

RP 106/2025 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det 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. Skrotningspremie kan beviljas för en ny personbil som anskaffas mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2027 för att ersätta en skrotningsfärdig personbil. Förutsättningen för skrotningspremie är att köparen mot en ny personbil till en laglig återvinningsstation för skrotning lämnar in en minst 10 år gammal bil som köparen har varit ägare eller innehavare av i minst 12 månader.

Sammanlagt 20 miljoner euro av statens medel anvisas för skrotningspremier för åren 2026 och 2027. Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för år 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 den 31 december 2028.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	3
3 Målsättning	4
4 Förslagen och deras konsekvenser	5
4.1 De viktigaste förslagen	5
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	5
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser.....	7
4.2.3 Konsekvenser för företagen.....	8
4.2.4 Miljökonsekvenser.....	8
4.2.5 Konsekvenser för grupper av människor.....	9
4.2.6 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	9
5 Alternativa handlingsvägar.....	9
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	9
5.2 Lagstiftningen i Europeiska unionen	11
5.3 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	11
6 Remissvar	12
7 Specialmotivering.....	13
8 Ikraftträdande	16
9 Verkställighet och uppföljning	16
10 Förhållande till budgetpropositionen.....	17
11 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.....	17
11.1 Inledning.....	17
11.2 Jämlikhet och egendomsskydd	17
11.3 Landskapet Ålands självstyrelse och fördelningen av befogenheterna	19
LAGFÖRSLAG.....	21
Lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027.....	21

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Behovet av att påskynda bilhandeln och därigenom förnya bilbeståndet på ett teknikneutralt sätt har föranlett beredningen av denna proposition. Bilbeståndet i Finland är i genomsnitt gammalt jämfört med de flesta andra medlemsstater i Europeiska unionen. Genom en temporär skrotningspremie främjas bilhandeln, som länge har varit långsam. Skrotningspremien främjar också förnyelsen av bilbeståndet, vilket bidrar till att förbättra trafiksäkerhet och minska koldioxidutsläppen från trafiken.

Vid förhandlingarna om planen för de offentliga finanserna under regeringens halvtidsöverläggning fattades beslut om att reservera 20 miljoner euro för en skrotningspremie för åren 2026 och 2027. Till dess propositionen sändes på remiss var uppgifterna om skrotningspremien sekretessbelagda med stöd av 24 § 1 mom. 11 och 13 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (offentlighetslagen).

Trots tidigare års skrotningspremier och andra åtgärder som påverkar moderniseringen av bilbeståndet har personbilarnas medelålder fortsatt att öka. Handeln med nya personbilar har minskat under de senaste åren, vilket är en orsak till att bilbeståndet har föråldrats. Antalet första registreringar av nya bilar har sjunkit sedan 2018. För att förbättra fordonens säkerhet och energieffektivitet och minska utsläppen från fordon är det centralt att förnyelsen av bilbeståndet påskyndas. Utsläppen från vägtrafiken kan särskilt minskas genom att öka andelen bilar med nollutsläpp i bilbeståndet, genom att utsläppsfria nya bilar beviljas ett högre stödbelopp. I samband med att bilbeståndet förnyas beaktas teknikneutralitet i skrotningspremiökampanjen.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Vid beredningen av regeringspropositionen har man utnyttjat de bakgrundsutredningar som Transport- och kommunikationsverket utarbetat samt verkets expertåsikter. Till dess propositionen sändes på remiss var uppgifterna om skrotningspremien sekretessbelagda med stöd av 24 § 1 mom. 11 och 13 punkten i offentlighetslagen. Utkastet till regeringsproposition har varit ute på öppen remiss på webbplatsen utlatande.fi mellan den 27 juni och den 12 augusti 2025. Tidpunkten för remissbehandlingen är bunden till tidsfristerna för budgetpropositionen för 2026 i september 2025. Yttranden begärdes av centrala intressentgrupper, såsom olika myndigheter och centrala organisationer och aktörer inom fordonsbranschen samt tjänsteleverantörer. Sammanlagt 50 yttranden lämnades in, och det har gjorts ett sammandrag över dem.

Beredningsunderlaget till propositionen är tillgängligt i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskod [LVM031:00/2025](#).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

För närvarande är ingen skrotningspremie i bruk i Finland. I Finland har det tidigare genomförts skrotningspremiökampanjer genom temporära lagar åren 2015, 2018 och 2020–2021. Syftet med skrotningspremien har tidigare varit att förnya det i europeiskt perspektiv gamla bilbeståndet i Finland, uppliva bilhandeln och minska de miljöskadliga utsläppen som orsakas

av bilar. Förnyelsen av bilbeståndet innebär att de bilar som är i trafik blir allt säkrare och miljövänligare. Under den tidigare skrotningspremiökampanjen som ordnades åren 2020 och 2021 var villkoren bland annat att den bil som skrotades var minst 10 år gammal och att koldioxidutsläppen från den nya bil som köptes var under 120 g/km CO₂ (med WLTP-mätmetoden). Under 2020 och 2021 beviljades skrotningspremie till ett högre stödbelopp för anskaffning av en sådan ny personbil som använde el, höginblandad etanol eller bränsle som består av metan som enda drivkraft eller som den ena drivkraften. Målet var särskilt främja uppnåendet av utsläppsminskningarna. Under den skrotningspremiökampanj som ordnades 2020–2021 beviljades skrotningspremie en fysisk person för att ersätta en gammal skrotningsfärdig bil med en ny bil, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Skrotningspremie beviljades en fysisk person för ett enda skrotat fordon mot en enda utsläppssnål personbil. Stödet kunde inte beviljas företag.

Personbilarnas medelålder i Finland har fortsatt att öka. Personbilsbeståndets medelålder i Finland har ökat utan avbrott sedan 2007, och 2024 var medelåldern för personbilar som används i trafik cirka 13,6 år, vilket är den högsta siffran någonsin i Finland. År 2024 var medelåldern för alla bilar som används i trafik cirka 14,1 år. Äldre fordon orsakar i allmänhet mer miljöskadliga utsläpp och deras säkerhetsnivå är ofta lägre jämfört med nyare fordon.

Handeln med nya personbilar har minskat under de senaste åren, vilket är en orsak till att bilbeståndet har föråldrats. Antalet första registreringar av nya bilar började sjunka 2018. Antalet första registreringar av personbilar har 2025 fortsatt att sjunka något jämfört med 2024. I januari–april 2025 registrerades cirka 6,8 % färre bilar än året innan. Antalet nya bilar som registreras har senast år 1994 varit lägre än år 2024, det vill säga har handeln med nya bilar klart avtagit under de senaste åren.¹

Skrotningspremien riktas till nya personbilar, vilket främjar förnyelsen av bilbeståndet och också leder till att det finns färre gamla fordon med höga utsläpp i trafiken. Finland har enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning förbundit sig att inom ansvarsfördelningssektorn, som omfattar trafiken, minska utsläppen med 50 procent fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Växthusgasutsläppen från inrikestrafiken hade fram till 2023 minskat med cirka 27 % jämfört med 2005 års nivå, men enligt Statistikcentralens preliminära uppgifter började de öka igen 2024. För att uppnå målet behövs således nya åtgärder som syftar till att minska utsläppen.² Sådana åtgärder är till exempel att ersätta fossila bränslen med förnybara bränslen eller el samt att förbättra energieffektiviteten i trafiken.

3 Målsättning

Målet med propositionen är att stimulera handeln med nya bilar och främja förnyelsen av bilbeståndet, vilket förbättrar trafiksäkerheten och främjar utsläppsminskningarna inom trafiksektorn. Med hjälp av skrotningspremien strävar man efter att förnya bilbeståndet genom

¹ Autoalan tiedostuskeskus: Ensirekisteröintien vuosittainen kehitys. Tillgänglig: https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys (hänvisning 19.5.2025).

² Traficom: Transportsystemets miljömässiga hållbarhet. Uppdaterad 9.9.2024. Tillgänglig: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys#62021-1> (hänvisning 20.5.2025).

att över 10 år gamla bilar skrotas och andelen renodlade elbilar och fordon som drivs med alternativa drivkrafter ökar i trafiken.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det stiftas en temporär lag om skrotningspremie. För skrotningspremier reserveras sammanlagt 20 miljoner euro statliga medel för åren 2026 och 2027. I propositionen föreslås det att staten betalar en skrotningspremie på 2 000–2 500 euro beroende på drivkraften i den personbil som anskaffas. Enligt förslaget är ett villkor för att få skrotningspremie att det i stället för den skrotade gamla personbilen skaffas en ny utsläppsfri personbil vars enda drivkraft är el eller väte eller en personbil vars utsläpp är högst 140 gram koldioxid per kilometer (WLTP). Skrotningspremie ska beviljas fysiska personer för en enda skrotad personbil mot köp av en enda ny personbil. Den personbil som skrotas ska vara minst 10 år gammal, det vill säga den ska ha förstaregistrerats 2015 eller tidigare, och ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen ska fås för skrotningen. Skrotningsintyget och beställningsavtalet för den nya bilen ska vara daterade tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027.

Propositionen bedöms ha positiva konsekvenser för bilhandeln och för antalet bilar som förs till officiell återvinning i stället för att bli kvar i bilbeståndet. Detta har direkta effekter på förnyelsen av bilbeståndet och därmed på ökningen av andelen säkrare och utsläppssnåla bilar i bilbeståndet.

Enligt förslaget ska skrotningspremie beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Samhälleliga konsekvenser och konsekvenser för fordonsanskaffningar

Skrotningspremien kan bedömas inverka på anskaffningen av fordon i huvudsak på två sätt: För det första kommer en del konsumenter att lämna in sitt fordon för skrotning och skaffa ett nytt fordon tidigare än de skulle ha gjort utan skrotningspremie. För det andra kan den högre skrotningspremie som beviljas för elbilar leda till att de nya fordon som anskaffas i samband med kampanjen är utsläppssnåla än de som skulle ha skaffats utan premien. En del av dem som får skrotningspremie är sannolikt personer som skulle ha lämnat in sin bil för skrotning och skaffat en ny bil även utan skrotningspremie. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning om skrotningspremiokampanjen 2015 skulle något över 60 procent av de som utnyttjade premien inte ha köpt en ny bil utan skrotningspremien och enligt uppföljningsundersökningen för 2018 skulle ungefär hälften av dem som utnyttjade premien inte ha köpt en ny bil utan skrotningspremien. Vid bedömningen av konsekvenserna av skrotningspremien kan man utnyttja uppgifter om tidigare skrotningspremiokampanjer. Villkoren för dem har dock varierat, så resultaten av uppföljningsundersökningarna om tidigare skrotningspremiokampanjer kan endast i begränsad utsträckning tillämpas på förhandsbedömningar av konsekvenserna av kampanjer med andra villkor. I Finland har det inte på 2020-talet ordnats en skrotningspremiokampanj där utsläppsgränsen har varit högre än 120 g/km koldioxid. I den reglering som nu föreslås är utsläppsgränsen för andra än utsläppsfria personbilar 140 gram/kilometer koldioxid (WLTP). Vid den fortsatta beredningen av propositionen fattades beslut om att lindra kravet på att det fordon som skrotas ska ha använts i trafik så att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de

12 månader som omedelbart föregår skrotningen. Eftersom ändringen av kravet på användning i trafik är ringa, bedöms det att den endast medför små ändringar i propositionens mål.

Transport- och kommunikationsverket har publicerat en utredning om skrotningspremiökampanjen för 2020–2021. Efter försöket med skrotningspremie under perioden 1 december 2020–31 december 2021 genomfördes en enkätundersökning bland de personer som utnyttjat skrotningspremien. Avsikten med den var att utreda hur skrotningspremien hade inverkat på bilbeståndet och resvanorna. Den dåvarande kampanjen innefattade utöver bilar också elcyklar och biljetter i kollektivtrafiken. Avsikten var då att bedöma om skrotningspremien hade bidragit till uppnåendet av klimatmålen för trafiken och hur det fortskaffningsmedel som skaffats med hjälp av skrotningspremien hade påverkat hur finländarna rör sig. Datainsamlingen för undersökningen genomfördes bland dem som använt sig av skrotningspremiökampanjen av IROResearch Oy och svarsprocenten för undersökningen var 32 % (1 401 personer).

Största delen (72 %) av de som besvarade enkäten använde skrotningspremien för att skaffa en elassisterad cykel. Orsaker till att köpa en elassisterad cykel var till exempel billigare pris, ekologiska aspekter och hälsosamhet. Av de som besvarade enkäten skaffade sammanlagt 14 % en renodlad elbil, en hybridbil eller en gasbil, 11 % en förbränningsmotorbil och 4 % en biljett för kollektivtrafiken. Biljetter för kollektivtrafiken skaffades till exempel för att kollektivtrafiken är ett enkelt och fungerande färdssätt, elbilar skaffades bland annat på grund av deras låga driftskostnader och på grund av rekommendationer från närstående krets och hybridbilar skaffades på grund av ekologiska aspekter och priset. Förbränningsmotorbilar skaffades till exempel på grund av det billigare priset och bristen på laddningsplatser.

Före skrotningspremien var antalet bilar 1,95 bilar/hushåll och efter skrotningspremien 1,58 bilar/hushåll. Hos 7 % ökade skrotningspremien användningen av egen bil, men hos 43 % minskade användningen. Utan skrotningspremien skulle cirka 29 % ha sålt sin bil eller överlåtit den till en bekant, 24 % skulle i varje fall ha lämnat in sin bil för skrotning och 19 % skulle ha behållit bilen som reservbil. Av respondenterna skulle 14 % ha bytt bilen mot en annan bil och 5 % skulle ha behållit bilen för samma bruk som tidigare.

Nästan en tredjedel av dem som hade skaffat en bil med hjälp av skrotningspremien skulle utan skrotningspremien ha skaffat en begagnad bil och en tredjedel skulle ha skaffat samma bil som med hjälp av skrotningspremien. En fjärdedel skulle inte ha bytt bil alls. Hos cirka 59 % av respondenterna medförde skrotningspremien att de skaffade en ny bil tidigare. Två tredjedelar av dem som skaffade elassisterade cyklar med hjälp av skrotningspremien skulle inte ha skaffat cykeln utan skrotningspremien, och cirka 20 % skulle ha skaffat ett billigare fortskaffningsmedel. Av dem hade 67 % gjort sådana resor med cykeln som de tidigare skulle ha gjort med bil. Av dem som skaffat en biljett för kollektivtrafiken hade 59 % använt kollektivtrafik för resor som de tidigare hade gjort med bil.

Under den nya kampanj som nu föreslås kommer antalet bilar som skrotas att vara större än under tidigare kampanjer, med beaktande av att kampanjen pågår i två år och att 20 miljoner euro har reserverats för den. Transport- och kommunikationsverket förutser utifrån sin konsekvensbedömning som har gjorts på basis av tidigare skrotningspremiökampanjer och expertbedömningar att hela stödbeloppet kommer att användas. I Finland har de tidigare skrotningspremiökampanjerna varit mycket populära. Således kommer sammanlagt drygt 9 100 bilar som är minst tio år gamla att skrotas i och med kampanjen. Det bedöms att lika många nya bilar kommer att skaffas i stället för de bilar som skrotas, det vill säga sammanlagt cirka 9 100 bilar. Av dessa uppskattas det att andelen elbilar är cirka 38 procent, andelen laddhybridbilar är cirka 17 procent, andelen dieseldrivna bilar är cirka 2 procent och andelen bensinbilar är cirka

43 procent. Åtgången av elbilar kan öka på grund av det högre stödbeloppet för utsläppssnåla bilar. I bedömningen har det dock fästs vikt vid att till exempel i den senaste skrotningspremiökampanjen var utsläppsgränsen inte lika hög (140 g/km CO₂ med WLTP-mätning), så det är i praktiken svårt att uppskatta åtgången av bilar med en procentenhets noggrannhet. I tidigare skrotningspremiökampanjer har utsläppsgränsen varit högst 120 gram koldioxid per kilometer (WLTP). Under de tidigare kampanjerna hade de bilar som skrotades de facto använts i trafik i minst 12 månader omedelbart före skrotningen. Vid den fortsatta beredningen av propositionen stannade man för att lindra kravet på att det fordon som skrotas ska ha använts i trafik så att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen. Det är möjligt att det i och med kampanjen säljs fler bensinbilar än beräknat, varvid kampanjens utsläppsminskande effekt kan bli rätt anspråkslös. Eftersom utsläppsgränsen för en ny bil som köps i samband med kampanjen är 140 g/CO₂/km (WLTP), styr det bilister till att också köpa bilar vars utsläpp avviker från den allmänna utvecklingen för utsläpp från personbilar som genomgår första registrering i Finland. De genomsnittliga utsläppen har redan länge sjunkit i och med att personbilarna utvecklas och blir allt energieffektiva. Vid utgången av 2024 var de genomsnittliga CO₂-utsläppen för en förstaregistrerad bensinbil i Finland 120,9 g/km (WLTP).

I bedömningen har etanol-, gas eller vätedrivna bilar inte behandlats separat på grund av det begränsade utbudet av dem.

Trafiksäkerheten kan anses bli bättre på grund av skrotningspremien, i och med att bilbeståndet förnyas. Vid den fortsatta beredningen av propositionen fattades beslut om att lindra kravet på att det fordon som skrotas ska ha använts i trafik så att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen. Eftersom ändringen av kravet på användning i trafik är ringa, anses den inte ha konsekvenser som försämrar trafiksäkerheten, eftersom de bilar som skrotas alltså är bilar som aktivt har använts i trafik före skrotningen. Nya fordon är utrustade med obligatoriska förarassistanssystem som främjar trafiksäkerheten, såsom intelligent hastighetsanpassning eller automatisk nödbromsning. Nyare bilar är i allmänhet säkrare för förare, passagerare och fotgängare, eftersom de har mer utvecklade aktiva säkerhetssystem för förarassistans, vilka förebygger olyckor. Nya bilar har i allmänhet också bättre karosskonstruktion och krockskydd som skyddar vid olyckor. Skrotningspremien medför att dessa system som minskar antalet förarfel i trafiken blir vanligare.

I Institutet för olycksinformations årsrapport för 2023 (<https://www.lv.ki.se/institutet-for-olycksinformation-oti/statistik-och-publikationer/arsrapporter/>) konstaterades det att tekniska brister i fordon är en betydande bakgrundsfaktor vid trafikolyckor. Särskilt hos äldre bilar upptäcktes brister i säkerhetssystemen, såsom stabilitetskontroll och krockskydd, vilka har blivit vanligare först under de senaste årtiondena. I ungefär en fjärdedel av de rapporterade olyckorna nämndes någon brist på fordonssystem som en riskfaktor, och i ungefär vart åttonde fall förekom det att bilbälte inte användes. I över hälften av olyckorna som drabbat fotgängare och cyklister framkom det dessutom tekniska brister i motorfordonet eller begränsningar i förarens observationsförmåga. Utifrån dessa observationer kan förnyelse av bilbeståndet anses vara en metod för att förbättra trafiksäkerheten.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

Det kan förväntas att hela det anslag som reserverats för skrotningspremien kommer att användas. Detta innebär att cirka 9 100 nya personbilar köps. Med beaktande av de uppgifter som i efterhand fås om tidigare skrotningspremiökampanjer kommer anskaffningarna av nya bilar sannolikt att öka på grund av skrotningspremien, vilket ökar intäkterna från bilskatten.

Gradering av premiens storlek i fråga om elbilar leder med större sannolikhet till att konsumenterna väljer en bil med nollutsläpp i stället för en bil med högre utsläpp. Konsumenterna styrs också i samma riktning av de förmånliga driftskostnaderna för elbilar samt handeln med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen, som inleds 2027 och som förväntas höja priserna på fossila bränslen. Ökningen av andelen bilar med nollutsläpp bland första registreringar kan minska inflödet av bil-, fordon- och bränsleskatten. Minskningen riktas inte enbart till anskaffningsåret, utan också till åren efter det så länge som bilarna i fråga används i trafik. Å andra sidan är anskaffningspriset för elbilar fortsättningsvis till vissa delar dyrare än för bilar med andra drivkrafter. Därför betalas vid anskaffningstidpunkten i genomsnitt mer mervärdesskatt för elbilar än för andra bilar. Skrotningspremien flyttar sannolikt i någon mån försäljningen av bilar från kommande år till kampanjåren och på så sätt tidigareläggs också inflödet av bilskatt.

Reformen medför ökade administrativa kostnader för Transport- och kommunikationsverket.

4.2.3 Konsekvenser för företagen

Skrotningspremien kan bedömas öka omsättningen inom bilhandeln och således ha en positiv inverkan på företagen inom branschen under sin giltighetstid. Enligt Transport- och kommunikationsverkets konsekvensbedömning av skrotningspremiokampanjen för 2020–2021 skaffades en tredjedel av bilarna som nya i stället för begagnade. I och med att handeln med nya bilar ökar kan man förvänta sig att handeln med begagnade bilar i sin tur minskar i någon mån. Eftersom skrotningspremiestystemet är temporärt är det möjligt att konsumenterna med låg tröskel flyttar anskaffningen av bil för att kunna utnyttja skrotningspremien. Denna effekt lindras av möjligheten att efter lagens ikraftträdande ansöka om skrotningspremie för en bil som skrotats mot en ny utsläppssnål bil redan från den 1 oktober 2025. Enligt Statistikcentralens uppgifter ökade den tidigare skrotningskampanjen antalet personbilar som skrotades under åren 2020 och 2021. År 2019 utfärdades 78 389 skrotningsintyg, medan 79 775 skrotningsintyg utfärdades år 2020 och 106 388 skrotningsintyg utfärdades år 2021. På motsvarande sätt skrotades efter skrotningspremiokampanjen år 2022 22,3 procent färre bilar (83 760 skrotningsintyg) än år 2021.

4.2.4 Miljökonsekvenser

Propositionen främjar i någon mån också det allmännas skyldighet att verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Skrotningspremien bedöms ha positiva konsekvenser för miljön. Ett av målen med kampanjen är att öka andelen utsläppssnåla fordon i trafiken samt att avlägsna gamla personbilar med högre utsläpp från trafiken och på så sätt främja uppnåendet av utsläppsminskningarna i trafiken. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning uppnås genom skrotningspremiokampanjen en uppskattad utsläppsminskning på cirka 8 500 ton koldioxid, när varje bil som skaffats med hjälp av premien har varit i bruk i ett år. Konsekvensbedömningen gjordes enligt en snabb tidsplan utifrån efterhandsutvärderingarna av tidigare skrotningspremiokampanjer, under vilka utsläppsgränsen för den nya bil som anskaffas rätt starkt styrde mot utsläppsminskningar och motsvarade den allmänna sjunkande trenden för utvecklingen av utsläppen från förstaregistrerade personbilar. Det är möjligt att den aktuella skrotningspremiokampanjens utsläppsminskande effekt blir mindre än beräknat, eftersom den utsläppsgräns på 140 g som tillämpas i kampanjen styr förnyelsen av bilbeståndet i motsatt riktning mot den tekniska utvecklingen av förbränningsmotorbilar. Vid den fortsatta beredningen av propositionen fattades beslut om att lindra kravet på att det fordon som skrotas ska ha använts i trafik så att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen. Även om ändringen av kravet på trafik användning är ringa har den bedömts medföra smärre ändringar i

utsläppsminskningseffekterna enligt den konsekvensbedömning som Transport- och kommunikationsverket gjorde före ändringen. Ändringarna efter konsekvensbedömningen kan i viss mån medföra osäkerheter i konsekvensbedömningens slutresultat.

Det är värt att notera att det också sker utsläppsminskningar under flera år efter det första användningsåret, även om deras varaktighet beror på användningsfallen.

Nya bilar och i synnerhet personbilar med nollutsläpp (el och väte) minskar också andra skadliga trafikutsläpp, såsom utsläpp av kväveoxider, partiklar och kolmonoxid. Renodlade elbilar kan också ha positiva effekter på mängden buller.

4.2.5 Konsekvenser för grupper av människor

Ur hushållens synvinkel ökar skrotningspremien de medel som finns tillgängliga för att skaffa en ny bil. En förutsättning för kampanjen är anskaffning av en ny bil. Det genomsnittliga anskaffningspriset för en ny bil var 48 000 euro år 2024. Med beaktande av stödbeloppet i förhållande till det genomsnittliga priset på en ny bil för närvarande är det dock sannolikt att stödet riktas till personer med relativt goda inkomster.

4.2.6 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter är den behöriga statsbidragsmyndigheten Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverkets omkostnader har budgeterats under moment 31.01.02. i statsbudgeten. Ibruktagandet av skrotningspremien ökar arbetsmängden vid Transport- och kommunikationsverkets arbetsmängd och kräver tilläggsresurser. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning är behovet av tilläggsresurser flera årsverken.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Skrotningspremien skulle kunna genomföras så att det på motsvarande sätt som under tidigare kampanjer krävs att den personbil som skrotas ska ha använts i trafik i 12 månader omedelbart före skrotningen eller så att kravet på användning i trafik slopas helt och hållet. I det fall att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i 12 månader omedelbart före skrotningen begränsas antalet skrotningsbara bilar i onödan, vilket har konsekvenser som försämrar målet att påskynda bilhandeln. Vid den fortsatta beredningen av propositionen fattades beslut om att lindra kravet på användning i trafik så att den bil som skrotas ska ha använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen. Utifrån remissvaren konstaterades det att kravet på 12 månaders användning i trafik i onödan begränsar antalet skrotningsbara bilar och därmed begränsar möjligheterna att ansöka om skrotningspremie och minskar efterfrågan på premien. Å andra sidan bedömde Transport- och kommunikationsverket redan före ändringen att hela stödbeloppet kommer att användas. Tidsplanen för beredningen var ytterst brådskande, och därför har det inte varit möjligt för Transport- och kommunikationsverket att bereda en ny konsekvensbedömning. Trots att ändringen har gjorts efter konsekvensbedömningen, har det bedömts att den är måttlig och således endast har ringa minskande effekter på förslaget målsättningar i fråga om trafiksäkerheten och utsläppsminskningarna.

Det skulle också ha varit möjligt att slopa kravet på användning i trafik helt och hållet i synnerhet för att sporra kampanjens popularitet. I detta fall skulle ändringarna i villkoren dock ha varit så betydande att resultaten från Transport- och kommunikationsverkets konsekvensbedömning skulle ha varit högst riktgivande. Transport- och kommunikationsverket har bedömt att det belopp som reserverats för skrotningspremien kommer att användas i sin helhet och tidigare kampanjer i Finland har varit mycket populära. Dessutom skulle ändringen betydligt ha försämrat utsläppsminskningarna, eftersom det är sannolikt att en större andel än tidigare av de bilar som skrotas är personbilar som inte har använts i trafik före skrotningen. Under de tidigare skrotningspremielkampanjerna har de skrotade bilarna de facto använts i trafik under det år som föregår skrotningen. I detta fall skulle propositionen högst ha positiva effekter på utsläppen och trafiksäkerheten och endast till den del som de bilar som skrotas aktivt har använts i trafik före skrotningen.

Skrotningspremien skulle alternativt kunna genomföras så att den på samma sätt som den tidigare skrotningspremielkampanjen omfattar elcyklar, kollektivtrafik och långtidshyrda bilar, s.k. leasingbilar, vilka har blivit allt populärare. Genom att utvidga tillämpningsområdet till elcyklar och kollektivtrafik skulle man effektivisera konsekvenserna för utsläppsminskningen. Om tillämpningsområdet utvidgades till långtidshyrda bilar skulle en större grupp människor kunna få stöd. I Finland skrotas årligen 60 000–80 000 bilar via återvinningssystemet, så den grupp av människor som potentiellt skulle kunna utnyttja stödet för anskaffning av en elcykel eller kollektivtrafikbiljett för en annan person är betydande. En utvidgning skulle medföra att premiens effekt på förnyelsen av bilbeståndet blir mindre. Med beaktande av att Finlands bilbestånd har föråldrats år för år och att handeln med nya bilar har minskat är det motiverat att på ett teknikneutralt sätt begränsa skrotningspremielkampanjen till nya bilar med låga utsläpp för att uppnå en så stor effekt som möjligt på förnyelsen av bilbeståndet samtidigt som den minskade handeln med nya bilar snabbas upp.

Alternativt skulle det vara möjligt att bevilja skrotningspremie inte bara för anskaffning av nya personbilar utan också för anskaffning av begagnade bilar. Premien skulle också kunna genomföras så att beviljandet inte alls är bundet till anskaffning av en bil. Genom en skrotningspremie utan krav på ersättning sporras avställning av gamla personbilar, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Samtidigt skulle de negativa miljökonsekvenserna från gamla fordon minska. En skrotningspremie utan krav på ersättande anskaffning har tidigare använts till exempel i Sverige. I detta fall skulle stödmotoden dock inte direkt främja försäljningen av nya bilar, och dessutom skulle de inkomster som fås via mervärdesskatten på nya bilar utebli, vilket har direkta inkomstkonsekvenser för staten. Genom att skrotningspremien begränsas till nya fordon med låga utsläpp i stället för begagnade bilar stöds främjandet av trafiksäkerheten och åtgärderna för utsläppsminskning bäst, samtidigt som man stimulerar handeln med nya bilar, som i flera år har varit svag i Finland. Dessutom har tidsplanen för beredningen av propositionen varit mycket snabb, och det har inte varit möjligt att i praktiken genomföra en ny typ av utvidgning av tillämpningsområdet till begagnade bilar.

Ett annat alternativ skulle vara att gradera skrotningspremien enligt sökandens inkomstnivå, varvid skrotningspremien skulle vara högre för sökande med lägre inkomster. Enligt Transport- och kommunikationsverkets konsekvensbedömning av skrotningspremielkampanjen från år 2019 utnyttjades skrotningspremien mest av dem vars tillgängliga förmögenhet gjorde det lättare att skaffa en ny bil. Genom att gradera storleken på premien enligt sökandens inkomstnivå skulle man främja förverkligandet av social rättvisa. Samtidigt skulle förnyelsen av bilbeståndet påskyndas, eftersom en gradering minskar stödet till bilar som sannolikt skulle skaffas oberoende av skrotningspremien. En modell som baserar sig på inkomstnivån förutsätter dock mer långsiktig beredning för att det ska vara möjligt att skapa villkor och ett system för

genomförande av en inkomstrelaterad skrotningspremie. Vid beredningen skulle man också behöva beakta skrotningspremiens konsekvenser för eventuella andra förmåner.

Skrotningspremiens belopp och villkoren för beviljande av skrotningspremien, särskilt utsläppsgränsen, skulle i propositionen kunna vara högre eller lägre beroende på vad som är målsättningarna med förslaget. Syftet med propositionen är på det sätt som anges ovan att främja förnyelsen av bilbeståndet genom att påskynda handeln med nya bilar, vilket torde leda till förbättrad trafiksäkerhet och måttliga utsläppsminskningar. Avsikten är att målsättningarna ska nås med beaktande av målen i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, särskilt målet i fråga om teknikneutralitet. Det effektivaste sättet att främja utsläppsminskningar är att öka andelen bilar med nollutsläpp i bilbeståndet. Genom att en högre skrotningspremie (2 500 euro) riktas till bilar med nollutsläpp ökar man incitamenten för att byta ut en gammal bil med högre utsläpp mot en personbil med nollutsläpp. För att förenkla regleringen och beakta teknikneutraliteten föreslås det i propositionen att samma skrotningspremie på 2 000 euro betalas för alla andra personbilar. I tidigare skrotningspremiokampanjer har utsläppsgränsen varit högst 120 gram koldioxid per kilometer. I denna proposition har man stannat för att höja utsläppsgränsen till 140 g/km CO₂. Med beaktande av propositionens mål skulle en lägre utsläppsgräns i onödan ha begränsat antalet bilmodeller som kan köpas. I och med att utsläppsgränsen höjs till 140 g/km omfattar skrotningspremien fler bilmodeller som är allmänt populära i Finland än tidigare. Enligt Transport- och kommunikationsverkets konsekvensbedömning är skillnaderna relativt små mellan effekterna av en utsläppsgräns på 120 g/km CO₂ och effekterna av den högre utsläppsgräns som nu har valts på utsläppen och bilbeståndet. I den aktuella uppskattningen med utsläppsgränsen 140 g/km CO₂ bedöms det att försäljningen av bensin- och dieslbilar ökar i och med kampanjen och försäljningen av renodlade elbilar och laddhybridbilar minskar med några procent jämfört med en modell där utsläppsgränsen är 120 g/km CO₂. Det finns dock skäl att beakta att uppskattningen är riktgivande och att det är svårt att uppskatta åtgången med en procentenhets noggrannhet, med beaktande av att det inte tidigare har ordnats en skrotningspremiokampanj med så här hög utsläppsgräns och att det således inte har gjorts någon efterhandsutvärdering av en sådan. En högre utsläppsgräns möjliggör emellertid också anskaffning av nya dieseldrivna bilar. Andelen dieslbilar av de personbilar som genomgår en första registrering i Finland är dock för närvarande marginell (4 %), och även av dessa är en stor andel relativt stora bilar med dragkapacitet som lämpar sig väl för att dra en släpvagn samt olika typer av husbilar. Dessa bilmodeller överskrider dock utsläppsgränsen på 140 g/km och faller därför utanför skrotningspremiokampanjens tillämpningsområde, och därför bedöms försäljningen av dieslbilar bli mycket ringa. Det bedöms att en uppskattad utsläppsminskning på cirka 8 500 ton koldioxid uppnås genom skrotningspremiokampanjen, när varje bil som skaffats med premien har varit i bruk i ett år. Med en lägre utsläppsgräns är den uppskattade utsläppsminskningen enligt Transport- och kommunikationsverkets konsekvensbedömning av den 4 juni 2025 drygt 9 000 ton koldioxid.

5.2 Lagstiftningen i Europeiska unionen

Det finns ingen gällande permanent unionslagstiftning om skrotningspremie.

Bestämmelser om skrotning av fordon finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon. Direktivet grundar sig på producentansvar. Enligt direktivet har fordonets sista ägare rätt att avgiftsfritt avstå från fordonet. Direktivet genomfördes i Finland genom en lag om ändring av avfallslagen (452/2004) och genom statsrådets förordning om skrotfordon (581/2004). I Finland omfattas direktivet om uttjänta fordon av miljöministeriets ansvarsområde. Kommissionen har dock föreslagit en ny förordning, som ska ersätta det nuvarande direktivet och skärpa återvinningskraven samt utvidga producentansvaret.

5.3 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Det har i olika länder prövats på ekonomiska incitament vid skrotning av fordon. Det har varit fråga om både direkta understöd och lättnader vid beskattningen.

Skrotningspremiesystem som tidigare har varit i bruk utomlands har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar och stöd för anskaffning av eldrivna personbilar samt stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (RP 156/2017 rd samt RP 201/2020 rd). En skrotningspremie har införts som stimulansåtgärd i många olika länder på grund av de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-pandemin, och i vissa länder har den fortsatt att gälla. Inom tidsramen för beredningen av propositionen var det svårt att få tag på tillförlitlig information om andra EU-länders nationella skrotningspremiekampanjer. Skrotningspremiekampanjerna hör till den nationella behörigheten och är således inte helt jämförbara sinsemellan. I jämförelsesyfte presenteras dock Sveriges skrotningspremiekampanj kort nedan.

I Sverige har bestämmelserna om skrotningspremie varit i kraft sedan den 20 augusti 2024. Skrotningspremie kan beviljas privatpersoner som skrotar sin gamla bil och köper eller leasar en ny eller begagnad elbil. Skrotningspremien fastställdes ursprungligen till 10 000 svenska kronor, men skrotningspremien höjdes till 25 000 kronor den 27 maj 2025 och samtidigt förlängdes skrotningspremiekampanjen till den 1 oktober 2025. Den förhöjda delen av skrotningspremien kan beviljas retroaktivt.

6 Remissvar

Största delen av remissinstanserna förhöll sig i princip positivt till propositionen, men propositionens begränsning till nya bilar, dess verkliga verkningsfullhet i förhållande till målsättningarna samt den föreslagna utsläppsgränsen fick också kritik. Inrikesministeriets polisavdelning ansåg att propositionen var motiverad. Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Konkurrens- och konsumentverket, miljöministeriet, Helsingfors stad, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands miljöcentral, Skattebetalarnas Centralförbund rf, Bioenergi rf, Statens ekonomiska forskningscentral och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf tog ställning till den föreslagna utsläppsgränsen, användningsändamålen för skrotningspremien, konsekvenserna för trafiksäkerheten samt kampanjens ekonomiska effekter. De ansåg att den föreslagna utsläppsgränsen på 140 gram/kilometer koldioxid är för hög. Enligt dessa remissinstanser försvagar den höga utsläppsgränsen skrotningspremiens styrande effekt mot fordon med låga utsläpp och nollutsläpp, och det föreslogs att gränsen sänks till exempelvis 120 g/km eller 95 g/km.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry och Automobilförbundet rf stödde den nya temporära skrotningspremiekampanjen och ansåg att de föreslagna villkoren i princip är goda, men också ett förslag om lindring av kravet på 12 månaders användning i trafik lyftes fram. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands klimatpanel, Helsingfors stad, Centralhandelskammaren och Skattebetalarnas Centralförbund rf betonade vikten av att stödja elbilar och ansåg det vara viktigt att skrotningspremien sporrar till anskaffning av utsläppsfria fordon. Skattebetalarnas Centralförbund konstaterade dessutom i sitt utlåtande att om Finland inte uppnår sina utsläppsminskningmål för EU:s ansvarsfördelningssektor, kan Finland åläggas en skyldighet att köpa utsläppsminskningenheter från andra medlemsländer. I utlåtandet framfördes också att den utsläppshandel för distributörer som inleds i slutet av decenniet och de höjda nivåerna på distributionsskyldigheten kan leda till att priserna på drivmedel stiger, vilket ytterligare minskar förbränningsmotorbilarnas dragningskraft och ökar kostnadstrycket på konsumenterna.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik, Helsingfors stad, Finlands miljöcentral, Finlands naturskyddsförbund rf, Skattebetalarnas Centralförbund rf och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf understödde en utvidgning av användningsändamålen för skrotningspremien till exempel till kollektivtrafikbiljetter och elcyklar.

Finansministeriet understödde i sig propositionens mål att förbättra trafiksäkerheten och minska utsläppen från trafiksektorn. Finansministeriet ansåg dock att den i utkastet till proposition föreslagna skrotningspremien inte främjar de framförda målen på ett verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt. I sitt utlåtande ansåg finansministeriet att stödet bör riktas endast till fordon med nollutsläpp. Dessutom ansåg finansministeriet att det är problematiskt att anskaffningsstödet för nya bilar knyts till skrotning av gamla bilar, eftersom de nyaste bilarna i och med skrotningspremiökampanjen inte nödvändigtvis hamnar hos dem som använder de nya bilarna så att det ger upphov till den största samhällsliga nyttan. Finansministeriet ansåg dessutom att propositionens motivering var bristfällig i fråga om trafiksäkerhetens närbarhet och växthusgasutsläppen. Propositionens motivering har kompletterats i kapitel 4 om konsekvensbedömning utifrån Institutet för olycksinformations årsrapport. Dessutom har det i kapitlet om konsekvensbedömning gjorts ett tillägg till konsekvensbedömningen av utsläppsminskningarna, med beaktande av den mycket snabba tidsramen för beredningen av propositionen samt att villkoren avviker från tidigare kampanjer.

Under den fortsatta beredningen beslutade man att inte ändra villkoren i propositionen, såsom utsläppsgränsen och avgränsningen av kampanjen till nya personbilar. Villkoren anses vara skäliga i förhållande till de mål som eftersträvas och villkoren motiveras på ett heltäckande sätt i kapitel 5 i propositionen. Vid den fortsatta beredningen fattades beslut om att lindra det föreslagna kravet på 12 månaders användning i trafik. Transport- och kommunikationsverket bedömer i sin konsekvensbedömning att hela stödbeloppet kommer att användas. Ändringen undanröjer onödiga villkor för den bil som skrotas och gör kampanjen mer tillgänglig samt främjar således snabbare målet att påskynda bilhandeln utan att propositionens konsekvenser för utsläppsminskningarna eller trafiksäkerheten minskar.

De positiva konsekvenserna för trafiksäkerheten enligt propositionen understöddes av Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Centralhandelskammaren, Transport- och kommunikationsverket och Suomen Autokierrätys Oy, enligt vilka nyare bilar avsevärt förbättrar säkerheten jämfört med gamla fordon. Å andra sidan ansåg Trafikskyddet att skrotningspremien inte är ett särskilt effektivt eller kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten i Finland. Trafikskyddet ansåg att kampanjen bör riktas till lättare personbilar och personbilar som innehåller säkerhetsteknik och säkerhetssystem för att den ska få konsekvenser för trafiksäkerheten. I propositionen togs det in uppgifter om nya bilars inverkan på trafiksäkerheten från Institutet för olycksinformations årsrapport.

Den ekonomiska nyttan av skrotningspremien för staten och bilbranschen betonades av Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Centralhandelskammaren och Skattebetalarnas Centralförbund rf, vilka bedömde att kampanjen ökar skatteintäkterna och stöder sysselsättningen. Justitieministeriet lämnade av tidsskäl endast utlåtande till den del som propositionen berör landskapet Ålands självstyrelse. I 11 kapitlet i propositionen togs det utifrån utlåtandet in en bedömning av lagförslagens förhållande till och dess konsekvenser för landskapet Ålands självstyrelse.

7 Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen. I paragrafen föreskrivs det om lagens tillämpningsområde och dess förhållande till statsunderstödslagen (688/2001). Av

statens medel beviljas för åren 2026–2027 inom ramen för anslagen i statsbudgeten understöd för anskaffning av en ny personbil i stället för en skrotningsfärdig personbil (*skrotningspremie*) enligt vad som föreskrivs i den föreslagna lagen. På stödet tillämpas i övrigt statsunderstödslagen. Exempelvis kan i första hand de bestämmelser som gäller återkrav av stöd bli tillämpliga. Med personbil avses ett fordon i kategori M1 enligt 20 § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen (82/2021).

2 §. Statsbidragsmyndighet. I paragrafen föreslås bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets ställning som statsbidragsmyndighet enligt statsunderstödslagen vid tillämpningen av denna lag.

3 §. Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie. I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningar för beviljande av skrotningspremie. Enligt 1 mom. i paragrafen beviljas skrotningspremie till en fysisk person som i enlighet med 1 punkten för eget bruk har skaffat en ny personbil som är registrerad i trafik- och transportregistret i Finland eller registrerad i landskapet Åland eller som inte har genomgått första registrering i något annat land. Enligt 1 mom. 1 punkten ska det fordon som skaffas genomgå första registrering i Finland. Genom bestämmelsen säkerställs det att ett fordon som stöds med statsunderstöd tas i bruk i Finland och att nyttan av användningen av fordonet riktas till Finland. Den som beviljas skrotningspremie ska förbinda sig att behålla fordonet i sin ägo eller vara dess innehavare enligt trafik- och transportregistret eller registret i landskapet Åland i minst ett år (12 månader) från den första registreringen på det sätt som anges i propositionen. Syftet med villkoret är att säkerställa att ett fordon som skaffas med stödet blir kvar i trafik i Finland tillräckligt länge för att de mer långsiktiga utsläppsmålen för stödet ska uppnås i praktiken. Avsikten är också att förhindra missbruk av stödet eller köp av en ny bil endast i syfte att sälja den vidare, vilket strider mot lagens syfte. Skrotningspremie kan beviljas så länge som de reserverade anslagen räcker till.

Dessutom ska personen enligt 2 punkten i momentet på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) ha lämnat in en sådan personbil för skrotning som har använts i trafik utan avbrott i minst 10 månader under de 12 månader som omedelbart föregår skrotningen och som har genomgått första registrering 2015 eller tidigare och vars i trafik- och transportregistret eller registret i landskapet Åland införda ägare eller innehavare han eller hon har varit utan avbrott i minst ett år (12 månader) omedelbart före skrotningen. I enlighet med 58 § i avfallslagen ska en fordonsägare åläggas att lämna in ett fordon som är avsett att skrotas till en insamlare eller behandlare som handlar för producentens räkning. För beviljande av stöd krävs en kopia av ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den personbil som lämnats in för skrotning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en behörig skrotning. Syftet med kravet på ägande under de 12 månader som föregår skrotningen och kravet på 10 månaders användning i trafik är att rikta skrotningspremien till skrotning av fordon som aktivt används i trafiken mot en ny utsläppssnål bil i syfte att effektivisera utsläppsminskningarna. Dessutom är avsikten att förebygga eventuella missbruk och att effektivisera utsläppsminskningseffekten genom att gamla bilar som används i trafiken tas ur bruk.

Enligt 3 punkten ska skrotningsintyget vara daterat tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027. Skrotningspremien kan beviljas först när alla förutsättningar enligt 3 § uppfylls. Sökanden ska således ha förstaregistrerat personbilen i sitt namn i trafik- och transportregistret eller registrerat personbilen i landskapet Åland samt fått ett skrotningsintyg enligt avfallslagen. En tillräckligt lång tidsfrist ska lämnas för behandlingen med beaktande av eventuella långa leveranstider för nya personbilar, Transport- och kommunikationsverkets resurser och det stora antalet förväntade ansökningar.

Stödet beviljas inte företag och således inte heller fysiska personer för anskaffning av ett fordon som används i näringsverksamhet. Fordon som används i näringsverksamhet behöver avgränsas utanför rätten att få stöd, eftersom det annars är fråga om företagsstöd enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd. Med första registrering avses här en sådan personbil som inte tidigare har registrerats i trafik- och transportregistret i Finland, registrerats i landskapet Åland eller registrerats i något annat land. Enligt 1 mom. är en förutsättning att bilen köps. Således ska skrotningspremien inte tillämpas på långtidshyrda personbilar. Skrotningspremien tillämpas inte på tjänstebilar. Kravet på eget bruk innebär att stödmottagaren ska vara införd i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) eller vara registrerad i landskapet Åland som ägare eller innehavare av det fordon som ansökan gäller. Om det i trafik- och transportregistret eller i registret i landskapet Åland utöver stödmottagaren har införts andra ägare eller innehavare av samma fordon, såsom familjemedlemmar, är det dock inte ett hinder för att kravet på eget bruk uppfylls.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om villkor för beviljande av skrotningspremie i fråga om drivkraften hos den nya personbil som skaffas. I momentet föreskrivs det om de två grupper av fordon för vilka stödet kan beviljas: den personbil som skaffas ska vara antingen en bil med nollutsläpp, det vill säga en bil vars enda drivkraft är el eller väte, eller en ny bil vars koldioxidutsläpp är högst 140 gram per kilometer, angivna i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för den första registreringen. Med detta avses utsläpp som uppmäts med WLTP-mätmetoden. Med andra bilar vars utsläpp är under 140 gram per kilometer avses fordon vars enda drivkraft är el eller vars enda eller ena drivkraft är höginblandad etanol eller bränsle som består av metan samt bensin- eller dieslbilar.

I 3 mom. föreskrivs det om begränsningar för beviljandet av stödet. Stödet får betalas endast en gång för en enda personbil som skrotats mot en enda ny utsläppssnål personbil. Detta innebär till exempel att ägare av en samägd bil kan beviljas endast en skrotningspremie för samma skrotade bil. Dessutom innebär detta att samma person kan utnyttja endast en skrotningspremie för en skrotad bil för anskaffning av endast en ny utsläppssnål bil. Bestämmelserna syftar till att förhindra missbruk av stödet.

4 §. Skrotningspremiens belopp. Paragrafen innehåller bestämmelser om skrotningspremiens belopp. Enligt paragrafen beviljas skrotningspremie 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. Paragrafen innehåller bestämmelser om ansökan om skrotningspremie. Enligt 1 mom. ska ansökan om skrotningspremie lämnas in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 december 2027. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning om anskaffningen av den nya personbil för vars anskaffning statsunderstöd söks. Med specificerad utredning avses här ett beställningsavtal för personbilen, av vilket det på ett tillförlitligt sätt ska framgå anskaffningspriset och tidpunkten för bindande anskaffning av den nya personbilen. Anskaffningen av en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering (datum för beställningsavtalet) ska ha gjorts mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2027. Till ansökan ska dessutom fogas en specificerad utredning om den personbil som senast efter första registreringen av den nya bilen kommer att skrotas mot den nya bilen. Med detta avses personbilens registreringsnummer. Skrotningsintyget och anskaffningen av den nya bilen ska vara daterade tidigast den 1 oktober 2025 och senast den 31 december 2027. Transport- och kommunikationsverket behandlar ansökningarna senast den 31 december 2028.

Ansökningar kan inte godkännas efter det att anslagen har tagit slut, även om de annars uppfyller villkoren för beviljande av stöd. Skrotningspremie ska sökas senast den 31 december 2027. Transport- och kommunikationsverket behandlar ansökningarna senast den 31 december 2028. Skrotningspremien kan beviljas först när alla förutsättningar enligt 3 § uppfylls. Sökanden ska således ha förstaregistrerat personbilen i trafik- och transportregistret eller registrerat bilen i landskapet Åland samt fått ett skrotningsintyg enligt avfallslagen. En tillräckligt lång tidsfrist ska lämnas för behandlingen med beaktande av eventuella långa leveranstider för nya personbilar, Transport- och kommunikationsverkets resurser och det stora antalet förväntade ansökningar.

I 2 mom. föreskrivs det om sökandens skyldighet att underrätta om eventuella ändringar som påverkar ansökan. Enligt momentet ska den som ansöker om skrotningspremie 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. I paragrafen föreskrivs det om stödmottagarens rätt att begära omprövning. 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). Omprövning begärs hos Transport- och kommunikationsverket.

7 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs det om lagens temporära giltighetstid. 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 den 31 december 2028. Ansökan om skrotningspremie kan lämnas in tidigast den dag lagen träder i kraft och ska lämnas in senast den 31 december 2027. Skrotningspremie kan beviljas på basis av en ny personbil som skaffas mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2027 och en personbil som skrotats mot den, när ansökan lämnas in efter lagens ikraftträdande och de förutsättningar för beviljande av skrotningspremie som föreskrivs i lagen uppfylls. Transport- och kommunikationsverket behandlar de ansökningar som lämnats in inom tidsfristen senast den 31 december 2028.

8 Ikraftträdande

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 den 31 december 2028. Lagen är avsedd att vara temporär.

Skrotningspremie kan på ansökan beviljas retroaktivt för en ny utsläppssnål personbil som har skaffats på det sätt som föreskrivs i den föreslagna lagen mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2025, när ansökan lämnas in tidigast den 1 januari 2026 och senast den 31 december 2027 och de föreslagna förutsättningarna för beviljande av skrotningspremie uppfylls.

9 Verkställighet och uppföljning

Transport- och kommunikationsverket är statsbidragsmyndighet vid tillämpning av den föreslagna lagen. Således svarar Transport- och kommunikationsverket för verkställigheten, uppföljningen och styrningen av regleringen samt för rådgivning i anslutning till frågor som gäller ansökan. Transport- och kommunikationsverket svarar för sin del för uppföljningen av

och kommunikationen om tillämpningen av regleringen och situationen för ansökningarna och anslagen.

Efter stödperiodens slut utarbetar Transport- och kommunikationsverket en uppföljningsrapport om skrotningspremiens effekter. I uppföljningsrapporten utreds fördelningen av skrotningspremiens och dess användningsändamål samt egenskaperna hos de fordon som anskaffats och skrotningspremiökampanjens effekt på koldioxidutsläppen från trafiken. Dessutom beaktas i bedömningen kampanjens konsekvenser för bilhandeln efter kampanjen. I bedömningen eftersträvas det att skrotningspremiökampanjens effekt särskils från den övriga allmänna utvecklingen.

10 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. För stödbeloppet reserveras 20 miljoner euro och stödet kan sökas från den 1 januari 2026 till den 31 december 2027.

11 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. För stödbeloppet reserveras 20 miljoner euro och stödet kan sökas från den 1 januari 2026 till den 31 december 2027.

11.1 Inledning

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny temporär lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026–2027. Målet är att påskynda handeln med nya bilar och främja förnyelsen av bilbeståndet, vilket förbättrar trafiksäkerheten och främjar utsläppsminskningarna inom trafiksektorn.

Förslagen i propositionen är av betydelse med tanke på bestämmelserna om jämlikhet i 6 § i grundlagen, bestämmelserna om egendomsskydd i 15 § i grundlagen och bestämmelserna om landskapet Ålands självstyrelse i 120 § i grundlagen.

11.2 Jämlikhet och egendomsskydd

I bestämmelsen om jämlikhet i 6 § 1 mom. i grundlagen uttrycks den grundläggande principen om jämlikhet och jämställdhet, som också gäller lagstiftning. Människor eller grupper av människor kan inte godtyckligt genom lag särbehandlas vare sig positivt eller negativt. I grundlagens jämlikhetsbestämmelse ingår också ett krav på att människor behandlas lika i likadana situationer. Jämlikhetsaspekter spelar en viss roll såväl när förmåner eller rättigheter ges genom lag som när skyldigheter påförs. I sin praxis har grundlagsutskottet dock konstaterat att inga särskilt skarpa gränser för lagstiftarens prövning följer av den allmänna jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas (GrUU 40/2014 rd, GrUU 64/2010 rd, GrUU 28/2009 rd). Det väsentliga är om särbehandlingen kan motiveras på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (se t.ex. GrUU 75/2014 rd). Begränsningar i jämlikhetsbestämmelsen ska bedömas utifrån de allmänna förutsättningarna för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna. Den föreslagna regleringen ska utifrån det som anges ovan bedömas med tanke på jämlikheten i synnerhet i fråga om huruvida de som ansöker om skrotningspremie behandlas jämlikt vid ansökan om och beviljande av stödet och huruvida

regleringen kan motiveras på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna.

Den allmänna klausulen om egendomsskydd finns i 15 § 1 mom. i grundlagen, och utifrån den bedöms i första hand olika begränsningar i ägarens nyttjanderätt och bestämmande inflytande. På sådana begränsningar tillämpas likaså de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna (se t.ex. GrUU 32/2010 rd). Genom det grundlagsenliga egendomsskyddet skyddas av hävd rättigheter och intressen med ett förmögenhetsvärde, bland vilka äganderätten till föremål är den mest omfattande. Den reglering som nu föreslås kan bedömas med tanke på egendomsskyddet till den del som den gäller sökandens skyldighet att lämna in en gammal personbil som sökanden äger eller innehar för skrotning som en förutsättning för beviljande av skrotningspremie (3 § 1 mom. i den föreslagna lagen). Däremot har sociala understöd och andra motsvarande skyldigheter för det allmänna ansetts vara egendom som skyddas av grundlagen endast när de har förfallit till betalning (GrUU 10/1957 rd). Förslaget behöver således inte bedömas med tanke på egendomsskyddet till den del det allmänt gäller fysiska personers rätt att ansöka om skrotningspremie, utan det ska bedömas med tanke på jämlikheten.

Den föreslagna regleringen gäller beviljande av statsunderstöd av begränsade anslag i statsbudgeten. Om det anslag som anvisats för stödet upphör medan bestämmelserna om stödet är i kraft, vilket har förutsetts vid beredningen av propositionen, leder det i praktiken till att stödet inte räcker för alla sökande. Detta kan bedömas som en begränsning av jämlikheten. Alla fysiska personer har dock lika möjligheter att ansöka om och beviljas stöd inom ramen för de tidsfrister som anges i lagen så länge som det finns kvar av det anslag som anvisats för stödet. Dessa avgränsningar behandlar ingen på olika sätt av någon orsak som gäller hans eller hennes person. Ansökningarna behandlas vid Transport- och kommunikationsverket i den ordning som de kommer in. En förutsättning för att få stödet är dessutom att lagens villkor för beviljande av skrotningspremie uppfylls. Alla sökande ska uppfylla samma villkor, vilket innebär att sökandena behandlas lika.

Ansökningstiden har i lagen begränsats till en ny personbil som anskaffas mellan den 1 oktober 2025 och den 31 december 2027. Avgränsningen anknyter till tidsramen för statsbudgeten, eftersom propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och stödet avses vara temporärt. Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2026 eller så snart som möjligt efter att riksdagen har godkänt statsbudgeten för 2026. Skrotningspremie kan dock beviljas för en personbil som skaffats redan före lagens ikraftträdande, det vill säga den 1 oktober 2025 eller efter det. En ansökningstid som är retroaktiv i förhållande till lagens ikraftträdande har ansetts vara motiverad i förhållande till lagens syften. Den administrativa bördan för Transport- och kommunikationsverket kan dock öka på grund av att skrotningspremie kan sökas för en bil som anskaffats redan före ikraftträdandet av lagen. Bland annat kan kontakterna med verket öka innan lagen har trätt i kraft och innan verket har en lagstadgad behörighet som statsbidragsmyndighet. Eftersom det föreskrivs exakt om ansökningstiden i lagen, kan den föreslagna begränsningen av ansökningstidens början anses vara ändamålsenlig med beaktande av ovannämnda synpunkter. Den föreslagna utgången av ansökningstiden är å andra sidan motiverad eftersom det är fråga om ett begränsat anslag i statsbudgeten och ett stöd som avses vara temporärt. De föreslagna begränsningarna av ansökningstiden kan således inte anses innebära en inskränkning i jämlikheten som är större än ringa.

Inskränkningarna i de grundläggande fri- och rättigheterna i fråga om jämlikhet och egendomsskydd är noggrant avgränsade och tillräckligt exakt definierade i lag. Statsbidragsmyndigheten har endast mycket liten prövningsrätt när det gäller beviljande av stöd. Det utfärdas exakta bestämmelser i lag om ansökan om och beviljande av skrotningspremie,

och skrotningspremie ska beviljas alla sökande som uppfyller villkoren. I praktiken är det endast om villkoren inte uppfylls eller anslagen tar slut som det finns skäl att lämna ansökan utan prövning eller avslå den. Den föreslagna regleringen är tillräckligt förutsägbar med tanke på sökandena. Transport- och kommunikationsverket ska aktivt informera och ge råd i frågor som gäller ansökan, vilket ökar förutsägbarheten och på så sätt lindrar inskränkningarna av de grundläggande fri- och rättigheterna.

Godtagbarheten och det samhälleliga behovet av inskränkningarna i de grundläggande fri- och rättigheterna anknyter till propositionens mål att främja förnyelsen av bilbeståndet, eftersom ett nyare bilbestånd förbättrar trafiksäkerheten och också kan främja utsläppsminskningarna inom trafiksektorn. Förbättrad trafiksäkerhet och främjande av utsläppsminskningar har en positiv effekt på tillgodoseendet av andra grundläggande fri- och rättigheter, särskilt rätten till liv och trygghet enligt 7 § i grundlagen och rätten till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

Vid bedömningen av begränsningarnas proportionalitet ska vikt fästas vid att skrotningspremiens karaktär av statligt stöd oundvikligen förutsätter att det föreskrivs om vissa villkor för ansökan om och beviljande av stöd. Med tanke på både jämlikheten och egendomsskyddet kan det dock vara problematiskt om sökanden först efter skrotningen av sitt gamla fordon får veta att skrotningspremie inte kan beviljas på grund av att anslaget har tagit slut. För att undvika detta kan ansökan om skrotningspremie lämnas in innan sökanden fattar beslut om skrotning av sitt fordon genom att sökanden i ansökan anger registreringsnumret för den bil som ska skrotas. Således kan sökanden få information om att det anslag som har reserverats för skrotningspremien är tillräckligt innan beslut om skrotning av ett gammalt fordon fattas. I egenskap av statsbidragsmyndighet följer Transport- och kommunikationsverket anslagens tillräcklighet och informerar om dem i realtid. Den som ansöker om skrotningspremie har också möjlighet att få rådgivning av Transport- och kommunikationsverket. Dessutom ska det beaktas att det är frivilligt att ansöka om stöd och i synnerhet att skrota ett gammalt fordon som villkor för stödet.

Ett adekvat rättsskydd tryggas i den föreslagna lagen. Omprövning av beslutet om skrotningspremie får begäras, och besvär över beslut som meddelats med anledning av en omprövningsbegäran får anföras hos förvaltningsdomstolen. I lagförslaget ingår informativa hänvisningar till bestämmelserna om sökande av ändring i förvaltningsärenden. Dessutom främjar myndighetsrådgivningen tillgodoseendet av sökandenas rättsskydd.

Sammanfattningsvis kan propositionen anses begränsa jämlikheten och egendomsskyddet endast i ringa omfattning, och bestämmelserna uppfyller de allmänna kraven på begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna.

11.3 Landskapet Ålands självstyrelse och fördelningen av befogenheterna

Enligt 120 § i grundlagen har landskapet Åland självstyrelse enligt vad som föreskrivs separat i självstyrelselagen för Åland. Landskapet Åland har en särställning i Finlands statsordning, vilket särskilt framgår av landskapets omfattande självstyrelse (GrUB 10/1998, s. 32). Grundlagens bestämmelse är en hänvisningsbestämmelse. Innehållet i Ålands självstyrelse konkretiseras således i självstyrelselagen för Åland (1144/1991), nedan *självstyrelselagen*. Det har också ställts internationella garantier för landskapets självstyrelse (se RP 1/1998 rd, s. 177/II). Landskapets självstyrelse bekräfts av internationella utfästelser, framför allt den så kallade Ålandsöverenskommelsen från år 1921 (GrUB 10/1998 rd, s. 32–33). Självstyrelselagen är inte formellt sett en grundlag, men den jämföras med grundlag till följd av den kvalificerade lagstiftningsordningen (RP 1/1998 rd, s. 127).

I självstyrelselagen finns inga bestämmelser om befogenheter i fråga om beviljande av statliga stöd. Fördelningen av befogenheterna kan bedömas tydligast i fråga om ett sådant verksamhetsområde som enligt självstyrelselagen uttryckligen hör till landskapets eller rikets lagstiftningsbehörighet. Till landskapets lagstiftningsbehörighet hör enligt 18 § 1, 10, 21 och 22 punkten i självstyrelselagen bland annat ärenden som gäller landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter och inrättningar, natur- och miljövård samt vägar och vägtrafik. Dessutom har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om näringsverksamhet med beaktande av vad som stadgas i 11 §, 27 § 2, 4, 9, 12–15, 17–19, 26, 27, 29–34, 37 och 40 punkten samt 29 § 1 mom. 3–5 punkten, dock så att även lagtinget har behörighet att vidta åtgärder för att främja sådan näringsverksamhet som avses i de nämnda punkterna. Med stöd av 18 § 27 punkten i självstyrelselagen har landskapet också lagstiftningsbehörighet i fråga om övriga angelägenheter som enligt grundsatserna i självstyrelselagen ska hänföras till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Kommunikationsutskottet har i sitt utlåtande i samband med behandlingen av regeringens proposition om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (KoUB 26/2021 rd, s. 4) ansett att lagstiftningsbehörigheten till den del lagförslagen gäller fordon som ska registreras i det fordonsregister som drivs av Fordonsmyndigheten på Åland hör till lagtingets lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § 1, 10, 21 och 22 punkten i självstyrelselagen. Utskottet hänvisade i sitt betänkande till grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 37/2010, RP 152/2010 rd), enligt vilket riket och landskapet tillsammans kan komma överens om att skapa ett system enligt vilket stöd betalas också till aktörer verksamma på Åland. Utskottet har ansett att före en sådan lagstiftningsprocess måste riket dock förhandla med landskapsregeringen, och förslaget ska godkännas av landskapsregeringen.

Ålandsdelegationen har den 20 april 2010 gett ett utlåtande (19/10, D 10 10 05 1; frågor för statligt stöd till företag på Åland. Ålandsdelegationens utlåtande den 20 april 2010), där det var fråga om rikets möjligheter att stödja näringsverksamhet på Åland inom områden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Trots avsaknaden av lagstöd i självstyrelselagen finns det enligt delegationen inte hinder för riket att stödja företag som är verksamma på Åland. Intagandet av bestämmelser i rikslagstiftningen om beviljandet av stöd i landskapet Åland påverkar inte självstyrelselagens behörighetsfördelning. Ålandsdelegationen ansåg vidare att det med beaktande speciellt av 18 § 22 punkten i självstyrelselagen är viktigt att statsmakten samråder med eller åtminstone håller landskapsregeringen underrättad om statliga stöd som beviljas åländska företag. Denna proposition gäller till skillnad från kommunikationsutskottets betänkande och Ålandsdelegationens utlåtande en skrotningspremie som under vissa förutsättningar betalas till fordonsägare, det vill säga enskilda personer, inte företagsstöd.

I sitt utlåtande om propositionen under remissbehandlingen meddelade Ålands landskapsregering att den samtycker till att riksdagen stiftar en lag som också ger ägare av nya fordon som registreras i det fordonsregister som drivs av en landskapsmyndighet rätt att ansöka om skrotningspremie på det sätt som anges i propositionen. Landskapsregeringen lyfte i sitt utlåtande fram att den tidigare har utrett om staten kan bevilja statligt stöd till fysiska personer inom områden som hör till Ålands behörighet. Enligt utredningen kan staten bevilja stöd till såväl fysiska personer som juridiska personer i landskapet, i det fall att det grundar sig på samråd med landskapsregeringen och landskapsregeringen har gett sitt samtycke.

Med tanke på självstyrelselagen kan bestämmelser om skrotningspremie anses höra till landskapets behörighet. Landskapsregeringen har dock gett sitt samtycke också till att riksdagen stiftar en lag enligt propositionen som gör det möjligt för personer att på de villkor som anges i denna proposition ansöka om skrotningspremie också för bilar som är registrerade i det

fordonsregister som drivs av Fordonsmyndigheten på Åland. Ansökan om stöd är frivillig och lagen är således inte förpliktande för personen. Sådan reglering som omfattar hela Finland främjar målen för lagförslaget på ett ändamålsenligt och så omfattande sätt som möjligt. På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde

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

Understödet beviljas som allmänt understöd enligt 5 § i statsunderstödslagen (688/2001).

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 och vars ägare eller innehavare personen är och låtit förstaregistrera den i trafik- och transportregistret eller låtit registrera den i landskapet Åland samt förbundit sig att behålla den i minst ett år,

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 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.

Helsingfors den 22 september 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne