EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 16. 12. 2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 92/6/EHS s cieľom oslobodiť určité elektrické vozidlá kategórie N2 od požiadavky na montáž a používanie zariadenia obmedzujúceho rýchlosť

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Širší kontext je uvedený v dokumente COM(2025) 993 final.

Táto iniciatíva je súčasťou balíka opatrení, ktorých cieľom je odstrániť regulačné prekážky pri zavádzaní elektrických ľahkých úžitkových vozidiel.

Smernicou Rady 92/6/EHS[1] sa predpisuje montáž a používanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť v určitých ťažkých úžitkových vozidlách z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky (dostupný výkon motora pre ťažké nákladné automobily a autobusy potrebný pri stúpaní v kopcovitom teréne im umožňuje jazdu po rovných pozemných komunikáciách nadmernou rýchlosťou, ktorá nie je zlučiteľná so špecifikáciami iných komponentov týchto vozidiel, ako sú brzdy a pneumatiky) a z dôvodov ochrany životného prostredia v určitých členských štátoch. Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/85/ES[2] sa rozšíril rozsah pôsobnosti smernice 92/6/EHS na všetky vozidlá kategórií N2, N3, M2 a M3. V súlade s článkom 3 ods. 1 smernice 92/6/EHS „motorové vozidlá kategórie N2 a N3 sa môžu používať na cestách iba vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť nastaveným tak, aby rýchlosť vozidiel nemohla prekročiť 90 km/h“.

Elektrické ľahké úžitkové vozidlá (elektrické dodávkové vozidlá) sú v dôsledku hmotnosti svojej batérie ťažšie ako ich ekvivalenty spaľujúce fosílne palivá. Hoci majú rovnaké užitočné zaťaženie a prípady použitia ako ľahké úžitkové vozidlo so spaľovacím motorom s maximálnou prípustnou hmotnosťou nižšou ako 3,5 tony, z dôvodu dodatočnej hmotnosti batérie patria do kategórie N2, a teda do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov, v ktorých sa vyžaduje montáž zariadení obmedzujúcich rýchlosť – nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144[3] a smernice 92/6/EHS.

V dôsledku tejto požiadavky sú elektronické dodávkové vozidlá s hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony pre zákazníkov, z ktorých mnohí sú MSP a mikropodniky, menej atraktívne z dôvodu nákladov spojených s montážou a používaním zariadenia obmedzujúceho rýchlosť. Takáto dodatočná záťaž bráni zvyšovaniu počtu elektrických dodávkových vozidiel na cestách v porovnaní s podobnými dodávkovými vozidlami so spaľovacím motorom, čo môže viesť aj k väčším ťažkostiam pre výrobcov vozidiel pri dosahovaní výkonnostný cieľov pre emisie CO_2 v prípade ľahkých úžitkových vozidiel.

Nariadenie (EÚ) 2019/2144 sa mení v súbežnom legislatívnom návrhu [obsiahnutom v dokumente COM(2025) 993 final], v ktorom sú elektrické dodávkové vozidlá kategórie N2 s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony až do 4,25 tony oslobodené od povinnosti byť vybavené obmedzovačmi rýchlosti, čím sa dostávajú na rovnakú úroveň ako ich ekvivalenty spaľujúce fosílne palivá – naftové dodávkové vozidlá kategórie N1. Zmena nariadenia (EÚ) 2019/2144 by nemala žiadny účinok, ak by sa dotknuté vozidlá – ktoré sú vozidlami kategórie N2 – nemohli používať na pozemných komunikáciách, pretože nie sú vybavené obmedzovačom rýchlosti. Preto treba zmeniť článok 3 smernice 92/6/EHS, v ktorom sa v súčasnosti stanovuje, že všetky vozidlá kategórie N2 (a N3) sa môžu používať na pozemných komunikáciách len vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť. V smernici by sa mala stanoviť podobná výnimka, aby sa príslušné vozidlá mohli používať na pozemných komunikáciách aj bez zariadenia obmedzujúceho rýchlosť.

---

1 Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj

2 Ú. v. ES L 327, 4.12.2002, s. 8. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj

3 Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Táto iniciatíva je v súlade so spoločnou dopravnou politikou, ktorou sa podporuje dekarbonizácia dopravy a rozsiahle zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.[4] Cieľom politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky je znížiť počet smrteľných nehôd a vážnych zranení na cestách Únie v rokoch 2020 až 2030 o 50 % a do roku 2050 znížiť tento počet takmer na nulu[5]. Neočakáva sa, že by povolenie používania elektrických dodávkových vozidiel s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 4,25 tony na pozemných komunikáciách bez toho, aby boli vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť, bolo v rozpore s uvedenou politikou v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, keďže moderné vozidlá sú vybavené celým radom pokročilých asistenčných systémov pre vodiča vrátane systémov inteligentného prispôsobenia rýchlosti, ktoré neexistovali, keď sa rozsah pôsobnosti smernice 92/6/EHS v roku 2002 rozšíril na vozidlá kategórie N2.

V tejto súvislosti treba poznamenať, že pokiaľ ich neriadia profesionálni vodiči s vodičským preukazom pre kategóriu vozidiel C alebo C1, príslušné elektrické dodávkové vozidlá môžu viesť len skúsení vodiči: V súlade s článkom 6 ods. 4 písm. c) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES[6] môžu členské štáty povoliť držiteľom vodičského preukazu pre vozidlá kategórie B viesť na svojom území nákladné vozidlá s pohonom na alternatívne palivá s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 4,25 tony, len ak bolo ich oprávnenie vydané najmenej dva roky predtým. V nedávno prijatej štvrtej smernici o vodičských preukazoch[7] sa táto možnosť stala povinným ustanovením v celej Únii, ktoré sa okrem nákladných vozidiel rozšírilo aj na iné vozidlá a ktoré sa má uplatňovať od 26. novembra 2027. Zaobchádzanie s vozidlami kategórie N2 s pohonom na alternatívne palivá, ako sú elektrické dodávkové vozidlá, s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 4,25 tony tak, ako keby išlo o vozidlá kategórie N1, je v súlade s touto politikou.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh je súčasťou balíka opatrení týkajúcich sa konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu. Zameriava sa na zníženie administratívnych nákladov a nákladov na prispôsobenie pre priemyselné odvetvia s cieľom zaistiť dobre fungujúci jednotný trh s motorovými vozidlami a zároveň zachovať vysokú úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností stanovenú v regulačnom rámci.

V nariadení (EÚ) 2019/2144 sa vyžaduje, aby vozidlá kategórií M2, M3, N2 a N3 boli vybavené obmedzovačmi rýchlosti, ktoré sú v súlade s predpisom OSN č. 89. Keďže vozidlá kategórie N2 poháňané elektrickou energiou s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony sú vyňaté z tejto požiadavky v súbežnom legislatívnom postupe [pozri dokument COM(2025) 993 final], tie isté vozidlá by mali byť vyňaté z rozsahu pôsobnosti smernice 92/6/EHS, aby sa umožnilo ich používanie na pozemných komunikáciách bez zariadení obmedzujúcich rýchlosť. Touto smernicou sa teda zabezpečuje súlad s návrhom na zmenu nariadenia (EÚ) 2019/2144.

---

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

5 Porov. Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická. COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293

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

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

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tejto smernice je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi. Keďže motorové vozidlá sa čoraz viac používajú cezhranične, jednotným právnym rámcom sa znižujú náklady na dodržiavanie predpisov a presadzovanie predpisov v celej Únii. Smernicou 92/6/EHS sa už zabezpečuje spoločný rámec pre montáž a používanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť v prípade určitých kategórií motorových vozidiel v Únii. Túto smernicu možno zmeniť len na úrovni Únie.

- **Proporcionalita**

Tento návrh neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na zabezpečenie súladu so zmenami nariadenia (EÚ) 2019/2144, ktoré sa navrhujú súbežne [pozri dokument COM(2025) 993 final].

- **Výber nástroja**

Keďže akt, ktorý sa má zmeniť, je smernica, navrhovaný pozmeňujúci akt by mal mať v zásade rovnakú formu.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Pozri COM(2025) 993 final.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Pozri COM(2025) 993 final.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pozri COM(2025) 993 final.

- **Posúdenie vplyvu**

Pozri COM(2025) 993 final.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Pozri COM(2025) 993 final.

- **Základné práva**

V rámci tohto návrhu sa rešpektujú základné práva zakotvené v Charte základných práv Európskej únie[8] a dodržiavajú sa zásady, ktoré sú v nej uznané.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Táto iniciatíva nebude pre Komisiu znamenať žiadne dodatočné náklady.

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

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Tento návrh si nevyžaduje plán vykonávania. Komisia bude monitorovať transpozíciu, vykonávanie a uplatňovanie nového ustanovenia a jeho dodržiavanie.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 Zmena smernice 92/6/EHS

Týmto článkom sa nahrádza článok 3 ods. 1 smernice 92/6/EHS. Vozidlá kategórie N2 poháňané elektrickou energiou s najväčšou technicky prípustnou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony sú vyňaté z pôsobnosti uvedeného ustanovenia. V záujme zrozumiteľnosti sa nahrádza celý odsek.

Článok 2 Transpozícia

Členské štáty majú [tri mesiace od nadobudnutia účinnosti nariadenia na základe dokumentu COM(2025) 993 final] na transpozíciu tohto nového ustanovenia do svojich príslušných vnútroštátnych právnych predpisov.

K tomuto návrhu nebol pripojený žiadny legislatívny finančný a digitálny výkaz. Zahŕňa ho príslušné vyhlásenie pripojené k legislatívnemu návrhu uvedenému v dokumente COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 92/6/EHS s cieľom oslobodiť určité elektrické vozidlá kategórie N2 od požiadavky na montáž a používanie zariadenia obmedzujúceho rýchlosť

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[9],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[10],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) V článku 3 ods. 1 smernice Rady 92/6/EHS[11] o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel sa požaduje, aby sa vo vozidlách kategórií N2 a N3 montovali a používali zariadenia obmedzujúce rýchlosť. Podľa uvedeného článku sa takéto vozidlá môžu na cestách používať iba vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť. Požiadavka na montáž bola začlenená aj do právnych predpisov o typovom schvaľovaní motorových vozidiel nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144[12].

(2) Dodatočná hmotnosť batérie môže spôsobiť, že hmotnosť batériových elektrických ľahkých úžitkových vozidiel prekročí 3,5 tony. V dôsledku takéhoto zvýšenia hmotnosti sa na uvedené vozidlá vzťahuje požiadavka na zariadenie obmedzujúce rýchlosť, hoci ich užitočné zaťaženie a prípad použitia sú rovnaké ako v prípade ľahkých úžitkových vozidiel so spaľovacím motorom, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice 92/6/EHS. Táto požiadavka spôsobuje výrobcom vozidiel a podnikom kupujúcim takéto vozidlá neopodstatnené náklady, v dôsledku čoho sa spomaľuje nárast počtu ľahkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na cestách. Preto je vhodné vozidlá kategórie N2 poháňané elektrickou energiou s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony oslobodiť od požiadavky, aby boli vybavené zariadeniami obmedzujúcimi rýchlosť.

(3) Zároveň sa mení nariadenie (EÚ) 2019/2144 s cieľom oslobodiť vozidlá kategórie N2 poháňané elektrickou energiou s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony od požiadavky, aby boli vybavené obmedzovačmi rýchlosti v súlade s predpisom OSN č. 89.

---

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

(4) Smernica 92/6/EHS by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmena smernice 92/6/EHS

Článok 3 ods. 1 smernice 92/6/EHS sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia aby zabezpečili, že motorové vozidlá kategórie N2 a N3 s výnimkou vozidiel kategórie N2 poháňaných elektrickou energiou a s najväčšou technicky prípustnou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony sa môžu používať na cestách iba vtedy, ak sú vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť nastaveným tak, aby rýchlosť vozidiel nemohla prekročiť 90 km/h.“

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijmú a uverejnia najneskôr do [troch mesiacov po nadobudnutí účinnosti nariadenia založeného na dokumente COM(2023) 993 final] zákony, iné právne predpisy a administratívne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.

   Uvedené ustanovenia uplatňujú od [Úrad pre publikácie: vložiť dátum začatia uplatňovania zmien nariadenia Rady (EÚ) 2019/2144 v dokumente COM(2023) 993 final].

   Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
[...]	*[...]*