je na sva vozila kategorija N2, N3, M2 i M3. U skladu s člankom 3. stavkom 1. Direktive 92/6/EEZ „motorna vozila kategorija N2 i N3 mogu se koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine na takav način da ne mogu premašiti brzinu od 90 kilometara na sat.”

Laka električna gospodarska vozila (električni kombiji) teža su od njihovih ekvivalenata na fosilna goriva zbog težine baterije. Iako nose isti korisni teret i koriste se kao lako gospodarsko vozilo s motorom s unutarnjim izgaranjem i najvećom dopuštenom masom manjom od 3,5 tona, zbog dodatne težine baterije pripadaju kategoriji N2 i stoga su obuhvaćena područjem primjene zakonodavstva koje zahtijeva ugradnju uređaja za ograničavanje brzine (Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća[3] i Direktiva 92/6/EEZ).

Zbog tog zahtjeva električni kombiji s masom većom od 3,5 tona manje su privlačni kupcima, od kojih su mnogi MSP-ovi i mikropoduzeća, zbog troškova povezanih s ugradnjom i uporabom uređaja za ograničavanje brzine. Takvo dodatno opterećenje usporava povećanje broja električnih kombija na cestama u usporedbi sa sličnim kombijima s motorom s unutarnjim izgaranjem, što može dovesti i do većih poteškoća za proizvođače vozila u postizanju ciljnih vrijednosti emisija CO_2 za laka gospodarska vozila.

Uredba (EU) 2019/2144 mijenja se usporednim zakonodavnim prijedlogom (koji se nalazi u dokumentu COM(2025) 993 final) u kojem su električni kombiji kategorije N2 s najvećom dopuštenom masom većom od 3,5 tona, konkretno do 4,25 tona izuzeti od obveze opremanja uređajima za ograničavanje brzine, što ih stavlja u ravnopravan položaj s njihovim ekvivalentima na fosilna goriva, dizelskim kombijima kategorije N1. Izmjena Uredbe (EU) 2019/2144 ne bi imala nikakav učinak ako se predmetna vozila (vozila kategorije N2) ne bi mogla koristiti na cesti jer nisu opremljena uređajem za ograničavanje brzine. Stoga je potrebno izmijeniti članak 3. Direktive 92/6/EEZ kojim se trenutačno propisuje da se sva vozila kategorije N2 (i N3) mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine. Direktivom bi se trebalo predvidjeti slično odstupanje kako bi se dotična vozila mogla koristiti na cesti i bez uređaja za ograničavanje brzine.

---

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

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Ova je inicijativa u skladu sa zajedničkom prometnom politikom koja promiče dekarbonizaciju prometa i podupire široku primjenu vozila s niskim i nultim emisijama[4]. Cilj je politike sigurnosti na cestama smanjiti broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama Unije za 50 % između 2020. i 2030. i taj broj svesti gotovo na nulu do 2050.[5] Ne očekuje se da će dopuštanje uporabe električnih kombija najveće dopuštene mase veće od 3,5 tona, ali ne veće od 4,25 tona na cesti bez uređaja za ograničavanje brzine biti neusklađeno s tom politikom sigurnosti na cestama jer su moderna vozila opremljena nizom naprednih sustava za pomoć vozaču, uključujući inteligentne sustave za pomoć pri kontroli brzine, koji nisu postojali 2002. godine kad je područje primjene Direktive 92/6/EEZ prošireno na vozila kategorije N2.

U tom kontekstu treba napomenuti da, osim ako njima upravljaju profesionalni vozači s dozvolom kategorije C ili C1, predmetnim električnim kombijima smiju upravljati samo iskusni vozači. U skladu s člankom 6. stavkom 4. točkom (c) Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[6] države članice mogu dopustiti imateljima dozvole kategorije B da upravljaju teretnim vozilima s pogonom na alternativna goriva najveće dopuštene mase veće od 3,5 tona, ali ne veće od 4,25 tona, na njihovim državnim područjima samo ako je njihova dozvola izdana najmanje dvije godine prije. U nedavno donesenoj četvrtoj Direktivi o vozačkim dozvolama[7] ta je mogućnost postala obvezna odredba na razini Unije koja je proširena na druga vozila uz teretna vozila i koja će se primjenjivati od 26. studenog 2027. Postupanje s vozilima kategorije N2 s pogonom na alternativna goriva, kao što su električni kombiji, najveće dopuštene mase veće od 3,5 tona, ali ne veće od 4,25 tona, kao da su vozila kategorije N1 u skladu je s tom politikom.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ovaj je prijedlog dio paketa mjera koje se odnose na konkurentnost europske automobilske industrije. Cilj mu je smanjiti administrativne troškove i troškove prilagodbe za industrije kako bi se osiguralo dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta motornih vozila i istodobno održati visoku razinu sigurnosti i okolišne učinkovitosti utvrđene u regulatornom okviru.

Uredbom (EU) 2019/2144 zahtijeva se da vozila kategorija M2, M3, N2 i N3 budu opremljena uređajima za ograničavanje brzine koji su u skladu s Pravilnikom UN-a br. 89. Budući da su vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i tehnički dopuštenom najvećom masom opterećenog vozila između 3,5 i 4,25 tona izuzeta od tog zahtjeva u usporednom zakonodavnom postupku (vidjeti COM(2025) 993 final), ta bi vozila trebalo izuzeti iz područja primjene Direktive 92/6/EEZ kako bi se omogućila njihova uporaba na cesti bez uređaja za ograničavanje brzine. Ovom se Direktivom stoga osigurava dosljednost s prijedlogom izmjene Uredbe (EU) 2019/2144.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova ove Direktive članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

---

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

5 Vidjeti: Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista. COM(2018) 293 final: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a EU s državama članicama dijeli nadležnost za regulaciju u području prometa. Budući da se motorna vozila sve više koriste preko granica, ujednačenim pravnim okvirom smanjuju se troškovi usklađivanja i provedbe u cijeloj Uniji. U Direktivi 92/6/EEZ već je utvrđen zajednički okvir za ugradnju i uporabu uređaja za ograničavanje brzine za određene kategorije motornih vozila u Uniji. Ta se direktiva može izmijeniti samo na razini Unije.

- **Proporcionalnost**

Ovaj Prijedlog ne prelazi ono što je potrebno kako bi se osigurala dosljednost s izmjenama Uredbe (EU) 2019/2144 koje se istodobno predlažu (vidjeti COM(2025) 993 final).

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje direktiva, predloženi akt o izmjeni trebao bi u načelu zadržati isti oblik.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Vidjeti COM(2025) 993 final.

- **Savjetovanja s dionicima**

Vidjeti COM(2025) 993 final.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vidjeti COM(2025) 993 final.

- **Procjena učinka**

Vidjeti COM(2025) 993 final.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Vidjeti COM(2025) 993 final.

- **Temeljna prava**

Ovaj Prijedlog poštuje temeljna prava i načela iz Povelje Europske unije o temeljnim pravima[8].

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Ova inicijativa neće podrazumijevati dodatne troškove za Komisiju.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Za ovaj Prijedlog nije potreban provedbeni plan. Komisija će pratiti prenošenje, provedbu i primjenu nove odredbe te usklađenost s njome.

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

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Članak 1. Izmjena Direktive 92/6/EEZ

Tim člankom zamjenjuje se članak 3. stavak 1. Direktive 92/6/EEZ. Vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i najvećom dopuštenom masom između 3,5 i 4,25 tona izuzeta su iz područja primjene te odredbe. Radi jasnoće zamjenjuje se cijeli stavak.

Članak 2. Prenošenje

Države članice imaju rok od [tri mjeseca od stupanja na snagu Uredbe na temelju dokumenta COM(2025) 993 final] za prenošenje ove nove odredbe u svoje nacionalno pravo.

Ovom Prijedlogu nije dodan izvještaj o financijskim i digitalnim aspektima zakonodavnog prijedloga. Obuhvaćen je odgovarajućim izvještajem priloženom zakonodavnom prijedlogu u dokumentu COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 92/6/EEZ radi izuzimanja određenih električnih vozila kategorije N2 od zahtjeva za ugradnju i uporabu uređaja za ograničavanje brzine

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[9],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[10],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Člankom 3. stavkom 1. Direktive Vijeća 92/6/EEZ[11] o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila zahtijeva se ugradnja i uporaba uređaja za ograničavanje brzine u vozilima kategorija N2 i N3. U skladu s tim člankom takva se vozila mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine. Zahtjev za ugradnju uključen je i u zakonodavstvo o homologaciji motornih vozila Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća[12].

(2) Dodana težina baterije može povećati težinu lakih električnih gospodarskih vozila na baterije na preko 3,5 tona. Zbog takvog povećanja težine na ta se vozila primjenjuje zahtjev za ugradnju i uporabu uređaja za ograničavanje brzine iako su njihov korisni teret i uporaba isti kao i kod lakih gospodarskih vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem, koja su izvan područja primjene Direktive 92/6/EEZ. Tim se zahtjevom proizvođačima vozila i poduzećima koja kupuju takva vozila nameću neopravdani troškovi, što usporava povećanje broja lakih gospodarskih vozila s nultim emisijama na cestama. Stoga je primjereno izuzeti vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i tehnički dopuštenom najvećom masom opterećenog vozila između 3,5 i 4,25 tona od zahtjeva da budu opremljena uređajima za ograničavanje brzine.

(3) Istodobno se mijenja Uredba (EU) 2019/2144 kako bi se vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i tehnički dopuštenom najvećom masom opterećenog vozila između 3,5 i 4,25 tona izuzela od zahtjeva da budu opremljena uređajima za ograničavanje brzine u skladu s Pravilnikom UN-a br. 89.

---

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

(4) Direktivu 92/6/EEZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjena Direktive 92/6/EEZ

Članak 3. stavak 1. Direktive 92/6/EEZ zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se motorna vozila kategorija N2 i N3, osim vozila kategorije N2 s pogonom na električnu energiju i najvećom dopuštenom masom između 3,5 i 4,25 tona, mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine na takav način da ne mogu premašiti brzinu od 90 kilometara na sat.”.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice najkasnije do [tri mjeseca nakon stupanja na snagu Uredbe na temelju dokumenta COM(2023) 993 final] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni za usklađivanje s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

   Primjenjuju te odredbe od [Ured za publikacije: unijeti datum početka primjene izmjena Uredbe (EU) 2019/2144 iz dokumenta COM(2023) 993 final].

   Kad države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 4.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*Predsjednik*
[...]	*[...]*