ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 16.12.2025 г.
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/6/ЕИО с цел освобождаване на някои електрически превозни средства от категория N2 от изискването за монтиране и използване на устройство за ограничаване на скоростта

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

За по-широкия контекст вж. COM(2025) 993 final.

Настоящата инициатива е част от пакет от мерки, насочени към премахване на регулаторните пречки пред навлизането на електрически леки търговски превозни средства.

С Директива 92/6/ЕИО на Съвета[1] се изисква монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта в определени тежкотоварни превозни средства от съображения за пътна безопасност (наличната мощност на двигателя за тежкотоварни превозни средства и автобуси, необходима за изкачване по наклони, им позволява да се движат по равни пътища с прекомерни скорости, които не са съвместими със спецификациите на други компоненти на тези превозни средства, като например спирачки и гуми) и от съображения за опазване на околната среда в някои държави членки. Директива № 2002/85/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[2] разшири обхвата на Директива 92/6/ЕИО до всички превозни средства от категории N2, N3, M2 и M3. В съответствие с член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО, „моторните превозни средства от категориите N2 и N3 да могат да се движат по шосе, само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, което е регулирано така, че скоростта им да не може да надвишава 90 км/ч“.

Електрическите леки търговски превозни средства (електрически микробуси) са по-тежки от техните аналози, използващи изкопаеми горива, заради теглото на акумулаторната им батерия. Макар да имат същия полезен товар и употреба като леко търговско превозно средство с двигател с вътрешно горене с максимално допустима маса под 3,5 тона, поради допълнителното тегло на акумулаторната батерия те попадат в категория N2 и следователно в обхвата на законодателството, което изисква монтирането на устройства за ограничаване на скоростта, а именно на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета[3] и на Директива 92/6/ЕИО.

Това изискване прави електрическите микробуси с маса над 3,5 тона по-малко привлекателни за клиентите, много от които са МСП и микропредприятия, поради разходите, свързани с монтирането и използването на устройството за ограничаване на скоростта. Тази допълнителна трудност пречи да се увеличи броят на електрическите микробуси по пътищата в сравнение с подобни микробуси с двигатели с вътрешно горене, което следователно може да доведе и до по-големи трудности за производителите на превозни средства да постигнат целите за емисиите на CO_2 при леките търговски превозни средства.

Регламент (ЕС) 2019/2144 се изменя в паралелно законодателно предложение (което се съдържа в COM(2025) 993 final), в което електрическите микробуси от категория N2 с максимално допустима маса над 3,5 тона и до 4,25 тона са освободени от задължението да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, като по този начин се поставят на равни начала с техните аналози, използващи изкопаеми горива — дизеловите микробуси от категория N1. Изменението на Регламент (ЕС) 2019/2144 не би имало никакъв ефект, ако съответните превозни средства, тоест превозните средства

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

от категория N2, не могат да се използват по пътищата, тъй като не са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта. Поради това е необходимо да се измени член 3 от Директива 92/6/ЕИО, който понастоящем изисква всички превозни средства от категория N2 (и N3) да могат да се използват по пътищата само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта. Директивата следва да предвижда подобна дерогация, така че съответните превозни средства да могат да се използват по пътищата и без устройство за ограничаване на скоростта.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящата инициатива е в съответствие с общата транспортна политика, която насърчава декарбонизацията на транспорта и подкрепя широкото навлизане на превозни средства с ниски и нулеви емисии[4]. Политиката в областта на пътната безопасност има за цел да намали броя на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата на Съюза с 50 % между 2020 г. и 2030 г. и да сведе този брой почти до нула до 2050 г.[5] Разрешаването на използването по пътищата на електрически микробуси с максимално допустима маса над 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона, без те да са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, не се очаква да бъде в противоречие с тази политика за пътна безопасност, тъй като съвременните превозни средства са оборудвани с редица усъвършенствани системи за подпомагане на водача, включително интелигентни системи за регулиране на скоростта, които не съществуваха, когато през 2002 г. приложното поле на Директива 92/6/ЕИО беше разширено, така че да обхване превозните средства от категория N2.

В този контекст следва да се отбележи, че освен ако не се управляват от професионални водачи със свидетелство за управление категория C или C1, съответните електрически микробуси могат да бъдат управлявани само от опитни водачи: В съответствие с член 6, параграф 4, буква в) от Директива № 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[6] държавите членки могат да разрешат на притежателите на свидетелство за управление на моторно превозно средство категория B да управляват товарни превозни средства, работещи с алтернативно гориво, с максимално допустима маса над 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона, на съответните им територии само ако свидетелството за управление е било издадено най-малко две години по-рано. В наскоро приетата четвърта Директива относно свидетелствата за управление[7] на превозни средства този вариант се превърна в задължителна разпоредба за целия Съюз, която беше разширена, така че да обхване и други превозни средства в допълнение към товарните превозни средства, и която ще се прилага от 26 ноември 2027 г. Разглеждането на превозните средства от категория N2, използващи алтернативни горива, например електрическите микробуси с максимално допустима маса над 3,5 тона, но ненадвишаваща 4,25 тона, сякаш те са превозни средства от категория N1, е в съответствие с тази политика.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение е част от пакет от мерки относно конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост. То има за цел да намали административните разходи и разходите за приспособяване за промишлените отрасли, за да се гарантира добре функциониращ единен пазар на моторни превозни средства, като същевременно

---

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

5 Вж. Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293

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

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

се поддържа високото равнище на безопасност и екологични показатели, установено в регулаторната рамка.

В Регламент (ЕС) 2019/2144 се изисква превозните средства от категории M2, M3, N2 и N3 да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, които отговарят на изискванията на Правило № 89 на ООН. Тъй като превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар между 3,5 и 4,25 тона, са освободени от това изискване в паралелна законодателна процедура (вж. COM(2025) 993 final), същите превозни средства следва да бъдат изключени от обхвата на Директива 92/6/ЕИО, за да се позволи използването им по пътищата без устройства за ограничаване на скоростта. Следователно настоящата директива осигурява съгласуваност с предложението за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2144.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на настоящата директива е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки, съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС. Тъй като моторните превозни средства все повече се използват през границите, единната правна рамка намалява разходите за привеждане в съответствие и правоприлагане в целия Съюз. Директива 92/6/ЕИО вече предоставя обща рамка за монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за определени категории моторни превозни средства в Съюза. Изменението на посочената директива може да се извърши само на равнището на Съюза.

• Пропорционалност

Настоящото предложение не надхвърля необходимото за осигуряване на съгласуваност с измененията на Регламент (ЕС) 2019/2144, които се предлагат успоредно (вж. COM(2025) 993 final).

• Избор на инструмент

Тъй като актът, който трябва да се измени, е директива, предлаганият акт за изменение следва също да е директива.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Вж. COM(2025) 993 final.

• Консултации със заинтересованите страни

Вж. COM(2025) 993 final.

• Събиране и използване на експертни становища

Вж. COM(2025) 993 final.

- **Оценка на въздействието**

Вж. COM(2025) 993 final.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Вж. COM(2025) 993 final.

- **Основни права**

Настоящото предложение зачита основните права, залегнали в Хартата на основните права на Европейския съюз[8], и се придържа към принципите, признати в нея.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Тази инициатива няма да доведе до съпътстващи разходи за Комисията.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Настоящото предложение не изисква план за изпълнение. Комисията ще наблюдава транспонирането, изпълнението и прилагането на новата разпоредба и нейното спазване.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Член 1 Изменение на Директива 92/6/ЕС

Този член заменя член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО. Превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток и с максимално допустима маса между 3,5 и 4,25 тона, са изключени от приложното поле на тази разпоредба. От съображения за яснота целият параграф се заменя.

Член 2 Транспониране

Държавите членки разполагат с [три месеца от влизането в сила на регламента въз основа на COM(2025) 993 final], за да транспонират тази нова разпоредба в съответното си национално законодателство.

Към настоящото предложение не е добавена законодателна обосновка за финансовото и цифровото отражение. То е обхванато от съответната обосновка, приложена към законодателното предложение в COM(2025) 993 final.

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

2025/0424 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/6/ЕИО с цел освобождаване на някои електрически превозни средства от категория N2 от изискването за монтиране и използване на устройство за ограничаване на скоростта

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[9],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[10],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

1) В член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО на Съвета[11] относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства се изисква монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта в превозни средства от категории N2 и N3. Съгласно този член такива превозни средства могат да се използват по пътищата само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта. С Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета[12] изискването за монтиране е включено и в законодателството за одобряване на типа на моторните превозни средства.

2) Добавеното тегло на акумулаторната батерия може да доведе до това теглото на леките търговски превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, да надвиши 3,5 тона. Подобно увеличение на масата подлага тези превозни средства на изискването за монтиране на устройство за ограничаване на скоростта, макар техният полезен товар и използване да са същите като тези на леките търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, които са извън обхвата на Директива 92/6/ЕИО. Това изискване налага неоправдани разходи на производителите на превозни средства и предприятията, закупуващи такива превозни средства, което забавя увеличаването на броя на леките търговски превозни средства с нулеви емисии по пътищата. Поради това е целесъобразно превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток с максимална технически допустима маса в натоварено състояние между 3,5

---

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

и 4,25 тона, да бъдат освободени от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта.

3) Регламент (ЕС) 2019/2144 се изменя успоредно, за да се освободят превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток, с технически допустима максимална маса с товар между 3,5 и 4,25 тона, от изискването да бъдат оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта в съответствие с Правило № 89 на ООН.

4) Поради това Директива 92/6/ЕИО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменение на Директива 92/6/ЕИО

Член 3, параграф 1 от Директива 92/6/ЕИО се заменя със следното:

„1. Държавите членки взимат необходимите мерки, така че моторните превозни средства от категориите N2 и N3, с изключение на превозните средства от категория N2, задвижвани с електрически ток и с максимално допустима маса между 3,5 и 4,25 тона, да могат да се движат по шосе, само ако са оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, което е регулирано така, че скоростта им да не може да надвишава 90 км/ч.“

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [три месеца от влизането в сила на регламента въз основа на COM(2025) 993 final] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

   Те прилагат тези разпоредби от [СП: моля, въведете датата на прилагане на измененията на Регламент (ЕС) 2019/2144 с COM(2023) 993 final).

   Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 4

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
[...]	*[...]*