EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Širší souvislosti viz COM(2025) 993 final.

Tato iniciativa je součástí balíčku opatření, jejichž cílem je odstranit regulační překážky pro rozšíření využívání elektrických lehkých užitkových vozidel.

Směrnice Rady 92/6/EHS[1] nařizuje montáž a použití omezovačů rychlosti u určitých těžkých vozidel, a to z důvodu bezpečnosti silničního provozu (výkon motorů, který těžká nákladní vozidla a autobusy potřebují ke zdolání stoupání, jim umožňuje jezdit na rovných silnicích nadměrnou rychlostí neodpovídající vlastnostem ostatních součástí těchto vozidel, například brzd a pneumatik) a z důvodu ochrany životního prostředí v některých členských státech. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/85/ES[2] rozšířila oblast působnosti směrnice 92/6/EHS na všechna vozidla kategorií N2, N3, M2 a M3. V souladu s čl. 3 odst. 1 směrnice 92/6/EHS „motorová vozidla kategorie N2 a N3 [smí] být používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti nastaveným tak, aby jejich rychlost nemohla překročit 90 km/h.“

Elektrická lehká užitková vozidla (elektrická dodávková vozidla) jsou kvůli hmotnosti jejich baterie těžší než jejich protějšky na fosilní paliva. Přestože mají stejné užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem s maximální přípustnou hmotností nižší než 3,5 tuny, kvůli dodatečné hmotnosti baterie spadají do kategorie N2, a tudíž do oblasti působnosti právních předpisů, které vyžadují montáž omezovačů rychlosti – nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144[3] a směrnice 92/6/EHS.

Následkem tohoto požadavku jsou elektrická dodávková vozidla o hmotnosti vyšší než 3,5 tuny pro zákazníky – z nichž mnozí jsou malé a střední podniky a mikropodniky – méně atraktivní, a to kvůli nákladům spojeným s montáží a používáním omezovače rychlosti. Tato dodatečná zátěž zpomaluje růst počtu elektrických dodávkových vozidel v silničním provozu oproti podobným dodávkovým vozidlům se spalovacím motorem, což také může být příčinou toho, že výrobci u lehkých užitkových vozidel jen s obtížemi dosahují výkonnostních cílů v oblasti emisí CO_2.

Nařízení (EU) 2019/2144 se mění souběžným legislativním návrhem (který je obsažen v dokumentu COM(2025) 993 final), v němž jsou elektrická dodávková vozidla kategorie N2 s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 tuny a do 4,25 tuny osvobozena od povinnosti být vybavena omezovači rychlosti, čímž se staví na stejnou úroveň jako jejich protějšky na fosilní paliva, dodávková vozidla kategorie N1 se vznětovým motorem. Změna nařízení (EU) 2019/2144 by však neměla účinku, kdyby dotčená vozidla – vozidla kategorie N2 – nemohla být používána v silničním provozu, protože nejsou vybavena omezovačem rychlosti. Proto je nutné změnit článek 3 směrnice 92/6/EHS, který momentálně stanoví, že všechna vozidla kategorie N2 (a N3) smí být používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti. Uvedená směrnice by měla stanovit podobnou odchylku, aby dotčená vozidla směla být používána v silničním provozu i bez omezovače rychlosti.

---

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

- **Soulad se stávajícími ustanoveními v dané oblasti politiky**

Tato iniciativa je v souladu se společnou dopravní politikou, která podporuje dekarbonizaci dopravy a rozšíření využívání vozidel s nízkými a nulovými emisemi.[4] Cílem politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu je v letech 2020 až 2030 snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích Unie o 50 % a do roku 2050 tento počet přiblížit nule[5]. Nepředpokládá se, že povolení používání elektrických dodávkových vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 tuny a do 4,25 tuny nevybavených omezovačem rychlosti v silničním provozu bude v rozporu s touto politikou bezpečnosti silničního provozu, neboť moderní vozidla jsou vybavena řadou pokročilých asistenčních systémů pro řidiče, včetně systémů inteligentní regulace rychlosti, které v roce 2002, kdy byla oblast působnosti směrnice 92/6/EHS rozšířena na vozidla kategorie N2, neexistovaly.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že dotčená elektrická dodávková vozidla mohou řídit buď profesionální řidiči s průkazem skupiny C nebo C1, nebo pouze zkušení řidiči: v souladu s čl. 6 odst. 4 písm. c) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES[6] mohou členské státy na svém území povolit řízení vozidel na alternativní pohon pro přepravu zboží s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 tuny a do 4,25 tuny držitelům řidičského průkazu skupiny B, jen pokud byl jejich řidičský průkaz vydán nejméně před dvěma lety. V nedávno přijaté čtvrté směrnici o řidičských průkazech[7] se tato možnost stala povinným ustanovením na úrovni EU, které bylo kromě vozidel pro přepravu zboží rozšířeno na další vozidla a které se začne uplatňovat od 26. listopadu 2027. S touto politikou je v souladu zacházení s vozidly na alternativní paliva kategorie N2 – jako jsou elektrická dodávková vozidla – s maximální přípustnou hmotnost nad 3,5 tuny a do 4,25 tuny tak, jako by šlo o vozidla kategorie N1.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh je součástí balíčku opatření týkajících se konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu. Jeho cílem je snížit administrativní náklady a náklady na přizpůsobení pro průmyslová odvětví s cílem zajistit dobře fungující jednotný trh s motorovými vozidly a zároveň zachovat vysokou úroveň bezpečnosti a environmentální výkonnosti stanovenou v regulačním rámci.

Nařízení (EU) 2019/2144 vyžaduje, aby vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 byla vybavena omezovači rychlosti, které jsou v souladu s předpisem OSN č. 89. Vzhledem k tomu, že souběžným legislativním postupem (viz COM(2025) 993 final) jsou vozidla kategorie N2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od tohoto požadavku osvobozena, měla by být tato vozidla vyňata z oblasti působnosti směrnice 92/6/EHS, aby bylo možné je používat v silničním provozu bez omezovačů rychlosti. Tato směrnice tudíž zajišťuje soulad s návrhem na změnu nařízení (EU) 2019/2144.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem této směrnice je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

---

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

5 Srov. Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Evropská unie sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie. Jelikož motorová vozidla jsou stále častěji používána přeshraničně, jednotný právní rámec snižuje náklady na dodržování a prosazování předpisů v celé Unii. Směrnice 92/6/EHS již stanoví společný rámec pro montáž a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel v Unii. Změnu uvedené směrnice lze provést pouze na úrovni Unie.

- **Proporcionalita**

Tento návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k zajištění souladu se změnami nařízení (EU) 2019/2144, které jsou navrhovány souběžně (viz COM(2025) 993 final).

- **Volba nástroje**

Jelikož pozměňovaný akt je směrnice, navrhovaný pozměňující akt by v zásadě měl mít stejnou formu.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Viz COM(2025) 993 final.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Viz COM(2025) 993 final.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Viz COM(2025) 993 final.

- **Posouzení dopadů**

Viz COM(2025) 993 final.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Viz COM(2025) 993 final.

- **Základní práva**

Tento návrh dodržuje základní práva zakotvená v Listině základních práv Evropské unie[8] a zásady v ní uznané.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tato iniciativa nepřinese Komisi žádné dodatečné náklady.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Tento návrh nevyžaduje plán provádění. Komise bude sledovat provedení nového ustanovení ve vnitrostátním právu a jeho uplatňování a dodržování.

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

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 Změna směrnice 92/6/EHS

Tento článek nahrazuje čl. 3 odst. 1 směrnice 92/6/EHS. Z oblasti působnosti uvedeného ustanovení jsou vyňata vozidla kategorie N2 s pohonem na elektřinu a s maximální přípustnou hmotností mezi 3,5 a 4,25 tuny. V zájmu jasnosti se nahrazuje celý odstavec.

Článek 2 Provedení ve vnitrostátním právu

Členské státy mají [tři měsíce od vstupu nařízení vycházejícího z návrhu COM(2025) 993 final v platnost] na provedení tohoto nového ustanovení ve svém vnitrostátním právu.

K tomuto návrhu není připojen legislativní finanční a digitální výkaz. Platí pro něj odpovídající výkaz připojený k legislativnímu návrhu v dokumentu COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 92/6/EHS za účelem osvobození určitých elektrických vozidel kategorie N2 od požadavku na montáž a používání omezovače rychlosti

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[9],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[10],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ustanovení čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 92/6/EHS[11] o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel vyžaduje montáž a použití omezovačů rychlosti u vozidel kategorií N2 a N3. Podle uvedeného článku smí být tato vozidla používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti. Požadavek na montáž byl nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144[12] začleněn rovněž do právních předpisů o schvalování typu motorových vozidel.

(2) Dodatečná hmotnost baterie může způsobit to, že hmotnost bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel překročí 3,5 tuny. Kvůli tomuto zvýšení hmotnosti musí být uvedená vozidla vybavena omezovačem rychlosti, ačkoli jejich užitečné zatížení a využití jsou stejné jako u lehkých užitkových vozidel se spalovacím motorem, která do oblasti působnosti směrnice 92/6/EHS nespadají. Uvedená povinnost způsobuje výrobcům vozidel a podnikům nakupujícím tato vozidla neodůvodněné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi v silničním provozu. Je proto vhodné osvobodit vozidla kategorie N2, která mají pohon na elektřinu a jejichž maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla je mezi 3,5 a 4,25 tuny, od požadavku na vybavení omezovači rychlosti.

(3) Souběžně s tímto návrhem se mění rovněž nařízení (EU) 2019/2144, a to tak, aby vozidla kategorie N2, která mají pohon na elektřinu a jejichž maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla je mezi 3,5 a 4,25 tuny, byla osvobozena od požadavku na vybavení omezovači rychlosti v souladu s předpisem OSN č. 89.

(4) Směrnice 92/6/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

---

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

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změna směrnice 92/6/EHS

V článku 3 směrnice 92/6/EHS se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby motorová vozidla kategorie N2 a N3, s výjimkou vozidel kategorie N2 s pohonem na elektřinu a s maximální přípustnou hmotností mezi 3,5 a 4,25 tuny, směla být používána v silničním provozu, pouze pokud jsou vybavena omezovačem rychlosti nastaveným tak, aby jejich rychlost nemohla překročit 90 km/h.“

Článek 2

Provedení ve vnitrostátním právu

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [tří měsíců po vstupu nařízení vycházejícího z návrhu COM(2023) 993 final v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

   Tyto předpisy použijí ode dne [Úřad pro publikace: vložte den použitelnosti změn nařízení (EU) 2019/2144 vycházejících z návrhu COM(2023) 993 final].

   Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*
[…]	*[…]*