

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027 (RP 106/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Anu Aavamäki-Tortosa, kommunikationsministeriet
- regeringsråd Jenni Rantio, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Heidi Mäntylä, justitieministeriet
- finansexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- specialsakkunnig Irene Keskihannu, Transport- och kommunikationsverket
- verkställande direktör Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Transport- och kommunikationsverket
- Konkurrens- och konsumentverket
- Finlands Bilåtervinning Ab
- Automobilförbundet rf
- Bilimportörerna och -industrin rf.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att det stiftas en lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027. Enligt propositionen ska det i lagen föreskrivas om skrotningspremie som ska betalas till en person som köper en ny personbil. Staten ska betala en skrotningspremie på 2 000—2 500 euro beroende på drivkraften i den personbil som anskaffas. Skrotningspremie ska betalas endast till fysiska personer. Premien kan beviljas för en ny personbil som anskaffas mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2027 för att ersätta en skrotningsfärdig personbil. En förutsättning för att få premie är att köparen mot en ny personbil lämnar in en minst tio år gammal bil till en laglig åter-

Betänkande KoUB 16/2025 rd

vinningsstation för skrotning och att köparen har varit bilens ägare eller innehavare i minst tolv månader.

Sammanlagt 20 miljoner euro av statens medel anvisas för skrotningspremier för 2026 och 2027. Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt statsbudgeten för 2026 och den avses vara i kraft till och med den 31 december 2028.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Utskottet välkomnar propositionens mål om att förnya bilbeståndet, stimulera handeln med nya bilar och främja miljömålen för trafiken.

(2) Enligt uppgifter till utskottet har personbilbeståndets medelålder i Finland fortsatt att stiga och är i dag cirka 13,6 år. Utskottet konstaterar att skrotningspremien enligt erhållen utredning är en emotsedd kampanj och att propositionen bidrar till förnyelse av det finländska bilbeståndet, som är mycket gammalt i en europeisk jämförelse. Förnyelsen kan ha positiva konsekvenser för både miljömålen och trafiksäkerheten. Enligt uppgift räcker de föreslagna anslagen för skrotningspremier till uppskattningsvis 9 000—9 500 stödbeslut. Under utfrågningen har sakkunniga lyft fram att Transport- och kommunikationsverkets behov av tilläggsresurser bör tillgodoses inom ramen för verkets nuvarande finansiering.

Utsläppsgränserna för de bilar som anskaffas

(3) Enligt propositionen är en förutsättning för beviljande av skrotningspremie att den personbil som köps för att ersätta en skrotningsfärdig bil är ett utsläppsfritt fordon vars enda drivkraft är el eller väte eller att personbilens koldioxidutsläpp är högst 140 gram per kilometer. Utfrågade sakkunniga har ansett att propositionens föreslagna utsläppsgränsvärde för den bil som anskaffas är onödigt högt med tanke på målen för utsläppsminskning och att utsläppsgränsen för den bil som anskaffas borde sänkas för att kampanjen ska ha så stor utsläppsminskande effekt som möjligt.

(4) Enligt inkommen utredning uppgick de genomsnittliga utsläppen från personbilar som genomgår första registrering i Finland till 68,8 g/km (WLTP) 2024. Enligt sakkunnigbedömningar är det motiverat att anta att utsläppen från bilar som anskaffas med stöd av skrotningspremiekampanjen i genomsnitt ligger nära eller något över denna siffra. Dessutom har sakkunniga på grundval av tidigare kampanjer bedömt att genomsnittsåldern för de bilar som skrotas inom ramen för den nu föreslagna kampanjen sannolikt kommer att ligga på drygt 20 år. Enligt dessa sakkunnigbedömningar kan propositionens konsekvenser för utsläppen och säkerheten anses vara positiva. De sakkunniga var emellertid inte eniga i sina åsikter om utsläppsgränsen och dess miljökonsekvenser. I propositionen har man stannat för den föreslagna utsläppsgränsen för att skrotnings-

Betänkande KoUB 16/2025 rd

premien ska möjliggöra anskaffning av fordon från ett bredare och tekniskt mångsidigt modellsortiment.

Användning i trafik av bilar som ska skrotas

(5) Enligt propositionen ska en bil som skrotas ha använts i trafik utan avbrott i minst tio månader under de tolv månader som omedelbart föregår skrotningen. Under utfrågningen har dock sakkunniga föreslagit att kravet på användning i trafik slopas eller lindras så att den period under vilken bilen har använts i trafik inte behöver vara oavbruten. Som motivering har de framfört att kravet på oavbruten användning i trafik i praktiken kan vara besvärligt, eftersom gamla bilar i praktiken ofta avställs av många olika orsaker. Enligt uppgifter till utskottet har man strävat efter att formulera kravet på användning i trafik så exakt och noggrant avgränsat som möjligt för att undvika oklarheter i tolkningen och å andra sidan för att minimera den administrativa bördan. Enligt uppgift har de bilar som skrotats inom ramen för tidigare kampanjer i huvudsak aktivt använts i trafik under det år som föregått skrotningen.

Vissa andra synpunkter

(6) I samband med behandlingen av propositionen har det framförts att det anslag som står till förfogande för skrotningspremier bör användas så effektivt som möjligt. Dessutom har det ansetts att propositionen borde ha inneburit en möjlighet att skaffa elcykel eller kollektivtrafikbiljetter och att propositionen på så sätt hade kunnat stödja miljövänligare färdmedel än personbilar. Enligt erhållen utredning omfattar skrotningspremien dock inte denna gång anskaffning av elcyklar, eftersom det i praktiken är svårt att övervaka bland annat innehavet av dem under ett år efter anskaffningen då det inte är obligatoriskt att registrera cyklar.

(7) Under utfrågningen har sakkunniga framfört att skrotningspremiyekampanjer kan påverka människors köpbeteende så att man väljer att fördröja anskaffningen av en ny bil i väntan på en kommande kampanj, vilket innebär att kampanjen inte nödvändigtvis har någon betydande inverkan på statens skatteinkomster.

(8) Utskottet betonar att genomförandet av regleringen kräver korrekt och heltäckande information och rådgivning om skrotningspremien och förutsättningarna för beviljande av den.

DETALJMOTIVERING

1 §. Tillämpningsområde. I ett sakkunnigyttrande har det framförts att propositionsmotiven lämnar det oklart hur den föreslagna lagen förhåller sig till statsunderstödslagen (688/2001). Utifrån inkommen utredning gör utskottet en ändring i 2 mom. som förtydligar förhållandet mellan den föreslagna regleringen och statsunderstödslagen. Statsunderstödslagen tillämpas till den del något annat inte föreskrivs i en speciallag, det vill säga i den nu föreslagna lagen. Dessutom stryker utskottet ett felaktigt omnämnande i 2 mom. om att understödet beviljas som allmänt understöd. Enligt uppgift beviljas skrotningspremien som specialunderstöd, men det finns inget behov av att nämna detta i den föreslagna lagen. Vidare ändrar utskottet paragrafrubriken så att inte bara tillämpningsområdet utan också förhållandet till statsunderstödslagen nämns.

Betänkande KoUB 16/2025 rd

2 §. Statsbidragsmyndighet. Utskottet stryker utifrån erhållen utredning 2 mom. med en informativ hänvisning till statsunderstödslagen. Hänvisning behövs inte.

3 §. Föresättningar för beviljande av skrotningspremie. Under utfrågningen har sakkunniga framfört att formuleringen i paragrafens 1 punkt behöver förtydligas i fråga om anskaffning och första registrering av personbilar. Utskottet har utifrån inkommen utredning gjort en förtydligande lagteknisk korrigering i 1 mom. 1 punkten.

6 §. Ändringssökande. Utfrågade sakkunniga har framfört att motiveringen till 6 § om ändringsökande kan ge den felaktiga uppfattningen att sökande av ändring hos förvaltningsdomstol begärs hos Transport- och kommunikationsverket. Utskottet gör inga ändringar i paragrafen, men konstaterar för att undvika oklarheter i tolkningen att propositionen och motiveringen till den avser att begäran om omprövning riktas till Transport- och kommunikationsverket, medan sökande av ändring i förvaltningsdomstol riktas till förvaltningsdomstolen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 106/2025 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

Lag

om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen

Denna lag tillämpas på statsunderstöd enligt statsbudgeten som beviljas för anskaffning av en ny personbil för att ersätta en skrotningsfärdig personbil (*skrotningspremie*).

Bestämmelser om statsunderstöd finns dessutom i statsunderstödslagen (688/2001). ~~Understödet beviljas som allmänt understöd enligt 5 § i statsunderstödslagen (688/2001).~~

Betänkande KoUB 16/2025 rd

2 §

Statsbidragsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket är den statsbidragsmyndighet som avses i statsunderstödslagen.

~~Bestämmelser om tillsyn över användningen av skrotningspremien, behandling av ansökningsuppgifter samt återbetalning och återkrav av skrotningspremien finns i statsunderstödslagen.~~

3 §

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie

Skrotningspremie beviljas inom ramen för de tillgängliga anslagen till en fysisk person som

1) för eget bruk skaffat en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering, låtit registrera sig som dess ägare eller innehavare i trafik- och transportregistret eller i landskapet Åland och förbundit sig att äga eller inneha den i minst ett år efter den första registreringen,

2) på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) har lämnat in en sådan personbil för skrotning som har genomgått första registrering 2015 eller tidigare och som har använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen och vars i trafik- och transportregistret eller i det register som drivs av registermyndigheten i landskapet Åland införda ägare eller innehavare personen har varit utan avbrott i minst 12 månader omedelbart före skrotningen,

3) har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den personbil som lämnats in för skrotning och skrotningsintyget är daterat tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027.

En förutsättning för beviljande av skrotningspremie är att den personbil som avses i 1 mom. 1 punkten är ett utsläppsfritt fordon vars enda drivkraft är el eller väte eller att personbilens koldioxidutsläpp är högst 140 gram per kilometer.

Endast en skrotningspremie kan beviljas för en anskaffning av en ny personbil.

4 §

Skrotningspremiens belopp

Skrotningspremie beviljas av statens medel till ett belopp av 2 500 euro mot anskaffning av en utsläppsfri personbil vars enda drivkraft är el eller väte eller 2 000 euro mot anskaffning av en personbil vars utsläpp är högst 140 gram koldioxid per kilometer.

5 §

Ansökan om skrotningspremie

Skrotningspremie ansöks hos Transport- och kommunikationsverket efter bindande anskaffning av en ny personbil. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning om den personbil för vars anskaffning skrotningspremie söks och om den personbil som skrotas mot den. Ansökan ska

Betänkande KoUB 16/2025 rd

lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 december 2027. Beställningsavtalet för den nya personbil som skaffas ska vara daterat tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027.

Den som ansöker om skrotningspremie ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen av fordonet har fördröjts eller inte har genomförts, omedelbart efter att ha fått kännedom om detta, dock senast två månader efter den uppskattade dagen för den första registreringen. Om sökanden inte inom föreskriven tid underrättar Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen fördröjts eller inte genomförts, får Transport- och kommunikationsverket avslå ansökan.

6§

Ändringssökande

Omprövning får begäras i beslut som avses i denna lag. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

7§

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 december 2028.

Betänkande KoUB 16/2025 rd

Helsingfors 16.10.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Pinja Perholehto sd
ersättare Teemu Kinnari saml
ersättare Tere Sammallahti saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 16/2025 rd

Reservation 1

Reservation 1

Motivering

Centerns utskottsgrupp välkomnar propositionens mål om att förbättra trafiksäkerheten och minska utsläppen från trafiken. Med stöd av finansministeriets sakkunnigyttrande anser vi dock att propositionen till sina konsekvenser är ett effektivt slöseri med statens pengar i en tid då den statliga upplåningen når rekordbelopp.

Genom propositionen ges köparen av en ny el- eller vätgasbil med nollutsläpp en skrotningspremie på 2 500 euro, om han eller hon låter skrota en minst tio år gammal bil som han eller hon har varit ägare eller innehavare av i minst tolv månader. För den som köper en ny bil med förbränningsmotor är skrotningspremien 2 000 euro på motsvarande villkor, om utsläppen från den nya bilen är högst 140 g/km.

Enligt undersökningar tidigare lägger inte skrotningspremierna anskaffningen av en helt ny bil särskilt mycket. Till exempel i Förenta staterna tidigare lade en skrotningspremiökampanj anskaffningen av ny bil med bara två månader. Bilbeståndet i Finland kommer knappast att förnyas snabbare tack vare den föreslagna kampanjen. På lång sikt är skrotningspremiens inverkan på försäljningen av nya bilar och på utsläppen obetydlig.

Skillnaden på 500 euro i beloppet på skrotningspremien mellan bilar med nollutsläpp och bilar med utsläpp under 140 g/km är för liten. Största delen av de nya bilarna underskrider den ovan nämnda utsläppsgränsen redan utan att skrotningspremien finns som incitament. Därför förverkligas propositionens mål om ett incitament för anskaffning av en ny bil med lägre utsläpp i bästa fall endast delvis, eller inte alls.

Det föreslagna stödet gäller endast köpare av nya bilar som i praktiken redan har en skrotningsfärdig bil. Eftersom körkilometerna för sådana bilar redan nu är mindre än genomsnittet, leder kravet på skrotning till att premierna går till personer med färre körkilometer än genomsnittet.

Dessutom kan den kommande skrotningskampanjen fördröja skrotningen av gamla bilar och anskaffningen av nya om köparna börjar vänta på premierna. Det skulle öka efterfrågan på och värdet av gamla bilar och på lång sikt bromsa upp förnyelsen av bilbeståndet.

Propositionen ger ingen motivering till varför köpare av nya bilar överhuvudtaget behöver skrotningspremier för att köpa en helt ny bil. Exempelvis är det genomsnittliga priset på en helt eldriven bil med nollutsläpp omkring 50 000 euro 2025. De billigaste små nya elbilarna kostar omkring 25 000 euro. I förhållande till anskaffningspriset är skrotningspremien på 2 500 euro liten och så gott som betydelselös. Sannolikt skulle den gå till sådana köpare av en ny bil som har högre inkomster än genomsnittet och som också utan skrotningspremien skulle köpa en ny elbil. Vi påpekar också att den lindring av förvärvsinkomstbeskattningen som regeringen drivit mätt i euro mest gynnar höginkomsttagarna, och nu tänker regeringen rikta också skrotningspremien till dem.

Betänkande KoUB 16/2025 rd
Reservation 1

Av de orsaker som anges ovan anser vi att kostnaderna för skrotningspremien (20 miljoner euro 2026—2027) är ett effektivt slöseri med statens pengar, i synnerhet då staten blir tvungen att ta ytterligare lån för detta ändamål. Det försvagar ytterligare tron på att regeringen är en sträng förvaltare av statsfinanserna och klarar av att bryta statens skuldsättning. Propositionen kan därför jämföras med hur regeringen tidigare höjde FPA-ersättningarna för privata läkarbesök. Reformen ökade inte läkarbesöken på de privata mottagningarna, utan blev en dyr rabattkupong som betalades av den skuldsatta staten till dem som redan sedan tidigare anlitade privata läkartjänster. Högst antagligen upprepas samma mönster i fråga om skrotningspremien.

Naturligtvis understöder vi målet om att förnya bilbeståndet med bilar med lägre utsläpp eller noll-utsläpp och att försäljningen av nya bilar stimuleras. Det bästa incitamentet vore om regeringen höll fast vid sitt löfte om 100 000 nya arbetstillfällen, om de som nu blivit arbetslösa kunde sysselsättas och om regeringen äntligen började påskynda byggandet av infrastruktur för distribution av alternativa bränslen i Finland. Vi har redan förbundit oss till att bygga infrastrukturen, men ligger långt efter i arbetet. Regeringen har också genom sina åtgärder undergrävt människornas tro på sin egen ekonomi och fått dem att spara, vilket också syns i bilhandeln. Den här propositionen återställer inte medborgarnas raserade tro på ekonomin och framtiden.

Med stöd av det som sägs ovan anser vi att propositionen bör förkastas. En mer brådskande åtgärd än regeringens skrotningspremie är att förhindra att bilar skrotas på det sekundära vägnät som regeringen övergett. Med tanke på Finlands samhällsekonomi, ekonomiska tillväxt, försörjningsberedskap och regionala jämlikhet vill vi rikta de medel som inbesparas genom att förkasta propositionen (20 miljoner euro) till att höja understöden för de enskilda vägarna, understöd som regeringen nästintill nollställt.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 16.10.2025

Jouni Ovaska cent
Mauri Kontu cent

Betänkande KoUB 16/2025 rd Reservation 2

Reservation 2

Motivering

Skrotningspremien för bilar är i sig en välkommen åtgärd som ledde till en positiv utveckling då den tillämpades 2020—2021. Det centrala målet med propositionen är att öka trafiksäkerheten och minska utsläppen från trafiken. Med tanke på det senare målet innehåller propositionen dock tvivelaktiga definitioner, och ändring av dem skulle gagna utsläppsminskningarna mycket mer än det som föreslagits.

Det finns två centrala problem med propositionen. I propositionen fastställs en för hög utsläppsgräns för de bilar för vilka premie kan beviljas. Dessutom är det problematiskt med tanke på utsläppsminskningarna att premien inte kan användas till andra anskaffningar som stöder hållbar trafik och hållbart resande.

En lag om skrotningspremie gällde senast 2020 och 2021. Då var utsläppsgränsen för en bil som berättigar till premie 95 gram per kilometer för bilar som delvis använder el och 120 gram per kilometer för övriga bilar. De genomsnittliga utsläppen per kilometer från bilbeståndet i Finland har hela tiden sjunkit, så det är fel riktning att nu föreslå att utsläppsgränsen höjs. Med tiden måste gränsen sänkas för att den effektivt ska styra utsläppen nedåt.

Utsläppsgränsen för en bil som berättigar till premien bör sänkas från propositionens 140 gram till 100 gram. Denna gräns skulle tydligt styra mot utsläppssnål trafik. Dessutom bör premien justeras så att incitamenteffekten i fråga om köp av personbilar särskilt riktas till bilar med nollutsläpp som helt och hållet får sin drivkraft från el eller väte.

Enligt lagen om skrotningspremie 2020 och 2021 kunde premien också fås för anskaffning av en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Med tanke på propositionens mål kan en övergång från bilåkning till cykling eller kollektivtrafik vara ett bättre alternativ än anskaffning av en ny bil.

Dessutom medför ökad cykling eller användning av kollektivtrafik och minskad bilåkning inte bara mindre utsläpp av växthusgaser och ökad trafiksäkerhet utan också fördelar bland annat i fråga om användning av stadsutrymmet, buller och utsläpp av små partiklar. Det är således ytterst viktigt och motiverat att också anskaffning av elcykel och reserätt i kollektivtrafik kan stödjas med premien.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslaget enligt betänkandet, men 3 och 4 § med följande ändringar:

Betänkande KoUB 16/2025 rd
Reservation 2

3 §

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie

Skrotningspremie beviljas inom ramen för de tillgängliga anslagen till en fysisk person som

1) för eget bruk skaffat en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering, låtit registrera sig som dess ägare eller innehavare i trafik- och transportregistret eller i landskapet Åland samt förbundit sig att äga eller inneha den i minst ett år efter den första registreringen,

2) skaffat en elassisterad cykel som är utrustad med pedaler eller vevanordningar och en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen, eller

3) skaffat en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik och som är avsedd att användas av understödstagaren för inrikes spår- eller vägtrafik.

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie är dessutom att personen

1) på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) har lämnat in en sådan personbil för skrotning som har genomgått första registrering 2015 eller tidigare och som har använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen och vars i trafik- och transportregistret eller i det register som drivs av registermyndigheten i landskapet Åland införda ägare eller innehavare personen har varit utan avbrott i minst 12 månader omedelbart före skrotningen,

2) har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den personbil som lämnats in för skrotning och skrotningsintyget är daterat tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027.

En förutsättning för beviljande av skrotningspremie är att den personbil som avses i 1 mom. 1 punkten är ett utsläppsfritt fordon vars enda drivkraft är el eller väte eller att personbilens koldioxidutsläpp är högst 100 gram per kilometer.

Endast en skrotningspremie kan beviljas för en anskaffning av en ny personbil.

4 §

Skrotningspremiens belopp

Skrotningspremie beviljas av statens medel till ett belopp av 3 000 euro mot anskaffning av en utsläppsfri personbil vars enda drivkraft är el eller väte eller 1 500 euro mot anskaffning av en personbil vars utsläpp är högst 100 gram koldioxid per kilometer.

Skrotningspremie beviljas av statens medel mot anskaffning av en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik till ett belopp som motsvarar anskaffningspriset, dock högst 1 000 euro. (Nytt)

Helsingfors 16.10.2025

Timo Furuholm vänst
Atte Harjanne gröna