EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 92/6/EGS zaradi izvzetja nekaterih električnih vozil kategorije N2 iz zahteve za vgradnjo in uporabo naprave za omejevanje hitrosti

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Za širši okvir glej COM(2025) 993 final.

Ta pobuda je del svežnja ukrepov, katerih cilj je odprava regulativnih ovir za uvajanje električnih lahkih gospodarskih vozil.

Direktiva Sveta 92/6/EGS[1] nalaga vgradnjo in uporabo naprav za omejevanje hitrosti v določenih težkih vozilih zaradi varnosti v cestnem prometu (pogonska moč motorjev težkih tovornjakov in avtobusov, potrebna za premagovanje strmin, omogoča na ravnih odsekih ceste vožnjo s preveliko hitrostjo, ki ni v skladu s konstrukcijskimi lastnostmi drugih sestavnih delov teh vozil, kot so npr. zavore in pnevmatike) ter zaradi varstva okolja v nekaterih državah članicah. Direktiva 2002/85/ES Evropskega parlamenta in Sveta[2] je razširila področje uporabe Direktive 92/6/EGS na vsa vozila kategorij N2, N3, M2 in M3. V skladu s členom 3(1) Direktive 92/6/EGS se „vozila kategorije N2 in N3 uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, nastavljeno tako, da vozilo ne more preseči hitrosti 90 kilometrov na uro.“

Električna lahka gospodarska vozila (električna kombinirana vozila) so zaradi teže baterije težja od primerljivih vozil na fosilna goriva. Čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone, zaradi dodatne teže baterije spadajo v kategorijo N2 in s tem na področje uporabe zakonodaje, s katero se zahteva vgradnja naprav za omejevanje hitrosti, tj. Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta[3] in Direktiva 92/6/EGS.

Zaradi te zahteve so električna kombinirana vozila z maso nad 3,5 tone manj zanimiva za kupce, med katerimi je veliko MSP in mikropodjetij, saj vgradnja in uporaba naprav za omejevanje hitrosti ustvarja dodatne stroške. Tako dodatno breme upočasnjuje porast števila električnih kombiniranih vozil v primerjavi s podobnimi kombiniranimi vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem, kar lahko proizvajalcem vozil povzroči tudi večje težave pri doseganju ciljev glede emisij CO_2 za lahka gospodarska vozila.

Uredba (EU) 2019/2144 se spreminja z vzporednim zakonodajnim predlogom (ki je vsebovan v dokumentu COM(2025) 993 final), na podlagi katerega se električna kombinirana vozila kategorije N2, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, izvzamejo iz obveznosti vgradnje naprav za omejevanje hitrosti, s čimer se jih izenači s primerljivimi vozili na fosilna goriva, tj. dizelskimi kombiniranimi vozili kategorije N1. Sprememba Uredbe (EU) 2019/2144 ne bi imela nobenega učinka, če zadevnih vozil, tj. vozil kategorije N2, ne bi bilo mogoče uporabljati na cesti, ker nimajo vgrajene naprave za omejevanje hitrosti. Zato je treba spremeniti člen 3 Direktive 92/6/EGS, ki sedaj določa, da se lahko vsa vozila kategorije N2 (in N3) uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti. Direktiva bi morala zagotoviti podobno odstopanje, da bi se zadevna vozila lahko uporabljala na cesti tudi brez naprave za omejevanje hitrosti.

---

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

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta pobuda je skladna s skupno prometno politiko, ki spodbuja razogljičenje prometa in podpira obsežno uporabo nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil[4]. Cilj politike za varnost v cestnem prometu je zmanjšati število smrtnih žrtev in hudih poškodb na cestah Unije za 50 % med letoma 2020 in 2030 ter to število do leta 2050 približati ničli[5]. Omogočanje uporabe električnih kombiniranih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, na cesti brez vgrajene naprave za omejevanje hitrosti naj ne bi bilo v nasprotju z navedeno politiko, saj imajo sodobna vozila vgrajene številne napredne sisteme za pomoč voznikom, vključno z inteligentnimi sistemi za uravnavanje hitrosti, ki leta 2002, ko se je področje uporabe Direktive 92/6/EGS razširilo na vozila kategorije N2, še niso obstajali.

V zvezi s tem je treba opozoriti, da lahko zadevna električna kombinirana vozila vozijo le izkušeni vozniki, razen če jih vozijo poklicni vozniki z vozniškim dovoljenjem za kategorijo C ali C1. V skladu s členom 6(4), točka (c), Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta[6] lahko države članice imetnikom vozniškega dovoljenja za kategorijo B dovolijo, da na njihovem ozemlju vozijo tovorna vozila na alternativna goriva, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, samo, če je bilo dovoljenje izdano vsaj dve leti pred tem. V nedavno sprejeti četrti direktivi o vozniških dovoljenjih[7] je ta možnost postala obvezna določba na ravni Unije, ki se je razširila na druga vozila poleg tovornih vozil in se bo uporabljala od 26. novembra 2027. Obravnava vozil kategorije N2 na alternativna goriva, kot so električna kombinirana, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, kot vozil kategorije N1 je v skladu s to politiko.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog je del svežnja ukrepov v zvezi s konkurenčnostjo evropske avtomobilske industrije. Njegov cilj je zmanjšati upravne in prilagoditvene stroške za industrijo, da se zagotovi dobro delujoč enotni trg za motorna vozila, hkrati pa ohrani visoka raven varnosti in okoljske učinkovitosti, ki je določena v regulativnem okviru.

Uredba (EU) 2019/2144 zahteva, da se v vozila kategorij M2, M3, N2 in N3 vgradijo naprave za omejevanje hitrosti, ki so skladne s Pravilnikom ZN št. 89. Ker so vozila kategorije N2 na električni pogon, katerih največja tehnično dovoljena masa vozila je med 3,5 in 4,25 tone, v vzporednem zakonodajnem postopku izvzeta iz te zahteve (glej COM(2025) 993 final), bi morala biti ista vozila izvzeta iz področja uporabe Direktive 92/6/EGS, da se omogoči njihova uporaba na cesti brez naprav za omejevanje hitrosti. Ta direktiva zato zagotavlja skladnost s predlogom za spremembo Uredbe (EU) 2019/2144.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za to direktivo je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

---

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

5 Glej Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista (COM(2018) 293 final), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

EU si v skladu s členom 4(2), točka (g), PDEU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami. Ker se motorna vozila vse pogosteje uporabljajo čezmejno, se z enotnim pravnim okvirjem zmanjšujejo stroški zagotavljanja skladnosti in izvrševanja po vsej Uniji. Direktiva 92/6/EGS že določa skupni okvir za vgradnjo in uporabo naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Uniji. Navedeno direktivo je mogoče spremeniti le na ravni Unije.

- **Sorazmernost**

Ta predlog ne presega tistega, kar je potrebno za zagotovitev skladnosti s spremembami Uredbe (EU) 2019/2144, ki se predlagajo vzporedno (glej COM(2025) 993 final).

- **Izbira instrumenta**

Ker je akt, ki se spreminja, direktiva, bi moral biti predlagani akt o spremembi načeloma iste oblike.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Glej COM(2025) 993 final.

- **Posvetovanja z deležniki**

Glej COM(2025) 993 final.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Glej COM(2025) 993 final.

- **Ocena učinka**

Glej COM(2025) 993 final.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Glej COM(2025) 993 final.

- **Temeljne pravice**

Ta predlog spoštuje temeljne pravice iz Listine Evropske unije o temeljnih pravicah[8] in upošteva načela, ki so v njej priznana.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta pobuda za Komisijo ne bo pomenila nobenih dodatnih stroškov.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ta predlog ne zahteva načrta za izvedbo. Komisija bo spremljala izvajanje in uporabo nove določbe ter skladnost z njo.

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

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 Sprememba Direktive 92/6/EGS

Ta člen nadomešča člen 3(1) Direktive 92/6/EGS. Vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone so izvzeta iz področja uporabe navedene določbe. Zaradi jasnosti se celoten odstavek nadomesti.

Člen 2 Prenos

Države članice prenesejo to novo določbo v nacionalno pravo [v treh mesecih od začetka veljavnosti uredbe na podlagi COM(2025) 993 final].

K temu predlogu ni bila dodana nobena ocena finančnih posledic ali digitalnih razsežnosti zakonodajnega predloga. To je zajeto v ustrezni oceni, priloženi zakonodajnemu predlogu v dokumentu COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 92/6/EGS zaradi izvzetja nekaterih električnih vozil kategorije N2 iz zahteve za vgradnjo in uporabo naprave za omejevanje hitrosti

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[9],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[10],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 3(1) Direktive Sveta 92/6/EGS[11] o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil zahteva vgradnjo in uporabo naprav za omejevanje hitrosti v vozilih kategorij N2 in N3. V skladu z navedenim členom se lahko taka vozila uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti. Zahteva glede vgradnje je bila z Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta vključena tudi v zakonodajo o homologaciji motornih vozil[12].

(2) Zaradi dodane teže baterije lahko masa baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil preseže 3,5 tone. Zaradi takega povečanja mase je treba v ta vozila vgraditi napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Direktive 92/6/EGS. Navedena zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.

(3) Hkrati se spremeni Uredba (EU) 2019/2144, da se vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso vozila med 3,5 in 4,25 tone, izvzamejo iz zahteve za vgradnjo naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.

(4) Direktivo 92/6/EGS bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

---

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

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Sprememba Direktive 92/6/EGS

Člen 3(1) Direktive 92/6/EGS se nadomesti z:

„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se motorna vozila kategorij N2 in N3, razen vozil kategorije N2 na električni pogon, katerih največja dovoljena masa je med 3,5 in 4,25 tone, uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, nastavljeno tako, da vozilo ne more preseči hitrosti 90 kilometrov na uro.“

Člen 2

Prenos

1. Države članice najpozneje [tri mesece po začetku veljavnosti uredbe na podlagi COM(2023) 993 final] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

   Navedene določbe uporabljajo od [Urad za publikacije: vstaviti datum začetka uporabe sprememb Uredbe (EU) 2019/2144 v dokumentu COM(2023) 993 final].

   Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 4

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 5

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik/predsednica*
[...]	*[...]*