

U 8/2026 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning av den 16 december 2025 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 och (EU) 2024/1257 vad gäller förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 70/157/EEG och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 samt förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om om ändring av direktiv 92/6/EEG för att undanta vissa elfordon i kategori N2 från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning samt en promemoria om förslagen.

Helsingfors den 12 februari 2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Trafikrådet Veli-Matti Syrjänen

12.2.2026

**FÖRSLAG TILL FÖRENKLING AV TEKNISKA KRAV OCH
PROVNINGSFÖRFARANDE FÖR MOTORFORDON (OMNIBUS FÖR
FORDONSINDUSTRIEN)****1 Bakgrund**

Kommissionen lade den 16 december 2025 fram ett omnibusförslag som en del av ett mer omfattande, så kallat fordonsindustripaket. Omnibusförslaget för fordonsindustrin innehåller följande två separata förslag från kommissionen:

- 1) *COM(2025) 993 final*: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 och (EU) 2024/1257 vad gäller förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 70/157/EEG och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014
- 2) *COM(2025) 999 final*: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/6/EEG för att undanta vissa elfordon i kategori N2 från kravet att montera och använda en hastighetsbegränsande anordning

Enligt kommissionen är omnibusförslaget för fordonsindustrin en del av det mer omfattande konkurrenskrafts- och förenklingsprogrammet för 2024–2029 och av den industripolitiska handlingsplanen för fordonsindustrin. Enligt kommissionen är bakgrunden till förslaget fordonsindustrins betydande ekonomiska värde i EU i kombination till en allt svårare och mer oförutsebar handelsmiljö och frågorna kring strategisk självförsörjning och den inre marknadens funktion. Kommissionen hänvisar till olika analyser på hög nivå, såsom Draghirapporten, konkurrenskraftskompassen, given för en ren industri och meddelandet om ett enklare och snabbare Europa, med fokus på förenkling av lagstiftning och på ett enhetligt regelverk.

I samband med beredningen av omnibusförslaget för fordonsindustrin inledde kommissionen en dialog med industrin och intressenterna: en strategisk diskussion som inleddes om fordonsindustrins framtid i början av 2025, en riktad undersökning bland intressenter i oktober 2025 och diskussioner med medlemsstaterna och branschen i motorfordonsarbetsgruppen som en del av en bättre lagstiftning och av en handlingslinje om förenkling av genomförandet. Kommissionen har meddelat att den på grund av tidsschemat inte har kunnat ta fram en omfattande konsekvensbedömning av förslagen.

Enligt kommissionens förslag är den tekniska utvecklingen en viktig bakgrundsfaktor. Fordonens allt större komplexitet, till exempel till följd av ett ökat antal programvaror, AI-utveckling, en ökad automation och elektrifiering, ger upphov till ett ökat behov av att säkerställa enhetliga bestämmelser.

Fordonsindustripaketet innehåller även förslag till ändring av förordningen om CO2-gränsvärden för personbilar och skåpbilar (COM(2025) 995 final), förordningen om CO2-

gränsvärden för tunga fordon (COM(2025) 784 final) och förordningen om rena företagsfordon (COM(2025) 994 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).

2 Förslagets syfte

Det primära syftet med omnibusförslaget för fordonsindustrin är att förenkla lagstiftningen om motorfordon och att minska den administrativa bördan för fordonsindustrin i Europa och, på ett mer generellt plan, för branschen. Kommissionen försöker uppnå syftet genom ett förslag till förenkling av de tekniska kraven och provningsförfarandena för typgodkännande av fordon och genom ett förslag till ändringar som ska undanröja marknadshinder. Miljö- och säkerhetsnivån för fordon ska inte försämrast.

Målet ska vara förknippat med EU:s konkurrenskraft, funktionen på EU:s inre marknad och främjandet av elektriska transporter som en del av de mer omfattande industri- och förenklingsmålen. Förenkling av lagstiftningen om motorfordon anses vara särskilt viktig när hänsyn tas till fordonsutvecklingen, såsom ökningen av antalet programvaror, användningen av AI och autonomi.

Kommissionen syftar till att göra lagstiftningen om lätta eldrivna lastbilar med en totalvikt på 3,5–4,25 ton i fordonskategori N2 i relation till förbränningsmotorskäpbilar i kategori N1. Kommissionens syfte är att minska anskaffnings- och användningskostnaderna, särskilt bland små och medelstora företag, och att öka ibruktagandet av nyttobilar med nollutsläpp.

Kommissionen har även lagt märke till att campingbilar med en totalvikt på mer än 7,5 ton, och ledade fordon, omfattas av lagstiftningen om körtider och viloperioder samt installation och användning av färdskrivare. Kommissionen syftar till ett rättsligt förtydligande av sådana campingbilar och ledade fordon så att medlemsstaterna kan undanta campingbilar från bestämmelserna om körtider och viloperioder samt färdskrivare.

Kommissionen föreslår att bullerlagstiftningen harmoniseras med EU:s och Förenta nationernas ekonomiska kommission (Uneces) FN-föreskrifter. Målet är att stryka parallella regleringsförfaranden, förebygga marknadssplittring och förtydliga tillsynen. Genom övergångsordningar säkerställs fordonsindustrin en smidig omställning till en ny referensram.

Kommissionen syftar till att främja kompatibiliteten mellan elfordon och laddningsinfrastrukturer när det gäller smart laddning eller dubbelriktad laddning.

Genom sitt förslag strävar kommissionen efter att antalet små elbilar till rimliga priser ska öka i EU. Kommissionen ska definiera en kategori för små elbilar i kategori M1 så att definitionen kan användas vid riktad reglering och incitament. Syftet är att förbättra förutsättningarna för utbudet av elbilar till rimliga priser och att stärka biltillverkarnas konkurrenskraft i EU. Kommissionen har i förslaget angett att den avser frysa nya tekniska krav på denna kategori för en period på 10 år.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

3.1 Förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon (COM(2025) 993 final)

3.1.1 Undantag av lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 från kravet på färdskrivare vid inhemska transporter

Kommissionen föreslår en ny punkt i artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006, nedan kallad *förordningen om körtider och viloperioder*. På grundval av den nya punkten kan medlemsstaterna i inrikes godstransporter undanta fordon med en totalvikt på 3,5–4,25 ton i kategori N2 samt ledade fordon från bestämmelserna om körtider och viloperioder och från skyldigheten att installera och använda färdskrivare.

3.1.2 Undantag av campingbilar med en vikt på mer än 7,5 ton från lagstiftningen om körtider och viloperioder samt färdskrivare

Kommissionen föreslår ett nytt undantag i artikel 13 i förordningen om körtider och viloperioder. På grundval av undantaget kan medlemsstaterna undanta campingbilar och ledade fordon som har en totalvikt på mer än 7,5 ton och som inte används för yrkestrafik från lagstiftningen om körtider och viloperioder samt från skyldigheten att installera och använda färdskrivare. Definitionen av termen *campingbil* hänvisar till punkt 5.1 i del A i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, nedan kallad *ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna*. Det är fråga om ett fordon av kategori M med boendemöjligheter som omfattar sittplatser och bord, sovplatser och förvaringsmöjligheter. Denna utrustning ska vara ordentligt fastsatt i boendetrymmet. Bordet får dock vara konstruerat så att det enkelt kan flyttas.

3.1.3 Förenkling av Euro 7-provningsförfaranden

Kommissionen föreslår ändringar i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257, nedan kallad *Euro 7-förordningen*. Genom ändringarna harmoniseras och lättas vissa provningsförfaranden med avseende på utsläpp och förfaranden som omfattar utsläppsdata från bilar. På så sätt underlättas och förenklas godkännandet av biltillverkares fordon med avseende på utsläpp.

3.1.3.1. Avskaffande av laboratorieprovningar vid kalla förhållanden och utnyttjande av RDE-krav (-7...+38 °C)

Laboratorieprovning av utsläpp vid kalla förhållanden enligt bilaga V till Euro 7-förordningen ska avskaffas, eftersom överensstämmelsen av utsläpp med kraven vid kalla förhållanden uppfylls genom RDE-provningar vid körförhållanden på väg (-7...+38 °C) och eftersom det inte finns något regleringsbehov när det gäller en särskild laboratorieprovning av typ 6.

3.1.3.2. Överföring av kraven på utsläppsprovning av tunga fordons motorer till fordonskategorinivån

Kraven på motorprovningar i bilaga V till Euro 7-förordningen ska fastställas per fordonskategori för olika bränslen och belastningar. Då behöver motorer med samma teknik inte provas separat i flera fordonstyper.

3.1.3.3. Teknisk harmonisering av mottagande, hantering och registrering av data från övervakning av fordons utsläpp och energiförbrukning

Artikel 14.4 fjärde stycket i Euro 7-förordningen ska fastställa att kommissionens genomförandebefogenheter omfattar metoder, krav och provningar för dataöverföring och prestanda hos OBD-system, OBM-system och OBFCM-system. Dessutom ska det förtydligas

att kommissionens befogenheter även ska omfatta förfaranden som behövs för att övervaka överensstämmelsen av utsläpp från fordonstyper med kraven.

3.1.4 Harmonisering av bullerlagstiftning och avskaffande av överlappningar

Kommissionen föreslår att EU-regleringen av buller från fordon ska ordnas på nytt. Enligt förslaget upphävs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 540/2014 och efterlevnaden av bullerkraven och AVAS-kraven (konstgjort ljud i elbilar vid körning med låg hastighet) genomförs framöver genom ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna, genom hänvisning till FN-föreskrifter (51, 59 och 138). Samtidigt antas upphävandet av rådets direktiv 70/157/EEG, och övergångsordningarna inkluderas i paketet för att säkerställa kontinuiteten i typgodkännandena.

3.1.5 Kompatibilitet mellan fordon, laddningsinfrastrukturer och elnät (V2G)

Kommissionen föreslår att ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna ändras så att en ny punkt, 4, läggs till i artikel 5. Fögar grundval av den nya punkten ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om tekniska krav för fordon med endast eldrift (PEV) och för externt laddbart hybridfordon (OVC-HEV). Dessa tekniska krav gäller gränssnitt för kommunikations- och utrustningsanslutningar i laddningsinfrastrukturer, elnät och fasta elkraftsystem som kan stödja smart laddning eller dubbelriktad laddning.

3.1.6 Ny personbilskategori M1E för små elbilar

Kommissionen föreslår att ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna ändras så att en ny kategori, *liten elbil* (kategori M1E), inklusive dess definition läggs till i kategori M1. Den nya kategorin ska utgöra en ny punkt, 2.4, i del A i bilaga I och dessutom görs därtill hörande preciseringar i bilagorna. Kravet för en liten elbil är att bilen är högst 4,2 meter lång. En senare EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning kan eventuellt hänvisa till den nya kategorin.

Enligt kommissionen är det möjligt att på nationell nivå fastställa incitament eller andra förmåner för den nya fordonskategorin M1. Kommissionen hänvisar själv till den nya fordonskategorin i artikel 1.5 i förslaget (COM(2025) 995 final) till ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631, nedan kallad *förordningen om CO₂-gränsvärden för personbilar*. Förslaget lades fram samtidigt. Avsikten är att ge incitament för tillverkning av sådana små elbilar i EU genom att bevilja tillverkarna en beräknad kompensation, om bilarna är tillverkade i EU. Övannämnda incitament behandlas närmare i U-skrivelsen om ändring av förordningen om närmare CO₂-gränsvärden.

3.2 Undantag av lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 från hastighetsbegränsande anordningar (COM(2025) 999 final)

Kommissionen föreslår att en ny punkt, 5 a, läggs till i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144, nedan kallad *förordningen om allmän säkerhet i fordon*. På grundval av den nya punkten undantas lätta eldrivna lastbilar som tillhör kategori N2 och vilkas största tekniskt tillåtna totalvikt är mer än 3,5 ton men högst 4,25 ton från skyldigheten att förse dem med hastighetsbegränsande anordningar. Samtidigt ersätts artikel 3.1 i rådets direktiv 92/6/EEG så att sådana fordon undantas från kravet på hastighetsbegränsande anordning vid användning i vägtrafik. Då kan sådana fordon användas utan hastighetsbegränsande anordningar (i Finland max. 80 km/h).

3.3 Införlivande och tillämpning

Ändringen av rådets direktiv 92/6/EEG vad gäller hastighetsbegränsande anordningar för lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 börjar gälla 20 dagar efter offentliggörandet i Europeiska unionens officiella tidning. Direktivändringen ska genomföras nationellt inom tre månader efter att de föreslagna ändringarna i förordningen om allmän säkerhet i fordon har börjat gälla. Det innebär att tillämpningen av de nationella bestämmelserna ska inledas samma dag som ändringarna i förordningen om allmän säkerhet i fordon börjar tillämpas, för att undantaget ska vara enhetligt i både lagstiftningen om användning av fordon och lagstiftningen om typgodkännande. Ändringen av förordningen om allmän säkerhet i fordon börjar gälla och tillämpas i regel 20 dagar efter offentliggörandet. Tillämpningen av ändringen vad gäller hastighetsbegränsande anordningar är däremot bunden till tidpunkten för tillämpningen av direktivändringen.

I bullerlagstiftningen föreslås hävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 540/2014 och rådets direktiv 70/157/EEG den 1 juli 2027. Ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna uppdateras med en hänvisning till FN-föreskrifter (51, 59 och 138). Som övergångsbestämmelse gäller intyg om överenskommelse (CoC) fortfarande, om fordonet har godkänts i enlighet med förordning (EU) 540/2014 före den 1 juli 2028.

Undantagen i artikel 13 i förordningen om körtider och viloperioder kan införas nationellt genom ändring av statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare (507/2018).

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget till förordning om förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon är artikel 91 (transporter) och artikel 114 (utveckling av den inre marknaden) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Förslaget till direktiv om undantag av lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 från kravet på färdskrivare bygger på artikel 91.1 i EUF-fördraget.

Utifrån dessa rättsliga grunder ska båda förslagen behandlas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och rådet ska fatta sina beslut med kvalificerad majoritet.

Statsrådet anser att förslagens rättsliga grunder är lämpliga.

Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna samt val av verktyg

Kommissionen understryker att det handlar om delad befogenhet mellan unionen och medlemsstaterna (artikel 4.2 g i EUF-fördraget). Men eftersom ändringen ska röra befintliga EU-direktiv och EU-förordningar, kräver en enhetlig lagstiftning och välfungerande gränsöverskridande vägtransporter ändringar på EU-nivå. Enligt kommissionen bidrar en enhetlig regelram till att minska aktörernas kostnader för efterlevnad och övervakning av bestämmelser.

Enligt kommissionens bedömning går förslagen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen med förslagen. Direktivförslaget skulle säkerställa konsekvensen med ändringarna i det parallella förordningsförslaget. Dessutom skulle ändringarna i förordningsförslaget förenkla de tekniska kraven och förfarandena utan att säkerheten i fordon eller miljöskyddet försvagas.

Motiveringen till förslagen är att lindringen av bestämmelserna har avgränsats och riktats till den nuvarande referensramen om EU-typgodkännande.

Kommissionen anser att, eftersom de bestämmelser som ska ändras utgörs av ett direktiv och förordningar, bör de ändras med samma former, det vill säga direktivet med ett direktiv och förordningarna med förordningar.

Statsrådet anser att förslagen är förenliga med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen och att de valda verktygen är ändamålsenliga.

Delegering av befogenheter till kommissionen

Det föreslås att kommissionen ges befogenhet under den nya bestämmelsen i artikel 5.4 i ramförordningen om bilar och släpfordon att anta delegerade förordningar som fastställer tekniska krav för kommunikations- och utrustningsanslutningar av fordon med endast eldrift (PEV) och av externt laddbart hybridfordon (OVC-HEV) till laddningsinfrastrukturer, elnät och statiska system (inklusive smart laddning och dubbelriktad laddning). Syftet med den delegerade befogenheten är att harmonisera kraven och förebygga splittring i kompatibiliteten mellan fordon och nät.

Den genomförandebefogenhet som givits kommissionen tidigare ska preciseras genom Euro 7-förordningen. Enligt förslaget ändras artikel 14.4 j i Euro 7-förordningen så att kommissionen framöver kan anta genomförandeförordningar som fastställer metoder, krav och provningar (inklusive tröskelvärden) för att prestandan hos OBFCM-system, OBD-system och OBM-system ska kunna säkerställas samt krav för extern datakommunikation i fordon för OBFCM/OBM-data, även för övervakningen av överensstämmelsen av fordonstyper med kraven. Med genomförandebefogenheterna kan kommissionen harmonisera mottagandet, hanteringen och registreringen av övervakningsdata om fordons utsläpp och energiförbrukning på ett enhetligt sätt på EU-nivå.

Enligt förslaget ska de övriga föreslagna ändringarna (till exempel undantag från hastighetsbegränsande anordningar och färdskrivare, definition av kategorin för små elbilar, ändringar av bullerlagstiftningen vad gäller FN:s föreskrifter) inte utöka kommissionens befogenheter, utan de rör endast materiella skyldigheter och harmonisering av hänvisningstekniken.

När det gäller utveckling av små elbilar i kategori M1E har kommissionen utifrån artikel 5.3 i ramförordningen om bilar och släpfordon till bilarna befogenhet att anta delegerade akter så att hänsyn tas till utvecklingen av tekniken och regleringen genom att införa och uppdatera hänvisningar i de bestämmelser där kraven för fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska uppfyllas. Kommissionen ska ges befogenhet att i samband med ändringen av förordningen om CO₂-gränsvärden för personbilar fastställa närmare kriterier för små elbilar som tillverkas i EU och har rimliga priser. Då ska kommissionens förslag till rättsakter om tekniska krav för små elfordon behandlas i visemannakommittéer.

Enligt statsrådet är förslagen till delegering av befogenheter mestadels adekvata. I förhandlingarna ska uppmärksamhet ägnas åt att befogenheterna är precisa och att de vid behov bör kunna inskränkas.

5 Förslagets konsekvenser

Kommissionens konsekvensbedömning

Kommissionen anger att en omfattande konsekvensbedömning av omnibusförslaget för fordonsindustrin inte har kunnat utarbetas på grund av tidsschemat. Kommissionens förberedande dokument (SWD(2025) 1056) sammanfattar observationer som bygger på tillgänglig bakgrundsinformation och en riktad undersökning bland intressenter. Finland har ingen sådan fordonsindustri som regleringsåtgärderna i omnibusförslaget för fordonsindustrin skulle påverka betydligt. Därför har förslaget enbart indirekta konsekvenser för andra grupper.

Ekonomiska konsekvenser

Enligt kommissionens beräkning kan paketet medföra kostnadsbesparingar på totalt cirka 706 miljoner euro per år för industrin, medborgare och myndigheter.

Kommissionen bedömer att undantagen av lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 från färdskrivare och hastighetsbegränsande anordningar minskar kostnaderna för utrustning, installation och underhåll och bidrar till att användningen av sådana bilar ökar godstrafiken.

Förutsättning avseende utrustnings-, installations- och underhållskostnaderna för färdskrivare i lätta eldrivna lastbilar är att medlemsstaten inför undantaget. För el- eller gasdrivna lätta lastbilar och ledade fordon för godstransporter planeras för närvarande ett undantag enligt artikel 13.1 f i förordningen om körtider och viloperioder, som ska kunna tillämpas inom högst 100 kilometer från platsen där företaget är beläget. Det föreslagna undantaget avviker från detta med avseende på såväl drivmedelskriteriet och gränsvärdet för maximal massa som avståndskriteriet på 100 kilometer, vilket anses ändå

Undantaget från kravet på färdskrivare särskilt för lätta eldrivna lastbilar kommer att minska kostnaderna för utrustning i fordonet. Enligt kommissionen minskar förslagen den administrativa bördan, särskilt på små och medelstora transportföretag, vilket kan öka ibruktagandet av lätta nyttofordon med nollutsläpp.

När Euro 7-provningsförfarandena förenklas, minskar det biltillverkares provningskostnader och administrativa kostnader samt behovet av att upprepa provningar och kan stabilisera marknaden.

Kommissionen bedömer att de regleringsåtgärder som rör den nya kategorin för små elbilar, såsom den längre övergångsperioden för de nya kraven, de riktade incitamenten med avseende på utsläppsstandards för CO₂-fordon, beskattningen och andra incitament än skatteincitamenten, kan bidra till sänkta priser på små elbilar i enlighet med reglerna för statligt stöd. Regleringsåtgärderna har positiva konsekvenser för fordonsindustrin och på ett mer generellt plan för branschen samt, i och med förmånligare små elbilar, även för konsumenterna.

Konsekvenser för de offentliga finanserna och myndigheternas verksamhet

I Finland inverkar förslaget i första hand på förfarande- och informationssystemuppdateringar (OBM/OBFCM-dataprocesser enligt Euro 7 och referensuppdateringar). Ändringen av direktivet 92/6/EEG kräver att det införlivas i den nationella lagstiftningen. För övrigt är konsekvenserna en minskad administrativ börda och harmoniserade processer.

De regleringsåtgärder som rör den nya kategorin för små elbilar kan även ha konsekvenser för statsfinanserna, om incitament som medlemsstaten beslutar om införs i Finland. Den nya fordonskategorin för små elbilar medför sannolikt administrativa kostnader för myndigheterna och andra aktörer, eftersom den föranleder ändringar i datasystem.

Miljökonsekvenser och konsekvenser för trafiksäkerheten

Enligt kommissionen är de ändringar som rör utsläppsprovningar miljöneutrala, eftersom dubbel provning avskaffas utan att miljöskyddet försvagas. Förslaget minskar med andra ord upprepningen av provningar, men avskaffar inte dem. Harmoniseringen av förfarandena avseende data om utsläpp och energiförbrukning förbättrar övervakningen av reala data under fordonets livscykel.

Åtgärderna för att öka antalet lätta eldrivna lastbilar och små elbilar bedöms vara positiva för miljön och klimatet.

Enligt kommissionen kommer de nu föreslagna förenklingsåtgärderna inte att försvaga säkerheten i fordon och åtgärderna överensstämmer fullständigt med den europeiska trafiksäkerhetspolitiken. Kommissionen understryker att trafiksäkerheten inte försvagas, eftersom det används moderna system som hjälper föraren och systemen stöder säkerheten, även i situationer där enskilda skyldigheter lättas.

När det gäller trafiksäkerheten förväntar sig kommissionen inga negativa konsekvenser av undantaget av lätta eldrivna lastbilar i kategori N2 från hastighetsbegränsande anordningar. Det ska även beaktas att sådana fordon är lastbilar och att den högsta tillåtna hastigheten för lastbilar enligt Finlands vägtrafiklag är 80 kilometer i timmen.

När det gäller små elbilar i kategori M1E är det svårt att utvärdera vilka konsekvenser detta omnibusförslag har för trafiksäkerheten, eftersom de beror på eventuell frysning av de nya tekniska kraven i kommissionens framtida förordningar. Å andra sidan har moderna fordon redan mycket avancerade säkerhetsegenskaper. Modernisering av den befintliga fordonsparken och ambitionen att försnabba moderniseringen är faktorer som även inverkar positivt på trafiksäkerheten och miljön. Att fordonen blir mindre kan också ses som en faktor som bidrar till säkerheten för dem som rör sig i trafiken. Om de tekniska kraven för kategori M1E inte ändrades, skulle kraven vara desamma som för andra fordon i kategori M1.

Andra samhälleliga konsekvenser

Tolkningsosäkerheten bedöms minska genom förslagets undantag i lagstiftningen om körtider och viloperioder, när det gäller campingbilar och ledade fordon som har en totalvikt på mer än 7,5 ton, om undantaget införs nationellt. I Finland skulle konsekvenserna vara begränsade och röra endast i begränsad omfattning användning på fritiden och inom turismen. I Finland har registrerats något över 1 200 sådana campingbilar på mer 7,5 ton. Beslut om införande av det föreslagna undantaget fattas av medlemsstaten, och då utvärderas ärendet närmare i samband med en eventuell ändring av statsrådets förordning.

Förslagen gällande små och prisvärda elbilar samt lätta eldrivna lastbilar bedöms påskynda elektrifieringen av transporter inom EU och i Finland.

Konsekvenser för lagstiftningen

Det krävs nationella åtgärder för att genomföra ändringen enligt det föreslagna direktivet. Ändringarna enligt den föreslagna förordningen är direkt tillämpliga bestämmelser, även om den nya fordonskategorin och ändringarna i förordningen om körtider och viloperioder kan föranleda ändringar i den nationella lagstiftningen.

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

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för grundlagen och de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna.

7 Ålands behörighet

Förslagen hänför sig till självstyrelselagen för Åland (1144/1991) genom bestämmelserna i 18 § 21 punkten om vägtrafiken, 18 § 6 punkten om allmän ordning och säkerhet och 18 § 22 punkten om näringsverksamhet, vilka hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Förslagen hänför sig också till bestämmelserna i 27 § 19 punkten om måttenheter, mätredskap och mätmetoder, standardisering, samt 27 § 21 punkten om arbetsrätt, vilka omfattas av rikets lagstiftningsbehörighet.

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

Behandlingen av förslagen påbörjades genom inledning i rådets arbetsgrupp Antici Group on Simplification den 12 januari 2026. Den första egentliga behandlingen var den 23 januari 2026. För närvarande saknas kännedom om andra medlemsstaters ståndpunkter, men generellt har man förhållit sig positivt till målen med förslagen. Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla förslagen.

9 Den nationella behandlingen av förslaget

Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen utnyttjades även synerna och konsekvensbedömningen från sakkunniga vid Transport- och kommunikationsverket.

Utkastet till U-skrivelse behandlades i skriftligt förfarande av sektionerna Transport (EU22), Konkurrenskraft (EU8) och Miljö (EU23) den 20–26 januari 2026 samt på transportsektionens sammanträde den 21 januari 2026. U-skrivelsen har behandlats i ett skriftligt förfarande i EU-ministerutskottet 4–5 februari 2026.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet stöder kommissionens mål för att förenkla regleringen och minska den administrativa bördan.

Statsrådet stöder förslaget till att förfarandena för EU-typgodkännande av fordon förenklas utan att det medför några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten eller miljöskyddet. Minskning av den administrativa bördan för fordonsindustrin och sektorn ses som ett viktigt mål, som slutligen också kommer att gynna konsumenterna och företagen.

Statsrådet stöder förslagen om att lätta på kraven på färdskrivare och undantag från hastighetsbegränsande anordning i lätta eldrivna lastbilar. Statsrådet stöder också förslaget till undantag för campingbilar eller ledade fordon på mer än 7,5 ton från kraven på körtider och viloperioder samt installering av färdskrivare.

När det gäller den nya fordonskategorin M1E för små elbilar konstaterar statsrådet att det i omnibusförslaget för fordonsindustrin endast görs en ändring för att den nya kategorin under

fordonskategori M1 senare ska kunna användas vid fastställande av tekniska krav och stödåtgärder. I princip stöder statsrådet det målet. Statsrådet anser att kommissionen vid den fortsatta beredningen av de tekniska kraven bör bedöma om säkerhetskraven är tillräckliga och lämpliga för trafik- och väderförhållandena i Finland. Vid utvärderingen av lämpligheten bör särskild hänsyn tas till hur de tekniska egenskaperna hos sådana fordon påverkar efterfrågan på fordonen och uppnåendet av Finlands utsläppsmål.

Enligt statsrådet bör det vid förhandlingarna ägnas uppmärksamhet åt att de befogenheter som ges kommissionen är precisa och att de vid behov kan inskränkas. Statsrådet understryker att förhandlingarna om förordningsförslaget bör klarlägga på vilket sätt det framöver kan säkerställas att trafiksäkerhetsnivån inte sjunker i situationer där enskilda nya krav på fordonstekniken inte införs.

Statsrådet anser att, när EU-förordningar upphävs eller ändras, bör verksamhetsförutsättningarna för tillverkningen av och handeln med reservdelar till fordon garanteras.

Statsrådet anser att det är beklagligt att kommissionen inte har tagit fram en omfattande konsekvensbedömning av förslaget.

Statsrådet anser att det är viktigt att se till att förhållandet mellan förslaget och andra EU-rättsakter är tydligt och att överlappningar kan undvikas. Statsrådet ser det också som viktigt att tidsfristen för det nationella genomförandet av direktivet är tillräckligt lång.