EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Lisätietoa laajemmasta asiayhteydestä saa asiakirjasta COM(2025) 993 final.

Tämä aloite on osa toimenpidepakettia, jolla pyritään poistamaan sähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon liittyviä sääntelyesteitä.

Neuvoston direktiivissä 92/6/ETY[1] säädetään nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä tietyissä raskaissa hyötyajoneuvoissa liikenneturvallisuuteen (raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja linja-autojen moottorin teho on tarpeen, jotta ne voisivat nousta rinteitä, mutta teho tekee samalla mahdolliseksi sen, että näillä ajoneuvoilla voidaan tasaisessa maastossa ajaa sellaisilla ylinopeuksilla, jotka eivät ole oikeassa suhteessa näiden ajoneuvojen muihin komponentteihin, kuten esimerkiksi jarrujärjestelmiin ja renkaisiin) ja ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä tietyissä jäsenvaltioissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/85/EY[2] laajennettiin direktiivin 92/6/ETY soveltamisala koskemaan kaikkia N2-, N3-, M2- ja M3-luokan ajoneuvoja. Direktiivin 92/6/ETY 3 artiklan 1 kohdan mukaan ”N2- ja N3-luokan moottoriajoneuvoja käytetään tiellä ainoastaan, jos niihin on asennettu sellainen nopeudenrajoitin, joka estää niiden nopeuden kohoamisen suuremmaksi kuin 90 kilometriä tunnissa”.

Sähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot (sähköpakettiautot) ovat akun painon vuoksi raskaampia kuin vastaavat fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot. Vaikka niillä on samat hyötykuorma ja käyttötarkoitukset kuin kevyillä hyötyajoneuvoilla, joissa on polttomoottori ja joiden suurin sallittu massa on alle 3,5 tonnia, ne kuuluvat akun lisäpainon vuoksi luokkaan N2 ja siten nopeudenrajoittimien asentamista edellyttävän lainsäädännön eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144[3] ja direktiivin 92/6/ETY soveltamisalaan.

Näiden vaatimusten vuoksi yli 3,5 tonnia painavat sähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot ovat vähemmän houkuttelevia asiakkaille, joista monet ovat pk-yrityksiä ja mikroyrityksiä, koska nopeudenrajoittimen asentaminen ja käyttö aiheuttavat kustannuksia. Tällainen lisärasite hidastaa sähköpakettiautojen käyttöönottoa ja niiden määrää tieliikenteessä verrattuna vastaaviin polttomoottorilla varustettuihin pakettiautoihin, mikä voi johtaa myös siihen, että ajoneuvojen valmistajien on vaikeampi saavuttaa kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat hiilidioksidipäästötavoitteet.

Asetusta (EU) 2019/2144 ollaan muuttamassa rinnakkaisella säädösehdotuksella (muutos sisältyy asiakirjaan COM(2025) 993 final), jossa N2-luokan sähköpakettiautot, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 mutta alle 4,25 tonnia, vapautetaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta velvoitteesta, mikä saattaa ne yhdenvertaiseen asemaan vastaavien fossiilisia polttoaineita käyttävien N1-luokan dieselpakettiautojen kanssa. Asetuksen (EU) 2019/2144 muuttamisella ei olisi vaikutusta, jos kyseisiä ajoneuvoja – eli N2-luokan ajoneuvoja – ei voitaisi käyttää tieliikenteessä, koska niihin ei ole asennettu nopeudenrajoitinta. Sen vuoksi on tarpeen muuttaa direktiivin 92/6/ETY 3 artiklaa, jossa tällä hetkellä säädetään, että luokan N2- (ja N3-) ajoneuvoja voidaan käyttää tieliikenteessä vain, jos niihin on asennettu nopeudenrajoitin. Mainitussa direktiivissä olisi säädettävä vastaavasta poikkeuksesta, jotta kyseisiä ajoneuvoja voidaan käyttää tieliikenteessä myös ilman nopeudenrajoitinta.

---

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

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä aloite on yhdenmukainen suhteessa yhteiseen liikennepolitiikkaan, jolla edistetään liikenteen hiilestä irtautumista ja tuetaan vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen laajaa käyttöönottoa.[4] Liikenneturvallisuuspolitiikan tavoitteena on vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää unionin teillä 50 prosentilla vuosina 2020–2030 ja saada ne lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä.[5] Jos tieliikenteessä sallitaan sellaisten sähköpakettiautojen käyttö, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia ja joita ei ole varustettu nopeudenrajoittimella, tämän ei odoteta olevan ristiriidassa kyseisen liikenneturvallisuuspolitiikan kanssa, koska nykyaikaiset ajoneuvot on varustettu erilaisilla kehittyneillä kuljettajaa avustavilla järjestelmillä, kuten älykkäillä nopeusavustinjärjestelmillä, joita ei ollut olemassa, kun direktiivin 92/6/ETY soveltamisalaa laajennettiin koskemaan N2-luokan ajoneuvoja vuonna 2002.

Tässä yhteydessä olisi huomattava, että ammattikuljettajien (joilla on C- tai C1-luokan ajokortti) lisäksi sähköpakettiautoja voivat kuljettaa ainoastaan kokeneet kuljettajat: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY[6] 6 artiklan 4 kohdan c alakohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat säätää, että B-luokan ajokortin haltijat saavat kuljettaa niiden alueella vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia tavarankuljetusajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia, ainoastaan siinä tapauksessa, että ajokortti on myönnetty vähintään kaksi vuotta aikaisemmin. Äskettäin hyväksytyssä neljännessä ajokorttidirektiivissä[7] tästä vaihtoehdosta on tullut pakollinen unionin laajuinen säännös, joka on laajennettu koskemaan tavarankuljetusajoneuvojen lisäksi myös muita ajoneuvoja ja jota on määrä soveltaa 26. marraskuuta 2027 alkaen. On tämän periaatteen mukaista käsitellä vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia N2-luokan ajoneuvoja, kuten sähköpakettiautoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia, samalla tavalla kuin N1-luokan ajoneuvoja.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotus on osa toimenpidepakettia, joka liittyy Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn. Sen tavoitteena on vähentää teollisuudelle aiheutuvia hallinnollisia ja mukautuskustannuksia, jotta voidaan varmistaa moottoriajoneuvojen hyvin toimivat sisämarkkinat ja säilyttää samalla sääntelykehyksessä vahvistettu turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

Asetuksessa (EU) 2019/2144 edellytetään, että luokkien M2, M3, N2 ja N3 ajoneuvoihin on asennettava nopeudenrajoitin, joka täyttää E-säännön nro 89 vaatimukset. Koska N2-luokan ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia, vapautetaan tästä vaatimuksesta rinnakkaisessa lainsäädäntömenettelyssä (ks. COM(2025) 993 final), kyseiset ajoneuvot olisi jätettävä direktiivin 92/6/ETY soveltamisalan ulkopuolelle ja sallittava niiden käyttö tieliikenteessä ilman nopeudenrajoittimia. Tällä direktiivillä varmistetaan näin ollen johdonmukaisuus suhteessa asetuksen (EU) 2019/2144 muuttamista koskevaan ehdotukseen.

---

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

5 Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne COM(2018) 293 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

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

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

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämän direktiivin oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Koska moottoriajoneuvoja käytetään yhä enemmän valtioiden rajat ylittävässä liikenteessä, yhdenmukainen oikeudellinen kehys vähentää sääntöjen noudattamisesta ja täytäntöönpanosta aiheutuvia kustannuksia kaikkialla unionissa. Direktiivissä 92/6/ETY säädetään jo tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä unionissa. Kyseistä direktiiviä voidaan muuttaa ainoastaan unionin tasolla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen, että varmistetaan johdonmukaisuus suhteessa asetukseen (EU) 2019/2144 samanaikaisesti ehdotettuihin muutoksiin (ks. COM(2025) 993 final).

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Ks. COM(2025) 993 final.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Ks. COM(2025) 993 final.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ks. COM(2025) 993 final.

- **Vaikutustenarviointi**

Ks. COM(2025) 993 final.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ks. COM(2025) 993 final.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjassa[8] vahvistettuja perusoikeuksia ja noudatetaan siinä tunnustettuja periaatteita.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tästä aloitteesta ei aiheudu lisäkustannuksia komissiolle.

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

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Tämä ehdotus ei edellytä toteuttamissuunnitelmaa. Komissio seuraa uusien säännösten saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, täytäntöönpanoa ja soveltamista sekä niiden noudattamista.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

1 artikla – Direktiivin 92/6/ETY muuttaminen

Artiklalla korvataan direktiivin 92/6/ETY 3 artiklan 1 kohta. Kyseistä säännöstä ei sovelleta sähkökäyttöisiin N2-luokan ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia. Selkeyden vuoksi korvataan koko kohta.

2 artikla – Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioilla on [kolme kuukautta asiakirjaan COM(2025) 993 final perustuvan asetuksen voimaantulosta] aikaa saattaa tämä uusi säännös osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Ehdotukseen ei ole lisätty rahoitusta ja digitaalisia vaikutuksia koskevaa selvitystä. Tähän ehdotukseen sovelletaan asiakirjassa COM(2025) 993 final esitettyyn säädösehdotukseen liitettyä vastaavaa selvitystä.

2025/0424 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[9],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[10],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY[11] 3 artiklan 1 kohdassa edellytetään nopeudenrajoittimien asentamista N2- ja N3-luokan ajoneuvoihin ja käyttöä niissä. Kyseisen artiklan mukaan tällaisia ajoneuvoja voidaan käyttää tieliikenteessä vain, jos ne on varustettu nopeudenrajoittimella. Asennusvaatimus on sisällytetty myös moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan lainsäädäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/2144[12].

(2) Akun lisäpaino voi aiheuttaa sen, että akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen paino ylittää 3,5 tonnia. Painon lisääntymisen vuoksi näihin ajoneuvoihin sovelletaan nopeudenrajoitinta koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu direktiivin 92/6/ETY soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua tieliikenteessä. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.

(3) Asetusta (EU) 2019/2144 ollaan samanaikaisesti muuttamassa siten, että N2-luokan ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa on

---

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

3,5–4,25 tonnia, vapautetaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta (E-sääntö nro 89).

(4) Sen vuoksi direktiivi 92/6/ETY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 92/6/ETY muuttaminen

Korvataan direktiivin 92/6/ETY 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että N2- ja N3-luokan moottoriajoneuvoja, lukuun ottamatta N2-luokan ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia, käytetään tiellä ainoastaan, jos niihin on asennettu sellainen nopeudenrajoitin, joka estää niiden nopeuden kohoamisen suuremmaksi kuin 90 kilometriä tunnissa.”.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [...] päivänä [...]kuuta [...] [kolme kuukautta asiakirjaan COM(2023) 993 final perustuvan asetuksen voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

   Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä […] päivästä […]kuuta […][julkaisutoimisto: lisätään asiakirjassa COM(2023) 993 final mainittu, asetukseen (EU) 2019/2144 tehtävien muutosten soveltamispäivä].

   Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
[...]	*[...]*