COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 92/6/CEE în vederea exceptării anumitor vehicule electrice din categoria N2 de la obligația de a instala și de a utiliza un dispozitiv limitator de viteză

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Pentru contextul mai larg, a se vedea COM(2025) 993 final.

Această inițiativă face parte dintr-un pachet de măsuri care vizează eliminarea obstacolelor de reglementare din calea adoptării vehiculelor utilitare ușoare electrice.

Directiva 92/6/CEE[1] a Consiliului prevede instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză la anumite vehicule grele din motive de siguranță rutieră (puterea de propulsie a motoarelor vehiculelor de transport de marfă și ale autobuzelor necesară pentru a urca rampele le permite să atingă în trafic viteze excesive, incompatibile cu specificațiile altor componente ale acestor vehicule cum ar fi frânele, cauciucurile) și din motive de protecție a mediului în anumite state membre. Directiva 2002/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului[2] a extins domeniul de aplicare al Directivei 92/6/CEE la toate vehiculele din categoriile N2, N3, M2 și M3. În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE, „autovehiculele din categoriile N2 și N3 [pot] circula pe căi rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză reglat astfel încât viteza lor să nu poată fi mai mare de 90 de kilometri pe oră.”

Vehiculele utilitare ușoare electrice (camionete electrice) sunt mai grele decât echivalentele lor care funcționează cu combustibili fosili ca urmare a greutății bateriei lor. Deși au aceeași sarcină utilă și aceleași cazuri de utilizare ca un vehicul utilitar ușor cu motor cu ardere internă cu o masă maximă admisibilă mai mică de 3,5 tone, din cauza greutății suplimentare a bateriei, acestea se încadrează în categoria N2 și, prin urmare, în domeniul de aplicare al legislației care impune instalarea de dispozitive limitatoare de viteză – Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului[3] și Directiva 92/6/CEE.

Din cauza acestei cerințe, camionetele electrice cu o masă de peste 3,5 tone sunt mai puțin atractive pentru clienți, dintre care mulți sunt IMM-uri și microîntreprinderi, având în vedere costurile implicate de instalarea și utilizarea dispozitivului limitator de viteză. O astfel de sarcină suplimentară încetinește creșterea numărului de camionete electrice pe căi rutiere în comparație cu camionetele similare cu motor cu ardere internă, ceea ce poate duce, de asemenea, la dificultăți sporite pentru producătorii de vehicule în ceea ce privește atingerea obiectivelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele utilitare ușoare.

Regulamentul (UE) 2019/2144 este modificat într-o propunere legislativă paralelă [care este cuprinsă în COM(2025) 993 final], în care camionetele electrice din categoria N2 cu o masă maximă admisibilă cuprinsă între 3,5 tone și 4,25 tone sunt scutite de obligația de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză, punându-le astfel pe picior de egalitate cu echivalentul lor care funcționează cu combustibil fosil, camionetele diesel din categoria N1. Modificarea Regulamentului (UE) 2019/2144 nu ar avea niciun efect dacă vehiculele în cauză – care sunt vehicule din categoria N2 – nu ar putea fi utilizate pe căi rutiere, deoarece nu sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză. Prin urmare, este necesar să se modifice articolul 3 din Directiva 92/6/CEE, care prevede în prezent că toate vehiculele din categoriile N2 (și N3) pot fi utilizate pe căi rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză. Directiva ar trebui să prevadă o derogare similară, astfel încât vehiculele în cauză să poată fi utilizate pe căi rutiere și fără un dispozitiv limitator de viteză.

---

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

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Această inițiativă este în concordanță cu politica comună în domeniul transporturilor, care promovează decarbonizarea sectorului transporturilor și sprijină adoptarea pe scară largă a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero[4]. Politica în domeniul siguranței rutiere urmărește să reducă numărul deceselor și al vătămărilor grave pe căile rutiere din Uniune cu 50 % între 2020 și 2030 și să aducă aceste cifre aproape de zero până în 2050[5]. Nu se preconizează că autorizarea utilizării pe căi rutiere a camionetelor electrice cu o masă maximă autorizată de peste 3,5 tone, dar care nu depășește 4,25 tone, fără ca acestea să fie echipate cu un dispozitiv limitator de viteză, va fi incompatibilă cu politica respectivă în materie de siguranță rutieră, întrucât vehiculele moderne sunt echipate cu o serie de sisteme avansate de asistență pentru conducătorul auto, inclusiv cu sisteme inteligente de asistență pentru controlul vitezei, care nu existau în 2002, atunci când domeniul de aplicare al Directivei 92/6/CEE a fost extins la vehiculele din categoria N2.

În acest context, ar trebui remarcat faptul că, cu excepția cazului în care sunt conduse de conducători auto profesioniști care dețin permis de categoria C sau C1, camionetele electrice în cauză pot fi conduse numai de conducători auto experimentați: În conformitate cu articolul 6 alineatul (4) litera (c) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului[6], statele membre pot permite titularilor unui permis de categoria B să conducă pe teritoriile lor vehicule de marfă alimentate cu combustibili alternativi a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone, dar nu depășește 4,25 tone, numai dacă permisul lor a fost eliberat cu cel puțin doi ani înainte. În cea de a patra Directivă privind permisele de conducere[7], adoptată recent, această opțiune a devenit o dispoziție obligatorie la nivelul Uniunii, care a fost extinsă și la alte vehicule, pe lângă vehiculele de marfă, și care urmează să se aplice de la 26 noiembrie 2027. Tratarea vehiculelor din categoria N2 care utilizează combustibili alternativi, cum ar fi camionetele electrice, cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește 4,25 tone, ca și cum ar fi vehicule din categoria N1, este în concordanță cu această politică.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere face parte dintr-un pachet de măsuri privind competitivitatea industriei europene a autovehiculelor. Scopul său este de a reduce costurile administrative și de ajustare pentru industrii, pentru a asigura buna funcționare a pieței unice a autovehiculelor, menținând în același timp nivelul ridicat de siguranță și performanță de mediu stabilit în cadrul de reglementare.

Regulamentul (UE) 2019/2144 prevede obligația ca vehiculele din categoriile M2, M3, N2 și N3 să fie echipate cu dispozitive limitatoare de viteză conforme cu Regulamentul ONU nr. 89. Întrucât vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, sunt exceptate de la această cerință în cadrul unei proceduri legislative paralele [a se vedea COM(2025) 993 final], aceleași vehicule ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al Directivei 92/6/CEE pentru a permite utilizarea lor pe căile rutiere fără dispozitive limitatoare de viteză. Prin urmare, prezenta directivă asigură coerența cu propunerea de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2144.

---

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

5 A se vedea „Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată”. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al prezentei directive îl constituie articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Întrucât autovehiculele sunt utilizate din ce în ce mai mult la nivel transfrontalier, un cadru juridic uniform reduce costurile de asigurare a conformității și de asigurare a respectării legislației în întreaga Uniune. Directiva 92/6/CEE prevede deja un cadru comun pentru instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de autovehicule în Uniune. Modificarea directivei respective poate fi efectuată numai la nivelul Uniunii.

- **Proporționalitatea**

Prezenta propunere nu depășește ceea ce este necesar pentru a asigura coerența cu modificările aduse Regulamentului (UE) 2019/2144 care sunt propuse în paralel [a se vedea COM(2025) 993 final].

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul care urmează a fi modificat este o directivă, actul de modificare propus ar trebui, în principiu, să aibă aceeași formă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările ex post/verificarea adecvării legislației existente**

A se vedea COM(2025) 993 final.

- **Consultarea cu părțile interesate**

A se vedea COM(2025) 993 final.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

A se vedea COM(2025) 993 final.

- **Evaluarea impactului**

A se vedea COM(2025) 993 final.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

A se vedea COM(2025) 993 final.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale consacrate în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene[8] și aderă la principiile recunoscute în aceasta.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta inițiativă nu va implica costuri suplimentare pentru Comisie.

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

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Prezenta propunere nu necesită un plan de punere în aplicare. Comisia va monitoriza transpunerea, punerea în aplicare și aplicarea noilor dispoziții, precum și respectarea acestora.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 Modificare adusă Directivei 92/6/CEE

Acest articol înlocuiește articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE. Vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică și a căror masă maximă autorizată este cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone sunt excluse din domeniul de aplicare al acestei dispoziții. Din motive de claritate, întregul paragraf se înlocuiește.

Articolul 2 Transpunerea

Statele membre au la dispoziție [trei luni de la intrarea în vigoare a regulamentului bazat pe COM(2025) 993 final] pentru a transpune această nouă dispoziție în legislația lor națională.

La prezenta propunere nu a fost adăugată nicio fișă financiară legislativă și digitală. Aceasta este acoperită de declarația corespunzătoare anexată la propunerea legislativă din COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 92/6/CEE în vederea exceptării anumitor vehicule electrice din categoria N2 de la obligația de a instala și de a utiliza un dispozitiv limitator de viteză

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[9],

Având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[10],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE a Consiliului[11] privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule prevede instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză la vehiculele din categoriile N2 și N3. În temeiul articolului respectiv, astfel de vehicule pot fi utilizate pe căile rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză. Cerința privind instalarea a fost, de asemenea, integrată în legislația privind omologarea de tip a autovehiculelor prin Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului[12].

(2) Greutatea adăugată a bateriei poate face ca greutatea vehiculelor utilitare ușoare electrice cu baterie să depășească 3,5 tone. O astfel de creștere a greutății supune vehiculele respective cerinței privind un dispozitiv limitator de viteză, deși sarcina lor utilă și cazul lor de utilizare sunt aceleași cu cele ale vehiculelor utilitare ușoare cu motor cu ardere internă care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 92/6/CEE. Cerința respectivă impune costuri nejustificate producătorilor de vehicule și întreprinderilor care achiziționează astfel de vehicule, încetinind creșterea numărului de vehicule utilitare ușoare cu emisii zero pe căile rutiere. Prin urmare, este oportun ca vehiculele din categoria N2, propulsate prin intermediul energiei electrice cu o masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, să fie exceptate de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză.

(3) Regulamentul (UE) 2019/2144 se modifică în paralel pentru a excepta vehiculele din categoria N2 propulsate cu energie electrică, cu o masă maximă tehnic admisibilă a

---

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

vehiculului încărcat între 3,5 și 4,25 tone, de la cerința de a fi echipate cu dispozitive limitatoare de viteză în conformitate cu Regulamentul ONU nr. 89.

(4) Prin urmare, Directiva 92/6/CEE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări ale Directivei 92/6/CEE

Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 92/6/CEE se înlocuiește cu următorul text:

„1. Statele membre iau măsurile necesare pentru ca autovehiculele din categoriile N2 și N3, cu excepția celor din categoria N2 propulsate cu energie electrică și a căror masă maximă autorizată este cuprinsă între 3,5 și 4,25 tone, să poată circula pe căi rutiere numai dacă sunt echipate cu un dispozitiv limitator de viteză reglat astfel încât viteza lor să nu poată fi mai mare de 90 de kilometri pe oră.”

Articolul 2

Transpunere

1. Statele membre adoptă și publică, cel târziu la [trei luni de la intrarea în vigoare a regulamentului bazat pe COM(2023) 993 final], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

   Acestea aplică dispozițiile respective începând cu [OP: vă rugăm să introduceți data aplicării modificărilor aduse Regulamentului (UE) 2019/2144 în COM(2023) 993 final].

   Atunci când sunt adoptate de statele membre, dispozițiile respective cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European,
Președinta
[...]

Pentru Consiliu,
Președintele
[...]