EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG zur Ausnahme bestimmter Elektrofahrzeuge der Klasse N_2 von der Anforderung zum Einbau und zur Benutzung eines Geschwindigkeitsbegrenzers

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Zum weiteren Kontext siehe COM(2025) 993 final.

Diese Initiative ist Teil eines Maßnahmenpakets, mit dem regulatorische Hindernisse für die Verbreitung von leichten Elektronutzfahrzeugen beseitigt werden sollen.

Mit der Richtlinie 92/6/EWG des Rates[1] wurden der Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern in bestimmte schwere Nutzfahrzeuge aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit (aufgrund der starken Motorleistung, die sie zur Überwindung von Steigungen benötigen, können schwere Lastfahrzeuge und Kraftomnibusse auf ebener Strecke mit weit überhöhten Geschwindigkeiten fahren, für die andere Bauteile dieser Fahrzeuge, wie Bremsen und Reifen, nicht ausgelegt sind) und aus Gründen des Umweltschutzes in bestimmten Mitgliedstaaten vorgeschrieben. Mit der Richtlinie 2002/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[2] wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG auf alle Fahrzeuge der Klassen N_2, N_3, M_2 und M_3 ausgeweitet. Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EWG dürfen „Kraftfahrzeuge der Klassen N_2 und N_3 nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der so eingestellt ist, dass das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschreiten kann.“

Leichte Elektronutzfahrzeuge (E-Vans) sind aufgrund des Gewichts ihrer Batterie schwerer als mit fossilen Kraftstoffen betriebene äquivalente Fahrzeuge. Sie haben zwar die gleiche Nutzlast und die gleichen Anwendungsfälle wie leichte Nutzfahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor mit einer zulässigen Höchstmasse von weniger als 3,5 Tonnen, fallen aber aufgrund des zusätzlichen Gewichts der Batterie in die Klasse N_2 und damit in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften, in denen der Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vorgeschrieben wird – der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates[3] und der Richtlinie 92/6/EWG.

Durch diese Anforderung sind E-Vans mit einer Masse von mehr als 3,5 Tonnen aufgrund der Kosten für den Einbau und die Benutzung des Geschwindigkeitsbegrenzers für Kunden, unter denen zahlreiche KMU und Kleinstunternehmen sind, weniger attraktiv. Diese zusätzliche Belastung verlangsamt die Zunahme der Zahl elektrischer Lieferwagen auf der Straße im Vergleich zu ähnlichen Lieferwagen mit Verbrennungsmotor, was es auch Fahrzeugherstellern erschweren kann, die CO_2-Leistungsziele für leichte Nutzfahrzeuge zu erreichen.

Die Verordnung (EU) 2019/2144 wird in einem parallelen Legislativvorschlag (der in COM(2025) 993 final enthalten ist) geändert, in dem E-Vans der Klasse N_2 mit einer zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 t und 4,25 t von der Verpflichtung ausgenommen werden, mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet zu sein, wodurch sie mit ihrem Äquivalent an fossilen Brennstoffen, d. h. Diesel-Vans der Klasse N_1, gleichgestellt werden. Die Änderung der Verordnung (EU) 2019/2144 hätte keine Auswirkungen, wenn die betreffenden Fahrzeuge – bei denen es sich um Fahrzeuge der Klasse N_2 handelt – nicht im Straßenverkehr eingesetzt werden könnten, weil sie nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sind. Daher muss Artikel 3 der Richtlinie 92/6/EWG

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

geändert werden, der derzeit vorschreibt, dass alle Fahrzeuge der Klassen N_2 (und N_3) nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist. Die Richtlinie sollte eine ähnliche Ausnahmeregelung vorsehen, damit die betreffenden Fahrzeuge auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzer im Straßenverkehr eingesetzt werden können.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese Initiative steht im Einklang mit der gemeinsamen Verkehrspolitik, die auf eine Dekarbonisierung des Verkehrs ausgerichtet ist und eine verbreitete Einführung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge unterstützt[4]. Die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zielt darauf ab, die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Straßen der Union zwischen 2020 und 2030 um 50 % zu verringern und diese Zahl bis 2050 auf nahezu null zu senken[5]. Der Einsatz im Straßenverkehr von E-Vans mit einer zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 t und 4,25 t ohne Geschwindigkeitsbegrenzer dürfte nicht im Widerspruch zu dieser Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit stehen, da moderne Fahrzeuge mit einer Reihe fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme, einschließlich intelligenter Geschwindigkeitsassistenten, ausgestattet sind, die es zum Zeitpunkt der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 92/6/EWG auf Fahrzeuge der Klasse N_2 im Jahr 2002 nicht gab.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die betreffenden E-Vans, sofern sie nicht von Berufskraftfahrern mit einem Führerschein der Klasse C oder C1 gesteuert werden, nur von erfahrenen Fahrern gefahren werden dürfen: Gemäß Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe c der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[6] können die Mitgliedstaaten in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet den Inhabern eines Führerscheins der Klasse B nur dann gestatten, Fahrzeuge mit alternativem Antrieb mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, jedoch weniger als 4,25 t, für die Güterbeförderung zu führen, sofern wenn ihr Führerschein mindestens zwei Jahre vorher ausgestellt wurde. Mit der kürzlich angenommenen vierten Führerscheinrichtlinie[7] ist diese Option zu einer obligatorischen unionsweiten Vorschrift geworden, die zusätzlich auf andere Fahrzeuge als solche für die Güterbeförderung ausgeweitet wurde und ab dem 26. November 2027 gelten soll. Die Behandlung von Fahrzeugen der Klasse N_2 mit alternativem Antrieb, wie z. B. E-Vans, mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3,5 t, jedoch weniger als 4,25 t, in einer Weise, als ob es sich um Fahrzeuge der Klasse N_1 handelte, steht im Einklang mit dieser Politik.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dieser Vorschlag ist Teil eines Maßnahmenpakets zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Es zielt darauf ab, die Verwaltungs- und Anpassungskosten für die Industrie zu senken, um einen gut funktionierenden Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge zu gewährleisten und gleichzeitig das im Rechtsrahmen festgelegte hohe Sicherheits- und Umweltschutzniveau aufrechtzuerhalten.

Gemäß der Verordnung (EU) 2019/2144 müssen Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3 mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein, die der UN-Regelung Nr. 89 entsprechen. Da Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und mit einer technisch zulässigen

---

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

5 Siehe „Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“ COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

Höchstmasse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen in einem parallelen Gesetzgebungsverfahren von dieser Anforderung ausgenommen werden (siehe COM(2025) 993 final), sollten dieselben Fahrzeuge vom Anwendungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG ausgenommen werden, damit sie ohne Geschwindigkeitsbegrenzer im Straßenverkehr eingesetzt werden können. Diese Richtlinie gewährleistet somit die Kohärenz mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2144.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für diese Richtlinie ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV teilt die EU die Zuständigkeit für Regelungen im Verkehrsbereich mit den Mitgliedstaaten. Da Kraftfahrzeuge zunehmend grenzüberschreitend genutzt werden, senkt ein einheitlicher Rechtsrahmen die Befolgungs- und Durchsetzungskosten in der gesamten Union. Mit der Richtlinie 92/6/EWG des Rates wurde ein gemeinsamer Rahmen für den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Union geschaffen. Eine Änderung dieser Richtlinie kann nur auf Unionsebene erfolgen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Dieser Vorschlag geht nicht über nicht über das für die Gewährleistung der Kohärenz mit den gleichzeitig vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 (siehe COM(2025) 993 final) hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei dem zu ändernden Rechtsakt um eine Richtlinie handelt, sollte der Änderungsrechtsakt grundsätzlich auch eine Richtlinie sein.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Siehe COM(2025) 993 final.

- **Konsultation der Interessenträger**

Siehe COM(2025) 993 final.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Siehe COM(2025) 993 final.

- **Folgenabschätzung**

Siehe COM(2025) 993 final.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Siehe COM(2025) 993 final.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union[8] verankerten Grundrechten und achtet die darin anerkannten Grundsätze.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese Initiative wird mit keinen zusätzlichen Kosten für die Kommission verbunden sein.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Überwachungs-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Dieser Vorschlag erfordert keinen Umsetzungsplan. Die Kommission wird die Umsetzung, Durchführung und Anwendung der neuen Bestimmungen sowie deren Einhaltung überwachen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 Änderung der Richtlinie 92/6/EWG

Dieser Artikel ersetzt Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EWG. Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und mit einer zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen sind vom Anwendungsbereich dieser Bestimmung ausgenommen. Aus Gründen der Klarheit wird der gesamte Absatz ersetzt.

Artikel 2 Umsetzung

Die Mitgliedstaaten haben [bis drei Monate nach Inkrafttreten der Verordnung auf der Grundlage von COM(2025) 993 final] Zeit, diese neue Bestimmung in ihr jeweiliges nationales Recht umzusetzen.

Diesem Vorschlag wurde kein Finanz- und Digitalbogen zu Rechtsakten beigefügt. Er ist im einschlägigen Bogen, der dem Legislativvorschlag in COM(2025) 993 final beigefügt ist, berücksichtigt.

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

2025/0424 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG zur Ausnahme bestimmter Elektrofahrzeuge der Klasse N_2 von der Anforderung zum Einbau und zur Benutzung eines Geschwindigkeitsbegrenzers

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[9],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[10],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Laut Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EWG des Rates[11] über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen müssen in Fahrzeugen der Klassen N_2 und N_3 Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut und benutzt werden. Diesem Artikel zufolge dürfen solche Fahrzeuge nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist. Die Anforderung bezüglich des Einbaus wurde mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates[12] in die Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen aufgenommen.

(2) Das zusätzliche Gewicht der Batterie kann dazu führen, dass das Gewicht batteriebetriebener leichter Elektronutzfahrzeuge 3,5 Tonnen übersteigt. Aufgrund des so erhöhten Gewichts unterliegen diese Fahrzeuge der Anforderung eines Geschwindigkeitsbegrenzers, obwohl ihre Nutzlast und ihr Anwendungsfall dem von leichten Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotor entspricht, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG fallen. Durch diese Anforderung entstehen den Fahrzeugherstellern und den Unternehmen, die solche Fahrzeuge erwerben, ungerechtfertigte Kosten, wodurch sich die Zunahme der Zahl emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr verlangsamt. Daher sollten Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und einer technisch zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen von der Anforderung zum Einbau eines Geschwindigkeitsbegrenzers ausgenommen werden.

---

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

(3) Die Verordnung (EU) 2019/2144 wird gleichzeitig geändert, um Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und einer technisch zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen von der Anforderung zum Einbau eines Geschwindigkeitsbegrenzers gemäß der UN-Regelung Nr. 89 auszunehmen.

(4) Die Richtlinie 92/6/EWG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 92/6/EWG

Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 92/6/EWG erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Kraftfahrzeuge der Klassen N_2 und N_3, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Elektroantrieb und mit einer zulässigen Höchstmasse zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen nur dann im Straßenverkehr eingesetzt werden dürfen, wenn ein Geschwindigkeitsbegrenzer eingebaut ist, der so eingestellt ist, dass das Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht überschreiten kann.“

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [drei Monate nach Inkrafttreten der Verordnung auf der Grundlage von COM(2023) 993 final] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum der Anwendung der Änderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 in COM(2023) 993 final] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*
[...]	*[...]*