EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 92/6/EEG för att undanta vissa elfordon i kategori N2 från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

För ett bredare sammanhang, se COM(2025) 993 final.

Detta initiativ ingår i ett åtgärdspaket som syftar till att undanröja regleringshinder för användningen av elektriska lätta nyttofordon.

I rådets direktiv 92/6/EEG[1] föreskrivs montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa tunga fordon av trafiksäkerhetsskäl (den motorstyrka som är nödvändig för att tunga transportfordon och bussar ska klara backtagning gör det möjligt att på plan väg framföra dem med alltför höga hastigheter som inte är förenliga med specifikationerna för andra komponenter i dessa fordon, t.ex. bromsar och däck) och i vissa medlemsstater av miljöskyddsskäl. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/85/EG[2] utvidgades tillämpningsområdet för direktiv 92/6/EEG till att omfatta alla fordon i kategorierna N2, N3, M2 och M3. I enlighet med artikel 3.1 i direktiv 92/6/EEG ska motorfordon i kategorierna N2 och N3 användas på väg endast om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning som ställts in så att fordonens hastighet inte kan överskrida 90 km/h.

Elektriska lätta nyttofordon (eldrivna lastbilar) är tyngre än motsvarande fossildrivna fordon på grund av batteriets vikt. De har samma nyttolast och användningsfall som ett lätt nyttofordon med en förbränningsmotor med en högsta tillåten vikt under 3,5 ton, men på grund av batteriets extra vikt omfattas de av kategori N2 och därmed av den lagstiftning som kräver montering av hastighetsbegränsande anordningar – Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144[3] och direktiv 92/6/EEG.

Detta krav gör eldrivna lastbilar med en vikt på över 3,5 ton mindre attraktiva för kunder, varav många är små och medelstora företag och mikroföretag, på grund av kostnaderna för att montera och använda den hastighetsbegränsande anordningen. En sådan ytterligare börda bromsar ökningen av antalet eldrivna lastbilar på vägarna jämfört med liknande lastbilar med förbränningsmotor, och kan därigenom leda till ökade svårigheter för fordonstillverkare att uppnå CO_2-prestandamålen för lätta nyttofordon.

Förordning (EU) 2019/2144 ändras i ett parallellt lagstiftningsförslag (som ingår i COM(2025) 993 final) där eldrivna lastbilar i kategori N2 med en högsta tillåten vikt som överstiger 3,5 ton och upp till 4,25 ton undantas från skyldigheten att vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar, vilket innebär att de jämställs med motsvarande fossildrivna fordon, dvs. diesellastbilar i kategori N1. Ändringen av förordning (EU) 2019/2144 skulle inte ha någon effekt om de berörda fordonen – dvs. N2-fordon – inte skulle kunna användas på väg eftersom de inte är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning. Det är därför nödvändigt att ändra artikel 3 i direktiv 92/6/EEG, som för närvarande föreskriver att alla fordon i kategori N2 (och N3) endast får användas på väg om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning. Direktivet bör föreskriva ett liknande undantag så att de berörda fordonen kan användas på väg även utan en hastighetsbegränsande anordning.

---

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

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta initiativ är förenligt med den gemensamma transportpolitiken, som främjar utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn och stöder en bred användning av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon[4]. Trafiksäkerhetspolitiken syftar till att minska antalet dödsfall och allvarliga skador på vägarna i unionen med 50 % mellan 2020 och 2030 och att minska dessa antal till nära noll senast 2050[5]. Att tillåta användning av eldrivna lastbilar med en högsta tillåten vikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton på väg utan att de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning förväntas inte vara oförenligt med denna trafiksäkerhetspolitik, eftersom moderna fordon är utrustade med en rad avancerade förarassistanssystem, inbegripet system för intelligent hastighetsstöd, som inte fanns år 2002 när tillämpningsområdet för direktiv 92/6/EEG utvidgades till att omfatta fordon i kategori N2.

Det bör i detta sammanhang noteras att de berörda eldrivna lastbilarna endast kan köras av erfarna förare, såvida de inte framförs av yrkesförare med ett C- eller C1-körkort: I enlighet med artikel 6.4 c i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG[6] får medlemsstaterna tillåta innehavare av B-körkort att köra fordon för varutransport som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton på deras respektive territorier endast om körkortet erhållits minst två år tidigare. I det nyligen antagna fjärde körkortsdirektivet[7] har detta alternativ blivit en obligatorisk unionsomfattande bestämmelse som har utvidgats till andra fordon utöver godsfordon och som ska tillämpas från och med den 26 november 2027. Behandlingen av N2-fordon som drivs med alternativa bränslen, såsom eldrivna lastbilar, med en högsta tillåten vikt som överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton på ett sätt som om de vore N1-fordon, är förenlig med denna politik.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag ingår i ett åtgärdspaket som rör den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft. Det syftar till att minska de administrativa kostnaderna och anpassningskostnaderna för industrin för att säkerställa en välfungerande inre marknad för motorfordon, samtidigt som den höga säkerhets- och miljöprestanda som fastställs i regelverket upprätthålls.

Enligt förordning (EU) 2019/2144 ska fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar som uppfyller kraven i FN-föreskrift nr 89. Eftersom fordon i kategori N2 som drivs med el, med en högsta tekniskt tillåten vikt inklusive last på mellan 3,5 och 4,25 ton, undantas från detta krav i ett parallellt lagstiftningsförfarande (se COM(2025) 993 final), bör samma fordon undantas från tillämpningsområdet för direktiv 92/6/EEG för att tillåta att de används på väg utan hastighetsbegränsande anordningar. Detta direktiv säkerställer således överensstämmelse med förslaget om ändring av förordning (EU) 2019/2144.

---

4 Se COM(2020) 789, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789.

5 Se Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren, COM(2018) 293 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52018DC0293.

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

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

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

EU har delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. Eftersom motorfordon i allt högre grad används över gränserna minskar en enhetlig rättslig ram kostnaderna för efterlevnad och tillsyn i hela unionen. Direktiv 92/6/EEG innehåller redan en gemensam ram för montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon i unionen. Ändring av det direktivet kan endast göras på unionsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Detta förslag går inte utöver vad som är nödvändigt för att säkerställa överensstämmelse med de ändringar av förordning (EU) 2019/2144 som föreslås parallellt (se COM(2025) 993 final).

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv, bör den föreslagna ändringsakten i princip ha samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Se COM(2025) 993 final.

- **Samråd med berörda parter**

Se COM(2025) 993 final.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Se COM(2025) 993 final.

- **Konsekvensbedömning**

Se COM(2025) 993 final.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Se COM(2025) 993 final.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag respekterar de grundläggande rättigheter som fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna[8] och följer de principer som erkänns i den.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Detta initiativ kommer inte att medföra några extra kostnader för kommissionen.

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

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Detta förslag kräver inte någon genomförandeplan. Kommissionen kommer att övervaka införlivandet, genomförandet och tillämpningen av den nya bestämmelsen och efterlevnaden av den.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 Ändringar av direktiv 92/6/EEG

Denna artikel ersätter artikel 3.1 i direktiv 92/6/EEG. Fordon i kategori N2 som drivs med el och med en högsta tillåten vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton är undantagna från tillämpningsområdet för den bestämmelsen. Av tydlighetsskäl ersätts hela punkten.

Artikel 2 Införlivande

Medlemsstaterna har [tre månader efter ikraftträdandet av den förordning som grundar sig på COM(2025) 993 final] på sig att införliva denna nya bestämmelse i sin nationella lagstiftning.

Ingen finansierings- och digitaliseringsöversikt för rättsakt har lagts till i detta förslag. Det omfattas av motsvarande uttalande som bifogas lagstiftningsförslaget i COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 92/6/EEG för att undanta vissa elfordon i kategori N2 från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[9],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[10],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 3.1 i rådets direktiv 92/6/EEG[11] om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon ska hastighetsbegränsande anordningar monteras och användas i fordon i kategorierna N2 och N3. Enligt den artikeln får sådana fordon endast användas på väg om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning. Monteringskravet har också integrerats i lagstiftningen om typgodkännande av motorfordon genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144[12].

(2) Batteriets tillagda vikt kan leda till att vikten för batterieldrivna lätta nyttofordon överstiger 3,5 ton. En sådan viktökning innebär att dessa fordon omfattas av kravet på en hastighetsbegränsande anordning även om deras nyttolast och användningsfall är desamma som för lätta nyttofordon med förbränningsmotor som inte omfattas av direktiv 92/6/EEG. Detta krav medför omotiverade kostnader för fordonstillverkare och företag som köper sådana fordon, vilket bromsar ökningen av antalet utsläppsfria lätta nyttofordon på vägarna. Det är därför lämpligt att undanta eldrivna fordon i kategori N2 med en högsta tekniskt tillåten totalvikt inklusive last på mellan 3,5 och 4,25 ton från kravet på att vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar.

(3) Förordning (EU) 2019/2144 ändras parallellt för att undanta fordon i kategori N2 som drivs med el, med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton, från kravet på att vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar i enlighet med FN-föreskrift nr 89.

(4) Direktiv 92/6/EEG bör därför ändras i enlighet med detta.

---

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändring av direktiv 92/6/EEG

Artikel 3.1 i direktiv 92/6/EEG ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att motorfordon i kategorierna N2 och N3, med undantag av fordon i kategori N2 som drivs med el och med en högsta tillåten vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton, används på väg endast om de är utrustade med en hastighetsbegränsande anordning som ställts in så att fordonens hastighet inte kan överskrida 90 km/h.”

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast [tre månader efter ikraftträdandet av den förordning som grundar sig på COM(2023) 993 final] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

   De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [Publikationsbyrån: Vänligen för in tillämpningsdatum för ändringarna av förordning (EU) 2019/2144 i COM(2023) 993 final].

   När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*
[...]	*[...]*