

U 10/2026 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om miljövänligare fordonsparker hos företagen

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om miljövänligare fordonsparker hos företagen (COM (2025) 994 final) samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 12 februari 2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Specialsakkunnig Anu Aavamäki-Tortosa

12.2.2026

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM MILJÖVÄNLIGARE FORDONSPARKER HOS FÖRETAGEN

1 Bakgrund

Den 16 december 2025 lade kommissionen fram ett förslag till förordning om miljövänligare fordonsparker hos företagen (COM (2025) 994 final). Kommissionens förslag är en del av initiativen i det så kallade fordonsindustripaketet. Genom initiativen genomförs kommissionens industriella handlingsplan för Europas fordonsindustri (COM (2025) 95 final). I den industriella handlingsplanen är syftet med de åtgärder som berör fordonssektorn och som beskrivs i paketet att främja den europeiska bilindustrins globala konkurrenskraft. Fordonsindustripaketet innehåller även ett förslag till ändring av förordningen om CO₂-gränsvärden för personbilar och skåpbilar och upphävande av direktiv 1999/94/EG (COM (2025) 995 final) samt till ändring av förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon (COM (2025) 784 final) och omnibusförslag som berör bilindustrin (COM (2025) 993 final och COM (2025) 999 final). Separata U-skrivelser kommer att beredas om dem. I samband med fordonsindustripaketet gav kommissionen även ett meddelande om stärkning av batteriproduktionen i Europa (COM (2025) 8950).

Kommissionen har i sina tidigare riktlinjer (bland annat meddelandet *Miljövänligare fordonsparker hos företagen* och den strategiska fordonsindustridialogen i september 2025) understrukt att företagets fordonsparker har en viktig roll i minskningen av utsläppen av transporter. Enligt kommissionens bedömning har potentialen inte utnyttjats fullt ut och andelen utsläppsfria företagsfordon har varit på efterkälken i utvecklingen av privatfordonen. Företagsfordon har en stor potential att påskynda ibruktagandet av utsläppsfria fordon, eftersom andelen företagsfordon av antalet första registreringar i EU är betydande (ungefär 60 procent av personbilarna och ungefär 90 procent av skåpbilarna). Enligt kommissionen kan en snabb cirkulation av företagsfordon till marknaden för begagnade bilar främja övergången från fordon med förbränningsmotor och öka tillgången till utsläppsfria fordon även för konsumenter, vilket skulle minska förbrukningen av fossila bränslen och öka unionens energioberoende.

2 Förslagets syfte

Syftet med de åtgärder som kommissionen har föreslagit i sitt förslag till förordning är att främja målen i handlingsplanen för fordonsindustrin, i given för en ren industri, i den europeiska gröna given och i konkurrenskraftskompassen. Bilindustrin genomgår en stor omvälvning, och de strukturella förändringarna framskrider snabbt mot utsläppsfri rörlighet i och med en ökande integration av digital teknik. Syftet med förslaget är att stödja denna förändring genom att säkerställa en snabbare övergång av företagsfordon till utsläppsfria eller utsläppssnåla lösningar. Framtidens fordon är allt renare och försedda med mer automatik och fler digitala funktioner än tidigare.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Kommissionen föreslår en förordning vars syfte är att öka användningen av utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon i företagets fordonsparker och att på så sätt påskynda minskningarna av

utsläppen av vägtransporter samt att stärka konkurrenskraften hos EU:s bilindustri. Förordningen ska endast beröra stora företags personbilar och skåpbilar och utelämnar företagens tunga fordon (artikel 2.8 och artikel 3).

Företagsfordon ska första gången definieras i EU-lagstiftningen. Fordon som är registrerade på en juridisk person ska betraktas som företagsfordon (artikel 2.5). I fråga om utsläppsfria och utsläppssnåla fordon hänvisar definitionen av ett utsläppsfritt fordon och utsläppssnålt fordon till förordningen om CO₂-gränsvärden 2019/631 (artiklarna 2.6 och 2.7).

Stort företag enligt förslaget definieras enligt artikel 3.4 i redovisningsdirektivet 2013/34/EU. Det innebär att företaget ska uppfylla två av följande tre kriterier som fastställs i direktivet: 1) Balansomslutningen överstiger 20 miljoner euro, 2) omsättningen överstiger 40 miljoner euro och 3) det genomsnittliga antalet anställda under räkenskapsperioden är mer än 250 (artikel 2.8).

Förordningen ålägger medlemsstaterna att säkerställa att en viss minimiandel av nya företagsfordon (personbilar och skåpbilar) som registreras på stora företag från och med 2030 ska vara utsläppsfria eller utsläppssnåla och att en viss separat fastställd minimiandel ska vara utsläppsfria fordon. Nationella mål ska fastställas utifrån tabellerna i bilagan och de varierar enligt medlemsstat utifrån den ekonomiska bärkraften (artikel 3 och bilagorna 1 och 2).

För Finland är de minimimål som kommissionen i bilagorna 1 och 2 har föreslagit för förstaregistreringar av nya personbilar och skåpbilar på stora företag från och med 2030 följande:

	Sammanlagt mål för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla 2030	Minimimål för utsläppsfria 2030 (andel utsläppsfria fordon)	Sammanlagt mål för andelen utsläppsfria och utsläppssnåla 2035	Minimimål för utsläppsfria 2035 (andel utsläppsfria fordon)
Personbilar	83 %	54 %	95 %	95 %
Skåpbilar	48 %	43 %	95 %	95 %

Enligt kommissionens förslag är delmålet för utsläppsfria fordon en procentandel av alla förstaregistreringar av nya företagsfordon.

Förslaget till förordning innefattar även en finansieringsregel. Enligt regeln får medlemsstaterna från och med 2030, efter att förordningen har trätt i kraft, inte ge ekonomiskt stöd för företagsfordon, om dessa inte är utsläppsfria eller utsläppssnåla. Dessutom ska stödet endast tilldelas fordon som uppfyller *made in the EU*-kriterierna i en delegerad akt som ska antas senare (artikel 4). Enligt förslaget ska kriterierna fastställas senare av kommissionen genom en kontrollerad delegerad akt (artikel 5).

Rapporteringen om skyldigheterna ska ske utifrån medlemsstaternas fordonsregisterdata (artikel 6). Kommissionen ska göra en bedömning av förordningen 2032 och regelverket kan uppdateras vid behov (artikel 7).

Förslaget omfattar inte finansiering på EU-nivå och medför inga nya kostnader i EU-budgeten.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Den rättsliga grunden för kommissionens förslag är artikel 192.1 (miljö) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Förslaget antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Rådet fattar beslut om att anta förslaget med kvalificerad majoritet. Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig.

Den subsidiaritetsprincip som avses i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget) är tillämplig på områden som omfattas av de delegerade befogenheterna mellan unionen och medlemsstaterna och som även inkluderar miljöpolitik och minskningar av utsläppen av transporter. Enligt kommissionen är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen, eftersom målen, det vill säga påskyndandet av minskningen av utsläppen av företagens fordonsparker och därigenom effektiviseringen av utsläppsminskningarna, inte kan uppnås i tillräcklig grad enbart genom medlemsstaternas åtgärder. De nationella styrmetoderna är nu oenhetliga och leder till en svängande efterfrågan, vilket försämrar den inre marknadens funktion och fordonstillverkarnas förmåga att förutse. Ett regelverk på unionsnivå anses vara nödvändigt för att säkerställa enhetliga marknadssignaler, förebygga eventuella negativa konsekvenser av en oenhetlig lagstiftning – framför allt vid gränsöverskridande användning av företagsfordon – och förbättra funktionen på EU:s fordons- och laddningsinfrastrukturmarknader.

Enligt kommissionen är förslaget även förenligt med den subsidiaritetsprincip som fastställs i artikel 5.4 i EU-fördraget. Enligt principen ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Kommissionen anser att de föreslagna åtgärderna är proportionella, eftersom skyldigheterna endast gäller medlemsstaterna och endast nya fordon som stora företag registrerar från och med 2030. Medlemsstaterna ges obegränsad behörighet att välja nationella metoder för att uppnå de fastställda målandelarna. Små och medelstora företag omfattas inte av regelverket, vilket minskar den administrativa bördan. Kommissionens förslag går inte utöver vad som är nödvändigt för att minska utsläppen av vägtransporter, för att uppnå EU:s klimat- och miljömål och för att främja de subsidiära målen, såsom utvecklingen av marknaden för utsläppsnåla fordon och stärkandet av andrahandsmarknaden.

Statsrådet instämmer i kommissionens bedömningar och anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och subsidiaritetsprincipen.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för lagstiftning och internationella överenskommelser

Kommissionens förslag till rättsakt är en direkt tillämplig förordning i medlemsstaterna. Enligt förslaget till förordning ska medlemsstaterna dock se över eller komplettera sådana styrmetoder och stödsystem genom vilka varje medlemsstat kan uppnå de nationella mål för registreringar av företagens nya bilar och skåpbilar från och med 2030 som har fastställts för medlemsstaterna. Det innebär att förordningen till denna del inte ger anledning till några nationella genomförandeåtgärder.

Förslaget till förordning strider inte mot internationella överenskommelser.

5.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Enligt förordningen åläggs de nationella myndigheterna skyldigheter att planera och rapportera. Medlemsstaterna ska tillställa kommissionen planer samt årliga rapporter om stora företags nyregistreringar och om fördelningen av drivmedel (artikel 6).

Med anledning av begränsningarna av stödet i artikel 4 ska myndigheterna även utvärdera och eventuellt ändra nuvarande eller framtida stödformer för anskaffning av företagsfordon. De tidigare motsvarande kampanjerna har redan delvis riktats till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Rapporteringen och övervakningen av Transport- och kommunikationsverket Traficoms konsekvensbedömning skulle kräva att den myndighet som utför detta ska ha åtkomst till fordonsregistret och företagets bokslutsinformation så att de stora företag som omfattas av den föreslagna förordningen kan identifieras. I nuläget saknas en sådan åtkomst. Hänsyn bör även tas till eventuella behov av att uppgradera Traficoms informationssystem och till introduktionen av en bred användarkrets. De övriga administrativa konsekvenser som förordningen eventuellt medför och som berör myndigheterna beror i stor mån på hur EU-regelverket genomförs.

Medlemsstaterna ska även välja egna metoder för att uppnå målandelarna, vilket kan kräva beredning av nya stödsystem, ändringar i de befintliga eller eventuella andra åtgärder.

5.3 Konsekvenser för företag

Tillämpningsområdet för förslaget har avgränsats till stora företag och företagets medlemsstat är ansvarig för att skyldigheten uppfylls (artikel 3). Små och medelstora företag omfattas inte av skyldigheterna i fråga. I och med att utbudet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ökar kan dock eventuella förändringar i marknadsläget även speglas på små och medelstora företag.

I förslaget har *stort företag* definierats enligt artikel 3.4 i redovisningsdirektivet 2013/34/EU. Enligt konsekvensbedömningen från Transport- och kommunikationsverket Traficom finns det inom ramen för tidsschemat för konsekvensbedömningen inte tillgång till data om antalet stora företag som uppfyller två av de tre fastställda kriterierna. Baserat på Statistikcentralens öppna material var det dock möjligt att bedöma att det under 2024 i Finland fanns 1 593 företag som omsatte mer än 40 miljoner euro per år. Antalet företag som hade mer än 250 anställda var 709 av alla företag som var verksamma i Finland. Ungefär en tredjedel av de företag som sett till omsättningen var bland de största var verksamma inom industrin, detaljhandeln, partihandeln eller servicesektorn.

Utöver dessa skyldigheter innefattar artikel 4 i förslaget en begränsning av medlemsstaternas möjlighet att bevilja företag ekonomiskt stöd så att stödet kan tilldelas enbart utsläppsfria och utsläppssnåla företagsfordon och i fortsättningen enbart fordon som uppfyller de made in the European Union-kriterier som kommissionen ska fastställa senare. Detta kan påverka företagets anskaffningsbeslut och framför allt leasing- och uthyrningsmarknaden. Å andra sidan har de motsvarande nationella stödmekanismerna redan i regel omfattat utsläppsfria och utsläppssnåla fordon eller utveckling av laddningsnät till sådana fordon, till exempel anskaffningsstödkampanjer.

5.4 Konsekvenser för ekonomin och marknaden

Enligt kommissionen förväntas förslaget bidra till att efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon ökar inom företagsfordonssektorn, vilket ökar investeringssäkerheten och

konkurrenskraften inom EU:s bilindustri. På kort sikt kan övergången bidra till att öka kapitalkostnaderna för företagens anskaffning av fordon. Kommissionen bedömer dock att minskningen i användnings- och bränslekostnaderna balanserar de totala kostnaderna. Dessutom förväntar kommissionen sig att förslaget stärker marknaden för begagnade utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i och med att den snabba cirkulationen av företagsfordon ökar utbudet av företagsfordon.

Enligt konsekvensbedömningen från Transport- och kommunikationsverket Traficom kan det dock baserat på granskningarna i bedömningen preliminärt uppskattas att de mål som fastställs för nya personbilar 2030 i förslaget till förordning troligen kan uppnås genom nuvarande åtgärder. Uppnåendet av målen genom nuvarande åtgärder är emellertid även förknippat med osäkerhetsfaktorer, särskilt till följd av framstegen i förslagen till ändring av lagstiftningen om CO₂-gränsvärden och senareläggandet av utsläppshandeln med fossila bränslen.

Även när det gäller skåpbilar verkar det som om skyldigheterna uppfylls, om bilparken förnyas enligt nuvarande uppskattningar. I fråga om skåpbilar är detta förknippat med en något större osäkerhet än i fråga om personbilar. Generellt sett har dock målet för personbilar 2030 uppnåtts i högre grad än målet för skåpbilar. Å andra sidan bidrar de stora företagens hållbarhetsstrategier och skyldigheter att rapportera utsläpp till en betydande ökning i andelen eldrivna skåpbilar vid företagens anskaffningar av bilar. I Finland registreras omkring 95 procent av de nya skåpbilarna på företag, dock i regel på små och medelstora företag.

Begränsningarna av stödet i artikel 4 kan ändra de nationella stödsystemens strukturer och påverka kostnaderna för förnyelse av fordonspark. Samtidigt kan de utgöra incitament till produktion och komponentkedjor i EU, vilket stöder kommissionens industripolitiska mål.

5.5 Miljökonsekvenser

Enligt kommissionen stöder förslaget EU:s klimatmål och energioberoende. Syftet med förslaget är att minska konsekvenserna av växthusgaserna och luftkvaliteten vid vägtransporter genom att påskynda ibruktagandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i de fordonsparkerna som har en längre körsträcka per år än vad privatfordonen har. Kommissionen bedömer att miljökonsekvenserna är positiva i relation till målen för utsläppsminskning, utbudet på marknaden för begagnade fordon och minskningen av användningen av fossila bränslen.

Enligt den konsekvensbedömning av förslaget som Transport- och kommunikationsverket Traficom har gjort har förslaget nästan inte alls inverkan på utsläppen av transporter i Finland. När skyldigheterna jämförs med basprognosen för bilparken, anses de bli uppfyllda inom utsatta tider även utan ytterligare åtgärder, om förstaregistreringar görs enligt basprognosen. När det gäller basprognosen för förstaregistreringar ska det dock beaktas att prognosen kan förändras något, bland annat med anledning av den ändring av förordningen om CO₂-gränsvärden som kommissionen har föreslagit. Det är ännu inte i denna fas möjligt att göra en mer fattande uppskattning av hur basprognosen eventuellt förändras.

Eftersom stora företag i regel styrs av varje företags egen hållbarhets- och miljöstrategi, har de redan förut stränga policyer om miljövänligheten av de bilar som anskaffas. Eftersom företagens personbilsparkerna redan nu snabbt utvecklas mot utsläppsfria fordon, har förslaget i Finland nästan ingen betydelse för CO₂-utsläppen av transporter. Konsekvenserna varierar runt om i Europa och den sammanslagna handeln med nya bilar i Europa har en del indirekta konsekvenser även för Finland.

Konsekvenserna av förslaget till förordning på skåpbilar är i princip likadana som konsekvenserna på personbilar, eftersom målen för utsläppsfria och utsläppssnåla skåpbilar hos stora företag redan kan uppnås genom nuvarande åtgärder.

5.6 Administrativa konsekvenser

Enligt kommissionen är de administrativa konsekvenserna för företagen begränsade, eftersom några direkta skyldigheter inte åläggs företagen, utan de riktas till medlemsstaterna. Enligt kommissionen kommer stora företag inte att ha några rapporteringsskyldigheter och inte heller någon administrativ börda. För medlemsstaterna innebär förordningen en del nytt administrativt arbete för att ta fram registreringsdata, utarbeta planer och rapportera. Enligt kommissionen bygger skyldigheterna mestadels på det befintliga fordonsregister- och statistiksystemet.

Det ska dock beaktas att tillgången till data om storleken på de företag som är ägare/innehavare av så kallade företagsfordon skulle kräva åtkomst till fordonsregistret och boksłutsinformationen samt precisering av datainnehållet i registret. Detta kan kräva uppgraderingar av informationssystem samt en omfattande introduktion.

Förslaget till förordning fastställer målnivåer för varje medlemsstat. Genom förslaget genomförs i sig inga praktiska åtgärder för att påskynda ibruktagandet av utsläppssnåla fordon, utan medlemsstaterna får själva besluta om åtgärderna, särskilt i en situation där målen inte uppnås genom nuvarande åtgärder. Enligt konsekvensbedömningen från Transport- och kommunikationsverket Traficom är det sannolikt att Finland kan uppnå de mål som fastställs i förslaget utan ytterligare åtgärder, med beaktande av såväl eventuella konsekvenser av ändringen av förordningen om CO₂-gränsvärden och en eventuell inverkan av senareläggandet av utsläppshandeln med fossila bränslen. Om Finland uppnår målen genom nuvarande åtgärder och inte ändrar de styrmetoder som landet tillämpar, kräver förslaget inte och Finland åstadkommer inte några effekter på bilparken och utsläppen. Indirekta konsekvenser är dock också möjliga, till exempel den signal som EU-lagstiftningen ger om målnivåer som kan uppmuntra företag att investera i utsläppsfria och utsläppssnåla fordon tidigare, trots att förslaget till förordning inte ens berör företagen direkt, utan det berör medlemsstaterna.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Förslaget bedöms inte ha några betydande konsekvenser i förhållande till grundlagen och de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna. Förslaget omfattar inga skyldigheter för privatpersoner och begränsar varken utövandet av de grundläggande rättigheterna eller näringsfriheten, eftersom de skyldigheter som fastställs i förordningen åläggs medlemsstaterna och konsekvenserna för företagen är indirekta genom de styrmetoder som medlemsstaterna tillämpar (artiklarna 3 och 4).

Det främsta målet med förslaget till förordning är att minska utsläppen av vägtransporter genom att påskynda ibruktagandet av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon i de stora företagens fordonsparker. Luftkvaliteten, de positiva effekterna på hälsan och kvaliteten på livsmiljön förbättras i och med utsläppsminskningarna, vilket stöder det allmännas skyldighet i 20 § 2 mom. i grundlagen att verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Åtgärderna kan även främja trafiksäkerheten, eftersom nya fordon i genomsnitt är försedda med mer avancerade säkerhetssystem.

Förslaget kan anses respektera de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och i synnerhet främja målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 och 22 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik och näringsverksamhet. Förslaget rör även de åtgärder som avses 59 b § 2 och 3 mom. i självstyrelselagen för Åland.

Förslaget till förordning gäller registreringar av företagens bilar och skåpbilar samt de nationella styrmetoder som medlemsstaterna är ansvariga för, inklusive ekonomiska stöd för företagsfordon i enlighet med artikel 4. Det främsta målet med förslaget är att öka användningen av utsläppsnåla fordon i företagens fordonsparker och att på så sätt minska miljökonsekvenserna.

Därför anses förslaget omfattas av landskapets behörighet.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

I rådet är det transportarbetsgruppen som ansvarar för behandlingen av förslaget. Kommissionen lade första gången fram förslaget till förordning på transportarbetsgruppens möte den 13 januari 2026. Den egentliga behandlingen av förslaget inleds i arbetsgruppen den 3 februari 2026. De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända, men medlemsstaterna presenterade i förväg sina ståndpunkter i transportrådet i december 2025 innan förslaget officiellt lades fram. Medlemsstaternas ståndpunkter på förslaget är delade mellan ambitiösa och återhållsamma, särskilt i relation till de förpliktande målnivåer som fastställs i förslaget.

I Europaparlamentet ansvarar Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet för behandlingen av förslaget. Yttrandet ges av Utskottet för transport och turism.

9 Den nationella behandlingen av förslaget

Kommissionens meddelande av våren 2025 om miljövänligare fordonsparker hos företagen har överlämnats till riksdagen för behandling genom en E-skrivelse (E 44/2025 rd).

Statsrådets U-skrivelse har beretts av kommunikationsministeriet i samarbete med miljöministeriet, arbets- och näringsministeriet och Statsrådets kansli. Vid beredningen beaktades även ståndpunkterna från Transport- och kommunikationsverkets sakkunniga och ämbetsverkets konsekvensbedömning.

Utkastet till statsrådets U-skrivelse behandlades i ett skriftligt förfarande i sektionerna Transport (EU21), Miljö (EU23) och Konkurrenskraft (EU8) under kommittén för EU-ärenden mellan den 21 och den 26 januari 2026 och behandlades även i mötet för sektionen Transport den 21 januari 2026. U-skrivelsen behandlades i ett skriftligt förfarande av EU-ministerutskottet mellan den 3 och den 6 februari 2026.

10 Statsrådets ståndpunkt

Finlands ståndpunkter i fråga om förhandspåverkan har lagts fram i en E-skrivelse, E 44/2025 rd. Bland annat följande riktlinjer har dragits upp i samband med detta:

Statsrådet förhåller sig positivt till kommissionens mål att öka andelen utsläppsfria fordon på marknaden. Statsrådet delar kommissionens syn på att efterfrågan på utsläppsfria fordon kan hjälpa till att stödja tillväxten och konkurrenskraften inom den europeiska bilsektorn.

Statsrådet anser att åtgärderna för att minska utsläppen ska vara kostnadseffektiva och teknikneutrala.

Statsrådet anser att en snabbare ökning av efterfrågan på utsläppsfria fordonsparker hos företagen kan bidra till att stärka marknaden för nya utsläppsfria bilar, sänka priserna på bilarna och gynna såväl företagen som hushållskonsumenter genom att öka utbudet av utsläppsfria begagnade bilar och genom att med tiden sänka priserna på bilarna. Lagmotioner som påverkar utsläppen av fordon är viktiga i sådana medlemsländer som Finland, som har höga skyldigheter inom ansvarsfördelningssektorn och där förnyelsen av fordonsparken är mycket beroende av fordon som är tillverkade i andra länder.

Statsrådet anser på samma sätt som kommissionen att det krävs ett tillräckligt omfattande laddnings- och tankningsinfrastrukturnät för att andelen utsläppsfria fordon ska kunna ökas i persontrafiken och godstrafiken. Statsrådet anser att stödet för att främja genomförandet av AFIR-förordningen är en viktig EU-åtgärd vid utvidgningen av distributionsnätet av alternativa drivmedel. Enligt Finland bör en eventuell ytterligare reglering av distributionsinfrastrukturen med alternativa drivmedel inkluderas i AFIR-förordningen.

Statsrådet anser att det är nödvändigt att beakta användningsändamålet med olika typer av fordon och de varierande möjligheterna för olika typer av företag att anskaffa och använda utsläppsfria fordon, när potentiella åtgärder för att öka andelen utsläppsfria fordon av de nya anskaffningarna och andelen av olika fordonsparker kartläggs.

Dessa ståndpunkter på kommissionens förslag kompletteras på följande sätt:

Statsrådet anser att det är viktigt att förbättra näringslivets konkurrenskraft och anser att förbättringen av konkurrenskraften hos EU:s bilindustri även kan ha en indirekt inverkan på Finlands ekonomi.

Statsrådet anser att lagstiftningen bör fokusera på att öka andelen utsläppsfria och utsläppssnåla personbilar och skåpbilar i Europeiska unionen.

Statsrådet anser att de av kommissionen föreslagna nationella skyldigheter som avser utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt avgränsningen till personbilar och skåpbilar är motiverade med tanke på den avancerade fordonsmarknaden.

Statsrådet anser att man ska förhålla sig mycket kritisk till de överlappande bestämmelserna och att ett eventuellt lagstiftningsförslag bör ge oberoende mervärde som inte inkluderas och inte heller kommer att inkluderas i andra lagbestämmelser eller gällande lagbestämmelser och som inte orsakar företag och myndigheter en onödigt stor administrativ börda. Statsrådet anser att det är ändamålsenligt att främja ett effektivt genomförande av gällande lagstiftning.

Statsrådet anser att de företagsspecifika rapporteringsskyldigheterna kan orsaka en onödig administrativ börda och att de i princip inte kan betraktas som ändamålsenliga.

Dessutom anser statsrådet att det är viktigt att utvärdera de sammantagna konsekvenserna av förslaget samt överensstämmelsen mellan förslaget och särskilt förordningen om CO2-gränsvärden.

Statsrådet anser att kommissionens förslag till att de nationella finansieringsåtgärder som riktas till företag i framtiden bör omfatta enbart utsläppsfria eller utsläppssnåla fordon bör granskas så att medlemsstaterna ges en tillräcklig behörighet för att rikta stödinstrumenten. Enligt statsrådet är det viktigt att regleringen inte blir för begränsande och på ett nationellt plan inte utgör hinder för stödet till ändamålsenliga lösningar under övergångsperioden.

Statsrådet anser att förbättringen av trafiksäkerheten är ett mål som bör eftersträvas. Förnyelsen av fordonsparken bidrar delvis till en bättre trafiksäkerhet.

Statsrådet anser att de befogenheter som delegeras till kommissionen ska vara noggrant avgränsade, proportionella, ändamålsenliga och välmotiverade. Enligt statsrådet är den föreslagna möjligheten för kommissionen att anta delegerade akter i princip ändamålsenlig. Statsrådet anser dock att omfattningen av den delegerade befogenhet som ges till kommissionen bör förtydligas vad gäller fastställandet av kriterier för fordon som tillverkas i EU.

Statsrådet anser att det är viktigt att sörja för att förhållandet mellan förslaget och andra EUrättsakter är klart och att överlappningar kan undvikas.