

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift ändras. Syftet med propositionen är att ändra lagen så att det i lagen föreskrivs om nya förutsättningar för beviljande av stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar. Enligt förslaget ska staten betala stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar åren 2020–2022. Anskaffningsstödet ska beviljas fysiska eller juridiska personer som skaffar eller långtidshyr en ny gasdriven lastbil. Dessutom föreslås det att villkoren för skrotningspremien, som inte längre betalas, upphävs.

I överensstämmelse med regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering främjas en stegvis modernisering av drivkrafterna och uppfyllandet av målen i det nationella biogasprogrammet.

Propositionen hänför sig till den sjunde tilläggsbudgetpropositionen för 2020 och avses bli behandlad i samband med den. Till finansieringen av stödet riktas 1 miljon euro från arbets- och näringsministeriets huvudklass moment 32.20.47 till kommunikationsministeriets huvudklass moment 31.20.51.

Lagen avses träda i kraft den 1 december 2020 och gälla till och med den 31 december 2022.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	3
3 Målsättning	5
4 Förslagen och deras konsekvenser	5
4.1 De viktigaste förslagen	5
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	5
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser	5
4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna	7
4.2.3 Konsekvenser för miljön	7
4.2.4 Samhälleliga konsekvenser	9
5 Alternativa handlingsvägar	9
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	9
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	10
6 Remissvar	11
7 Specialmotivering	12
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	13
9 Förhållande till andra propositioner	14
9.1 Förhållande till budgetpropositionen	14
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	14
LAGFÖRSLAG	15
Lag om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift ..	15
BILAGA	18
PARALLELLTEXT	18
Lag om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift ..	18

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Utsläppen från trafiken står för ca en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser och för ca 40 procent av den s.k. ansvarsfördelningssektorns utsläpp. Utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken uppgick 2018 till sammanlagt ca 11,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. År 2018 ökade utsläppen med 0,2 miljoner ton. Utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken ökade efter recessionen i början av 1990-talet ganska stadigt fram till 2007. Från och med 2008 har utsläppen i huvudsak minskat (åren 2010, 2016 och 2018 är undantag). Utsläppsminskningen har dock varit mycket långsam och utsläppen från trafiken minskar med nuvarande åtgärder inte i tillräcklig utsträckning i förhållande till utsläppsminskningsmålen.

Enligt EU-lagstiftningen bör Finland minska sina växthusgasutsläpp inom ansvarsfördelningssektorn med 39 procent fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå (det s.k. ansvarsfördelningsbeslutet). Ansvarsfördelningssektorn omfattar trafiken, jordbruket, separat uppvärmning av byggnader samt avfall. Av utsläppen från inrikestrafiken uppkommer 90 procent i vägtrafiken. Av utsläppen i vägtrafiken kommer ca 55 procent från personbilar och ca 33 procent från tunga fordon. På nationell nivå har Finland förbundit sig till att minska utsläppen från trafiken med 50 procent fram till 2030. Man har kommit överens om de nationella målen i den nationella energi- och klimatstrategin (2016) och i den klimatpolitiska planen på medellång sikt (Kaisu, 2017). I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering ska utsläppen från trafiken minska med minst 50 procent fram till 2030 jämfört med utsläppsnivån 2005.

Mängden växthusgasutsläpp från trafiken kan enligt en grov indelning minskas på följande tre sätt: 1) genom att reducera det transportarbete (antal kilometer) som ger upphov till utsläpp och genom att även på andra sätt öka transportsystemets energieffektivitet, 2) genom övergång till utsläppssnål eller utsläppsfri teknik i trafikmedel samt 3) genom att införa allt mer utsläppssnåla eller förnybara bränslen. Man har strävat efter att införa utsläppsfri och utsläppssnål teknik genom att rikta tidsbegränsad finansiering till anskaffningsstöd för elbilar samt till konvertering av gas- och flexbränslebilar till ett belopp av sammanlagt 6 miljoner euro årligen för 2018–2021. Stöden har riktats till främjande av utsläppssnåla personbilar.

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Marins regering har man upprättat ett nationellt biogasprogram, genom vilket potentialen för produktion av biogas ska utnyttjas, Finlands livskraft utvecklas och uppnåendet av klimatmålen främjas. I biogasprogrammet identifieras gasens betydelse särskilt när det gäller minskningen av utsläppen från tunga fordon. I tilläggsbudgeten beslutade man rikta 1 miljon euro till finansiering av anskaffningsstöd för gasdrivna tunga fordon. Målet är att främja utsläppssnåla tunga fordon.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Införandet av drivkrafter som ersätter fossila bränslen har varit långsammare inom den tunga trafiken än inom personbilstrafiken. Enligt Transport- och kommunikationsverket Traficom fanns det 95 141 lastbilar i trafik vid utgången av 2019. Av dessa använde 0,6 procent något annan drivkraft än bensin eller diesel. Vid utgången av 2019 fanns det 181 lastbilar som använde gas som drivkraft. Av dessa var 128 lastbilar med en största tillåten totalmassa på minst 16 ton.

Det har inte satts upp något mål för hur många tunga fordon som ska använda alternativa drivkrafter. I det åtgärdsprogram som utarbetats av arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn har det satts som mål att det ska finnas ca 6 000 gasdrivna tunga fordon år 2030,

vilket har beräknats ligga i linje med målet att minska utsläppen från trafiken. Diversifieringen av drivkrafterna inom den tunga trafiken påskyndas vid upphandlingen av materiel och tjänster inom den offentliga sektorn av skyldigheten att genomföra direktivet om rena fordon. För att uppfylla denna skyldighet ska 9 procent av upphandlingarna av materiel och transporttjänster inom den offentliga tunga trafiken vara rena från och med augusti 2021 till utgången av 2025 och 15 procent från och med 2026. En stor del av den materiel- och tjänsteupphandling som ska anses höra till tung trafik inom den offentliga sektorn gäller dock fordon som faller utanför den stödform som avses i denna proposition, såsom bussar och lättare paketbilar och lastbilar.

För närvarande stöds anskaffningen av tunga fordon som drivs med alternativa drivkrafter inte direkt finansiellt. Skattefriheten för biogas och den lägre bränslebeskattningen av flytande gas jämfört med diesel utgör dock ett incitament för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Införandet av alternativa drivkrafter i tung trafik begränsas framför allt av det höga anskaffningspriset. För att vara ett kommersiellt attraktivt alternativ för slutanvändarna måste den alternativa drivkraften ha ett konkurrenskraftigt livscykelpris. Ett högre inköpspris för en bil kan kompenseras med lägre bränslekostnader, och den alternativa drivkraftens attraktionskraft kan påverkas med anskaffningsstöd.

Gasdrivna tunga fordon är ny teknik som utvecklas. Tills vidare finns det begränsad information om och erfarenhet av användningen av denna teknik. I praktiken har alla tunga lastbilar som använder gas som drivkraft tagits i bruk i Finland under de senaste två åren. Årligen har ca 50 sådana bilar tagits i bruk. Tillgången på gasdrivna tunga lastbilar har förbättrats i och med att flera tillverkare nyligen har tagit fram nya modeller. I Finland erbjuder för närvarande tre olika tillverkare tunga lastbilar som använder flytande gas och tre tillverkare lättare lastbilar som använder komprimerad gas.

Gasdriven bränsle- och motorteknik är indelad i CNG-teknik (compressed natural gas, komprimerad naturgas) och LNG-teknik (liquified natural gas, flytande naturgas). Den flytande gasen har betydligt högre energitäthet och möjliggör längre aktionsradie för tunga påhängsvagnskombinationer och kombinationer av bil och egentlig släpvagn. CNG-tekniken lämpar sig bättre för att köra korta och medellånga resor, t.ex. för distributionsbilar eller sopbilar. I stället för naturgas kan gasdrivna fordon också använda komprimerad biogas (CBG) eller flytande biogas (LBG). Användningen av naturgas som bränsle minskar växthusgasutsläppen med ca 10–20 procent jämfört med den fossila dieseln, och genom användning av biogas är det möjligt att uppnå en utsläppsminskning på ca 90 procent jämfört med den fossila dieseln.

Variationsintervallet för anskaffningspriset för tunga fordon är stort beroende på fordonets egenskaper och storlek. Också de avtalsenliga anskaffningspriserna kan variera stort. Därför är det svårt att bedöma hur anskaffningsstödet för gasdrivna fordon inverkar på villigheten att skaffa ett sådant fordon. Enligt en tjänstemannabedömning och Autoalan tiedotuskeskus uppskattning är priset på gasdrivna fordon för närvarande ca 15–30 procent dyrare än för diesel-drivna fordon, vilket innebär ett anskaffningspris som är tiotusentals euro högre beroende på fordonets egenskaper. På grund av de stora kapitalkostnaderna för tunga fordon är leasingavtal en populär anskaffningsform för anskaffning av ett nytt fordon. Eftersom priserna på leasingavtal är fallspecifika och fordonsspecifika är det svårt att bedöma stödets betydelse för attraktionskraften hos leasingavtal för fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Utöver anskaffningspriset för lastbil begränsas villigheten att ta i bruk alternativa drivkrafter för närvarande också av tillgången på bränsle. De distributionsstationer för gas som är avsedd för trafiken finns för närvarande huvudsakligen i anslutning till de livligaste trafiklederna och de

logistiska knutpunkterna. Aktörerna inom bränsledistributionssektorn kommer att bygga ut distributionsnätet inom den närmaste framtiden, men distributionsnätets nuläge kan vara en begränsande faktor när trafikidkarna fattar investeringsbeslut.

Transportföretagen förhåller sig tills vidare avvaktande till den nya tekniken. Finlands Transport och Logistik SKAL rf utredde medlemsföretagens vilja att investera i transportfordon som drivs med alternativa drivkrafter i en transportbarometer¹ i juni 2020. Av de företag som besvarade enkäten hade 82 procent inte för avsikt att skaffa transportfordon som drivs med alternativa drivkrafter under det följande året, 16 procent kunde inte kunnat säga, 1,18 procent hade för avsikt att skaffa fordon som använder flytande gas, 0,34 procent hade för avsikt att skaffa fordon som använder komprimerad gas och 0,34 procent hade för avsikt att skaffa fordon som använder el. Enkäten omfattade 593 företag.

3 Målsättning

Avsikten med att bevilja anskaffningsstöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar är att bidra till att utsläppsminskningar nås inom trafiken. Målet är att främja användningen av gas i den tunga trafiken och att bygga ut infrastrukturen för gastankning genom att öka efterfrågan.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås villkor för erhållande av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar. Det föreslås att stödet beviljas för inköp eller 3 års långtidshyrning av en ny gasdriven lastbil. Stöd beviljas till ett belopp av 5 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft och till ett belopp av 12 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft. Som villkor för beviljandet av stödet föreslås att fordonet registreras i Finland och att fordonet hålls registrerat i ett år efter beviljandet av stödet. Stödet beviljas för anskaffning av högst fem fordon per ansökare. Syftet med registreringskravet samt begränsningen av antalet beviljade stöd är att förhindra potentiellt missbruk av stödet och att säkra stödets tillräcklighet. Transport- och kommunikationsverket Traficom ska svara för beviljandet och övervakning av stödet.

Dessutom föreslås det i propositionen att de krav som gäller för skrotningspremien upphävs, eftersom anslag för beviljande av skrotningspremie inte har funnits till förfogande efter 2018. Upphävandet av paragraferna om skrotningspremien, som redan upphört, är en lagteknisk ändring. Skrotningspremien och eventuella andra stödformer bedöms i sin helhet i samband med färdplanen för fossilfria transporter, och vid behov lämnas en separat regeringsproposition om dem.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Anskaffningsstödet för inköp eller leasing av en gasdriven lastbil gör anskaffningen av fordon som använder komprimerad eller flytande gas som drivkraft mer attraktiv genom att anskaffningspriset sänks och därmed förbättras livscykelkostnaderna jämfört med ett fordon som använder diesel. Det är dock inte möjligt att med hjälp av t.ex. priselasticiteten bedöma stödsummans effekt eftersom det saknas prisuppgifter och de gasdrivna fordonen är nya, vilket leder till

¹ SKAL Transportbarometern 2/2020

att det inte finns tillräckliga historiska uppgifter för en tillförlitlig trendbedömning. Bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna och stödets användningsgrad är därför osäkra.

I praktiken har alla lastbilar på över 16 ton som använder komprimerad eller flytande gas tagits i bruk under de senaste två åren. Den relativa ökningen har varit snabb på grund av det låga antalet fordon. År 2018 togs det i bruk 13 fordon som använder komprimerad gas (CNG) och 8 fordon som använder flytande gas (LNG) som bränsle och som uppfyller stödvillkoren. År 2019 togs det i bruk 32 CNG-fordon och 25 LNG-fordon som uppfyller villkoren.

Om fordonens popularitet utvecklas kraftigt också år 2020, kommer det att registreras ca 78 CNG-fordon och likaså ca 78 LNG-fordon. Transportföretagens avvaktande hållning till alternativa drivkrafter samt den svaga ekonomiska konjunkturen till följd av covid-19-pandemin innebär sannolikt att antagandet om ökningen av antalet fordon som tas i bruk är överoptimistiskt. Det är möjligt att kostnadskonkurrenskraften vid investeringsbeslut som gäller tunga fordon får en större tyngd, vilket kan leda till att den ökade efterfrågan på fordon som drivs med alternativa drivkrafter dämpas. Som antaganden vid bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna och miljökonsekvenserna har som nedre gräns använts efterfrågan år 2019 och som övre gräns det förväntade antalet fordon om stödbeloppet på en miljon euro utnyttjas fullt ut. Utgående från tidigare efterfrågan på CNG- och LNG-fordon beräknas antalet anskaffningar av fordon år 2020 i detta alternativ uppgå till 58 CNG-bilar och 59 LNG-bilar. Anskaffningsstödet har sannolikt en liten positiv inverkan på anskaffningens attraktionskraft, men effekterna kan inte bedömas exakt.

Tabell 1. Uppskattning av antalet fordon och stöd som använts.

	Om efterfrågan hålls på 2019 års nivå	Stöd som använts	Om hela stödet används	Stöd som använts
CNG	32	160 000 €	58	290 000 €
LNG	25	300 000 €	59	708 000 €
		460 000 €		998 000 €

I vilken grad de önskade effekterna av stödet uppnås beror i väsentlig grad på om stödmottagarna ändrar sitt beteende i önskad riktning. På basis av stödsummans storlek och utvecklingen av efterfrågan på gasdrivna tunga fordon är det sannolikt att anskaffningsstödet riktas till sådana stödmottagare som skulle ha skaffat sådana gasdrivna tunga fordon också utan anskaffningsstöd. Då är den huvudsakliga effekten av anskaffningsstödet att konkurrenskraften för de företag som får anskaffningsstöd förbättras jämfört med en situation där anskaffningsstöd inte finns till förfogande.

De ekonomiska konsekvenser som anskaffningsstödet för gasdrivna tunga fordon får för staten består förutom av det stödbelopp på högst en miljon euro som används till anskaffningsstödet även av minskade intäkter från bränsle- och fordonsskatterna i och med att fordon som drivs med alternativa drivkrafter ersätter fordon som drivs med diesel samt användningen av diesel. Ändringarna i dessa skatteintäkter är måttliga på grund av det ringa antalet sådana fordon.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheterna

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket Traficom ska ansvara för beviljandet av det nya stödet. På grund av det låga stödbeloppet och det ringa antalet fordon är konsekvenserna för myndigheternas verksamhet mycket måttfulla.

4.2.3 Konsekvenser för miljön

I vilken utsträckning de eftersträvade miljöeffekterna av den gasdrivna fordonsparken kommer att uppnås beror i hög grad på om fordonen använder naturgas eller biogas. Användningen av naturgas som bränsle minskar utsläppen med ca 10–20 procent. Naturgasens relativa miljövänlighet jämfört med den fossila dieseln minskar med tiden när distributionsskyldigheten för biot drivmedel gradvis skärps. Genom användning av biogas är det möjligt att minska utsläppen med ca 80–90 procent. Gas för transportändamål säljs i kilogram motsvarande 1,39 liter diesel. Priset utan mervärdesskatt för naturgas per liter är 0,565 euro/l och för biogas 0,697 euro/l när priset utan mervärdesskatt för den fossila dieseln är ca 0,912 euro/l. (gasprisuppgifter 11.8.2020, Gasum). Naturgas är klart mer konkurrenskraftig än biogas, och därför är det sannolikt att tunga fordon som använder gas som drivmedel kommer att föredra naturgas. Biogas gynnas t.ex. av transportföretag vars kunder förutsätter att deras samarbetsparter som producerar transporttjänster uppfyller vissa miljömål. Vid uppskattningen av utsläppsminskningarna har det dessutom antagits att fordon som använder gas som biot drivmedel använder naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent. I det alternativa scenariot skulle fordonen använda enbart biogas.

Vid uppskattningen av utsläppsminskningarna har följande bakgrundsfakta² samt beräknings-sätt använts:

- Utsläppsminskningen för naturgas är 15 procent och utsläppsminskningen för biogas är 85 procent jämfört med diesel.
- För CNG-fordon är utsläppen av koldioxidekvivalenter 600 g/km, den genomsnittliga bränsleförbrukningen 25,5 l/100 km, det årliga antalet körda kilometer 60 000 km/for-don.
- För LNG-fordon är utsläppen av koldioxidekvivalenter 960 g/km, den genomsnittliga bränsleförbrukningen 40,9 l/100 km, det årliga antalet körda kilometer 150 000 km/for-don.
- Utsläppsfaktorn för användningen av gas jämfört med användningen av den fossila dieseln, när naturgas används till 80 procent och biogas till 20 procent: $1 - (0,80 \cdot 0,15 + 0,20 \cdot 0,85) = 0,71$
- Fordonsspecifik utsläppsminskning: det årliga antalet körda kilometer * fordonets utsläpp g/km * utsläppsfaktorn för användning av gas.
- Sammanlagd utsläppsminskning: den fordonsspecifika utsläppsminskningen multipli-cerat med antalet fordon för scenariot i fråga.

² LIPASTO-databasen över enhetsutsläpp

² Målet för de total utsläppsminskningarna: 50 procent av 2005 års utsläppsnivå, som var 12,4 miljoner ton CO₂ (Lipasto)

I tabellerna 2 och 3 sammanfattas uppskattningarna av minskningarna av skadliga utsläpp för miljön med olika antal fordon och andelar biogas. Om fordonen använder naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent, är den årliga utsläppsminskningen uppskattningsvis 1378–3069 ton koldioxidekvivalenter beroende på antalet ibruktagna fordon. Om fordonen använder endast biogas, är den årliga utsläppsminskningen³ uppskattningsvis 4039–8996 ton koldioxidekvivalenter beroende på antalet ibruktagna fordon.

Om fordonen använder naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent, är utsläppsminskningen ca 0,04–0,09 procent av de årliga utsläppen från lastbilstrafiken och ca 0,01–0,02 procent av målet för minskningen av utsläppen från trafiken.

Om fordonen använder biogas till 100 procent, är utsläppsminskningen ca 0,12–0,26 procent av de årliga utsläppen från lastbilstrafiken och ca 0,03–0,07 procent av målet för minskningen av utsläppen från trafiken⁴.

Utifrån uppskattningen kan man dock inte fastställa hur stor andel av utsläppsminskningen som beror på införandet av anskaffningsstödet. Den tunga trafikens inverkan på utsläppen varierar avsevärt från fordon till fordon, och de största utsläppsminskningarna uppstår om fordonsparken av tunga kombinationer av bil och egentlig släpvagn som kör mycket förnyas med fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Tabell 2. Uppskattning av utsläpp och utsläppsminskningar när fordon använder naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent, koldioxidekvivalenter, ton/år

	Om efterfrågan på fordonen hålls på 2019 års nivå	Om fordonen använder 100 % fossil diesel	Om anskaffningsstödet används i sin helhet	Om fordonen använder 100 % fossil diesel
CNG-fordon	818	1 152	1 482	2 088
LNG	2 556	3 600	6 032	8 496
Sammanlagt	3 374	4 752	7 515	10 584
Utsläppsminskning		1 378		3 069

³ Utsläppen från lastbilstrafiken år 2018 uppgick till ca 3,49 miljoner ton CO₂ (Statistikcentralen).

⁴ Målet för de totala utsläppsminskningarna: 50 procent av 2005 års utsläppsnivå, som var 12,4 miljoner ton CO₂ (Lipasto)

Tabell 3. Uppskattning av utsläpp och utsläppsminskningar när fordon använder biogas till 100 procent, koldioxidekvivalenter, ton/år

	Om efterfrågan på fordonen hålls på 2019 års nivå	Om fordonen använder 100 % fossil diesel	Om anskaffningsstödet används i sin helhet	Om fordonen använder 100 % fossil diesel
CNG-fordon	173	1 152	313	2 088
LNG	540	3 600	1 274	8 496
Sammanlagt	713	4 752	1 588	10 584
Utsläppsminskning		4 039		8 996

Det är sannolikt att minskningen av utsläppen från gasdrivna tunga fordon skulle ha uppnåtts på marknadsvillkor oberoende av anskaffningsstödet. Anskaffningsstödet är dock en signal till transportbranschen om statens engagemang för målen i biogasprogrammet, den nationella klimatstrategin och färdplanen för utsläppssnåla transporter, vilket kan förändra transportbranschens inställning till tunga fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Andra pådrivande faktorer för att tunga fordon som drivs med alternativa drivkrafter ska bli vanligare är de egna miljömålen hos betydande kunder som köper logistiktjänster, att tekniken i fråga vinner terräng och kostnaderna för tekniken sjunker samt eventuella framtida förändringar i dieselnas relativa kostnadsfördel. Attraktionskraften hos fordon som drivs med alternativa drivkrafter förbättras också av att distributionsnätet för gas avsett för transportändamål kommer att byggas ut inom den närmaste framtiden.

4.2.4 Samhälleliga konsekvenser

Propositionen bedöms inte ha några betydande samhälleliga konsekvenser utöver konsekvenserna för miljön och de ekonomiska konsekvenserna.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Gasanskaffningsstödet skulle kunna bestämmas utifrån prisskillnaden mellan tunga fordon som drivs med fossilt bränsle och gasdrivna fordon. En sådan stödmodell har använts t.ex. i Sverige och Norge. I praktiken skulle det dock vara svårt att genomföra stödet, eftersom marknadspriserna på lastbilar inte är offentligt tillgängliga i Finland. Det bedöms att beviljandet av stöd utifrån prisskillnaden mellan fordon skulle öka myndigheternas administrativa arbete.

Gasanskaffningsstödet skulle också kunna bestämmas t.ex. enligt vilket slags gasbränsle som används i fordonet. Stödet skulle kunna vara större för fordon som använder biogas som bränsle i stället för naturgas. Detta skulle ha en minskande effekt på utsläppen från vägtrafiken och således positiva miljökonsekvenser. Det skulle dock vara en stor utmaning att rikta gasanskaffningsstödet till fordon som använder biogas, eftersom övervakningen av det bränsle som används skulle kräva kontinuerlig kontroll och det skulle administrativt vara mycket svårt

att genomföra. Med hänsyn till det låga stödbeloppet och det ringa antalet fordon skulle administrativa kostnaderna för arrangerandet av uppföljningen vara oproportionerliga jämfört med nyttan för klimatet.

Dessutom kan de gasdrivna fordonens attraktionskraft ökas genom beskattning och andra alternativ som hänför sig till prissättningen.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Anskaffningsstöd för gasdrivna tunga lastbilar har införts i många olika länder. Metoden för att genomföra anskaffningsstöden har varit direkta stöd. Dessutom har användningen av gasdrivna fordon understötts indirekt genom befrielse från tullavgifter samt lättnader i beskattningen av bränslet.

Sverige

I Sverige har det sedan 2015 funnits ett anskaffningsstöd för klimatinvesteringar som är riktat till juridiska personer. Stödet kan också sökas för anskaffning av gasdrivna lastbilar. Stödet beviljas som en procentandel av prisskillnaden mellan ett gasdrivet tungt fordon och ett fordon som drivs enbart med fossilt bränsle. Stödets storlek påverkas av hur stora utsläppsminskningar som kan uppnås med hjälp av investeringen, såsom i vilken utsträckning man har för avsikt att använda naturgas och biogas som bränsle i fordonet. Sökanden ska dessutom lämna uppgifter om körkilometrarna, bränsleförbrukningen och den förväntade användningstiden för det fordon som är i bruk vid tidpunkten för ansökan. I praktiken har stödet till gasdrivna lastbilar uppgått till 40–60 % av prisskillnaden mellan fordon som drivs med fossilt bränsle och gasdrivna fordon.

Dessutom beviljar Energimyndigheten i Sverige stöd för utveckling och främjande av användningen av biogas. Bestämmelser om biogasstöd finns i en nationell förordning (Förordning 2018:1545 om stöd för utveckling och användning av flytande biogas). Enligt förordningen kan juridiska personer beviljas stöd för projekt som främjar användningen av biogas, såsom anskaffning av gasdrivna tunga fordon. Stöd söks inom ramen för ett separat innovationskluster (Drive LBG). Energimyndigheten i Sverige har beviljat sammanlagt 200 miljoner kronor för stödjande av biogas fram till utgången av 2021. Stödet för fordon som använder gas som drivkraft har uppgått till 40 % av prisskillnaden jämfört med ett motsvarande dieseldrivet tungt fordon.

Norge

I Norge kan juridiska personer ansöka om anskaffningsstöd för anskaffning av gas-, el- eller vätgasdrivna fordon med en massa som överstiger 3,5 ton. Stödets storlek baserar sig på prisskillnaden mellan ett gasdrivet fordon och ett fordon som drivs med enbart fossilt bränsle. Stödet uppgår för stora företag till 40 % och för små och medelstora företag till 50 % av prisskillnaden. En förutsättning för att få anskaffningsstöd för ett gasdrivet fordon är att man förbinder sig att skaffa minst hälften av fordonets bränsle som biogas.

Tyskland

I Tyskland har det sedan 2018 funnits ett stödprogram för anskaffning av energieffektiva och/eller utsläppssnåla tunga fordon inom transportbranschen. Programmet är för närvarande i kraft fram till utgången av år 2020. Anskaffningsstödet för tunga fordon som använder komprimerad gas som drivkraft är högst 8 000 euro och anskaffningsstödet för fordon som använder flytande gas som drivkraft högst 12 000 euro. Stödbeloppet får dock uppgå till högst 40 % av prisskillnaden mellan dieselfordon och gasdrivna fordon.

Spanien

I Spanien finns ett anskaffningsstöd för alternativa drivkrafter som kan sökas också för anskaffning av gasdrivna lastbilar. Stöd beviljades för första gången 2019. År 2020 beviljas stöd för anskaffning av tunga fordon så att det stöd som beviljas för ett gasdrivet fordon i kategori N2 är högst 4 500 euro. Av fordon i kategori N3 kan ett fordon vars massa understiger 18 ton få stöd till ett belopp av högst 6 300 euro och ett fordon vars massa överstiger 18 ton kan få stöd till ett belopp av högst 13 500 euro. Stödet är lika stort för fordonen oberoende av om de använder komprimerad eller flytande biogas eller komprimerad eller flytande naturgas som drivkraft.

6 Remissvar

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utkastet till propositionen var på remiss i tjänsten utlåtande.fi 19.8.-13.9.2020.

Yttranden om propositionsutkastet begärdes av sammanlagt 18 aktörer till vilka hörde organisationer, representanter för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter. Aktörerna var följande: jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Naturresursinstitutet, Finlands miljöcentral, Autoalan tiedotuskeskus, Bioenergia ry, Finsk energiindustri rf, Gasum Oy, Jätehuoltoyhdistys ry, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Teknologiateollisuus ry.

Sammanlagt 26 svar på begäran om yttrande lämnades in. Följande aktörer gav ett svar på begäran om yttrande: justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Naturresursinstitutet, Finlands miljöcentral, Autoalan Keskusliitto ry, och Autotuojat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Etanolisautoilijat ry, Gasum Ab, Iveco Finland Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, Okline Oy, Rohe Solutions Oy, Satakuntaförbundet, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Sähköinen liikenne ry, Veho Ab Oy och Volvo Finland Ab Oy. Ytterligare en privatperson gav ett svar på begäran om yttrande. Miljöministeriet och jord- och skogsbruksministeriet lämnade inget svar på begäran.

Överlag ansågs propositionen vara ändamålsenlig. Aktörernas anmärkningar och förslag syftar sig främst på stödets tekniska krav.

Proportionen fick stöd av arbets- och näringsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Naturresursinstitutet, Finlands miljöcentral, Autoalan tiedotuskeskus ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Etanolisautoilijat, Gasum Ab, Logistiikkayritysten Liitto rf, Rohe solutions Ab, Satakuntaförbundet, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

I remissyttrandena påpekades att det finns jämt 16 000 kg tunga transporter på marknaden och att stödet borde även beviljas för anskaffningen av dessa och inte enbart för anskaffning av fordon som väger över 16 000 kg. Aktörerna som föreslog förändringen var Transport- och kommunikationsverket, Autoalan Keskusliitto rf ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Gasum Oy, Iveco Finland Oy sekä Suomen Biokierto ja Biokaasu ry. Förslaget har beaktats i förberedningen av proportionen.

Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, maakuljetuspool och Suomen kaasuyhdistys rf föreslog att stöd kunde beviljas även till lättare fordon som paketbilar och traktorer. Beviljandet av anskaffningsstöd för lättare fordon togs inte i hänsyn eftersom stödbeloppet är begränsat och största miljönyt-tan får genom att rikta stödet till tunga fordon.

I remissyttrandena framförde Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Sähköinen liikenne ry sekä Sähköteknisen kaupan liitto ry även andra sätt att nå utsläppsminskningar som anskaffningsstöd för el-lastbilar och förnyande av skrotningspremie. Förslagen beaktades inte i proportionen eftersom dessa behandlas separat i förberedningen av färdplan för fossilfria transporter.

Transport- och kommunikationsverkets och Autoalan keskusliitto rf och Autotuojat ja –teollisuus rf föreslog i sina yttranden att ett villkor för beviljandet av anskaffningsstöd skulle vara registrering av fordonet i Finland. Förslaget har beaktats i proportionen.

Transport- och kommunikationsverket föreslog att överväga ifall det skulle införas ett minimikrav för tiden då fordonet borde vara registrerat i Finland. Autoalan Keskusliitto rf och Autotuojat ja –teollisuus rf föreslog att stödet skulle begränsas så att stödtagaren kan högst få stöd för anskaffning av fem fordon. Syftet med begränsningen skulle vara att begränsa möjligheten att sälja stödbeviljade fordon utomlands samt andra former av missbruk. Förslaget har beaktats i vidare förberedningen av proportionen.

Finansministeriet gav stöd till upphävandet av kraven för skrotningspremie. Finansministeriet kritiserade gasanskaffningsstödet på grund av låg kostnadseffektivitet.

Justitieministeriet föreslog specificeringar i paragrafen gällande beviljandet av anskaffningsstödet samt ändringsökande. Justitieministeriets förslags har tagits i beaktande.

Yttrandena om utkastet till regeringens proposition finns på webbadresserna:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=43259f8f-61a8-4b41-84c1-0b0b75a9d125>

7 Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen. I paragrafen föreslås det att det till lagens tillämpningsområde fogas en möjlighet att bevilja statsunderstöd för anskaffning eller långtidshyrning av en gasdriven lastbil (*gasanskaffningsstöd*). Det föreslås att hänvisningen till skrotningspremien stryks från paragrafen. Statens medel reserverades för skrotningspremien för år 2018, varefter det inte har anvisats tilläggsfinansiering till skrotningspremien. Genom att skrotningspremien stryks från tillämpningsområdet förtydligas lagstiftningen. Tillämpningstiden föreslås att förlängas till 2022 gällande gasanskaffningsstödet. Gällande anskaffningsstödet för elbil eller konverteringsstödet föreslås inga förändringar.

2 §. Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie. Paragrafen föreslås bli upphävd.

3 a §. Förutsättningar för beviljande av gasanskaffningsstöd. I lagen föreslås en ny paragraf med bestämmelser om förutsättningarna för betalning av gasanskaffningsstöd. Det föreslås att gasanskaffningsstöd beviljas för anskaffning av en ny lastbil vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram och som använder gas som huvudsaklig drivkraft. Fordonets driftkraft som anges i registret baserar sig på motorns utsläppsgodkänning. Utsläppsgodkänningen för motorer är harmoniserat på EU och internationell nivå. För tillfället då gas används som huvudsaklig drivkraft anges i registret något av följande som drivkraft: CNG, LNG, HL-gruppens naturgas eller Diesel/LNG. I tunga fordon som använder Diesel/LNG motor används

huvudsakligen gas som drivkraft samt en liten mängd diesel för antändningen. Med dessa fordon kan man inte köra med enbart diesel förutom korta sträckor med låg hastighet. Således anses det att då drivkraften är diesel/LNG är huvudsakliga drivkraften gas.

Dessutom föreslås som villkor att fordonet registreras i Finland och att hålls i registret 1 år efter anskaffningen. Förutsättningen för betalning av stödet är att anslag som reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

5 §. Understödet belopp. Det föreslås att 1 och 2 mom. upphävs. I 1 och 2 mom. har det ingått bestämmelser om beloppet av det understöd som beviljas som skrotningspremie. Det nuvarande 3 mom. blir 1 mom. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreslås att gasanskaffningsstödet ska uppgå till 5 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft. Dessutom föreslås ett nytt 3 mom. där det föreskrivs att gasanskaffningsstödet ska uppgå till 12 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft. Nuvarande 4 mom. ändras inte.

6 §. Understödstagare. Det föreslås att 1 mom. upphävs. Det nuvarande 2 mom. blir 1 mom. I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom. där det föreskrivs att gasanskaffningsstödet mottagare är den fysiska eller juridiska person som köper eller långtidshyr den gasdrivna lastbilen. Fysiska eller juridiska personen kan beviljas stödet högst fem gånger. Nuvarande 3 mom. ändras inte.

7 §. Betalning av skrotningspremie. Paragrafen föreslås bli upphävd.

9 a §. Betalning av gasanskaffningsstöd. I lagen föreslås en ny paragraf med bestämmelser om betalning av gasanskaffningsstöd. Enligt 1 mom. beviljas den som köper eller långtidshyr en ny gasdriven lastbil gasanskaffningsstöd på ansökan. Det föreslås att stödet beviljas av Transport- och kommunikationsverket. I ansökan ska lämnas en specificerad utredning av anskaffade gaslastbilen.

Betalningen av gasanskaffningsstödet sker enligt statsunderstödslagens 12 § 1 moments förfarande enligt vilken myndigheten gör ett statsunderstödsbeslut och staten betalar stödet i en eller flera handlingar då kostnaderna realiserar. I paragrafens 2 moment föreslås föra in ett krav att anmäla Trafik- och kommunikationsverket ifall lastbilens långtidshyra avslutas före 3 års frist eller fordonet tas bort från registret före ett år. Syftet med bestämmelsen är att försäkra Trafik- och kommunikationsverkets möjlighet att återkräva stödet helt eller delvis. Stödet kan återkrävas delvis till exempel i fall då tidsfristen delvis har uppfyllts eller fordonet tas bort från registret på grund av inlösning.

12 §. Ändringssökande. Paragrafens 2 mom. föreslås bli upphävd. I paragrafens 2 mom. stiftades att omprövning får inte begäras eller besvär anföras, om anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet inte längre står till förfogande. Begränsningen av omprövningen upphävs som ogrundad. Omprövning kan sökas hos Trafik- och kommunikationsverket.

14 §. Ikraftträdande. Paragrafens 1 moment föreslås förändras så att lagen är i kraft tills 31 december 2022. Det föreslås att hänvisningen till skrotningspremien stryks från paragrafen. Till paragrafen fogas bestämmelser om när gasanskaffningsstödet träder i kraft samt tidsfristen för inlämnande av ansökningar.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 december 2020.

9 Förhållande till andra propositioner

9.1 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till tilläggsbudgetpropositionen för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I denna proposition föreslås det att lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift ändras så att det i lagen föreskrivs om nya förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar. Avsikten är att genom lagen främja en förnyelse av bilbeståndet och en ökad användning av alternativa drivmedel. Genom lagen berättigas den som äger eller långtidshyr en ny gasdriven lastbil till ekonomisk gottgörelse, om förutsättningarna enligt lagen uppfylls. Genom de ändringar som föreslås i propositionen föreskrivs det inte om begränsningar som gäller individens rättigheter eller om skyldigheter för individen. Förfarandet enligt lagen är opartiskt och jämlikt. Genom lagen föreskrivs det inte heller om hinder för marknadsinträde och begränsas inte importen eller återförsäljningen av fordon.

I enlighet med vad som anförs ovan innehåller de föreslagna ändringarna i lagen inga sådana begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna som är problematiska med tanke på grundlagen. Därmed är det motiverat att anse att lagförslaget i propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lagförslag

Lag

om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (971/2017) 2 och 7 §, sådana de lyder i lag 961/2018,
ändras lagens rubrik samt 1, 5, 6, 12 och 14 §, av dem 6 § sådan den lyder i lag 961/2018 och 12 § sådan den lyder i lag 1521/2019, samt
fogas till lagen nya 3 a och 9 a § som följer:

Lag

om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

1 §

Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen

Denna lag innehåller bestämmelser om understöd av statens medel under åren 2018–2022, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft (*anskaffningsstöd*), för anskaffning eller långtidshyrning av en gasdriven lastbil (*gasanskaffningsstöd*) och för gas- och etanolkonverteringar av personbilar (*konverteringsstöd*). Bestämmelser om statsunderstöd finns dessutom i statsunderstödslagen (688/2001).

3 a §

Förutsättningar för beviljande av gasanskaffningsstöd

Gasanskaffningsstöd kan beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2020–2022 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering.

Understöd beviljas, om

- 1) det tunga fordon som köps eller långtidshyrs använder gas som huvudsaklig drivkraft,
- 2) fordonet genomgår första registrering i Finland;
- 3) fordonet hålls i registret minst ett år efter första registreringen,
- 4) fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram, och
- 5) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

5 §

Understödet belopp

Anskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en eldriven personbil.

Gasanskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 5 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft.

Gasanskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 12 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft.

Konverteringsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven.

6 §

Understödstagare

Anskaffningsstöd kan beviljas en fysisk person som är ägare eller innehavare av en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 §, och som köper eller långtidshyr den eldrivna bilen enbart för eget bruk.

Gasanskaffningsstöd kan beviljas en fysisk eller juridisk person som är ägare eller innehavare av en ny gasdriven lastbil som uppfyller förutsättningarna i 3 a §, och som köper eller långtidshyr det gasdrivna tunga fordonet. Den fysiska eller juridiska personen kan få understödet för anskaffning av högst fem gasdrivna lastbilar.

Konverteringsstödet kan beviljas en ägare eller innehavare av en personbil som konverteras och som uppfyller förutsättningarna i 4 §. Mottagaren av konverteringsstöd ska vara en fysisk person, och han eller hon kan få understödet endast en gång per kalenderår.

9 a §

Betalning av gasanskaffningsstöd

Transport- och kommunikationsverket betalar på ansökan understödstagaren gasanskaffningsstöd för anskaffning av en gasdriven lastbil som uppfyller de förutsättningar för gasanskaffningsstöd som anges i 3 a §. Till ansökan ska det fogas en specificerad redogörelse för det gasdrivna fordonet.

Understödstagaren ska meddela Transport- och kommunikationsverket om avtalet om långtidshyrning av den gasdrivna lastbilen upphör innan tidsfristen på tre år har gått ut eller om fordonet avförs från registret innan det hållits i registret den föreskrivna tiden på ett år.

12 §

Ändringssökande

I fråga om beslut som gäller understödet får omprövning begäras. 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).

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2022.

Denna lag tillämpas på

1) anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 30 november 2021,

2) gasanskaffningsstöd som ägaren eller innehavaren av ett fordon ansöker om senast den 30 november 2022,

RP 186/2020 rd

3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavare av en personbil ansöker om senast den 30 november 2021.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 22 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen

Av statens medel beviljas under åren 2018–2021, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, understöd för anskaffning av en ny personbil i stället för en skrotningsfärdig personbil (skrotningspremie), för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd) och för gas- och etanolkonverteringar av personbilar (konverteringsstöd), så som föreskrivs i denna lag. Bestämmelser om statsunderstöd finns dessutom i statsunderstödslagen (688/2001).

2 §

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie

Skrotningspremie kan beviljas till en fysisk person som skaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering, om han eller hon på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) till skrotning har lämnat en sådan personbil vars i trafik- och transportregistret antecknade ägare han eller hon har varit i minst tolv månader utan avbrott före skrotningen, som har använts i trafik under det senaste kalenderåret och omedelbart före skrotningen och som har genomgått en första registrering 2007 eller tidigare.

Understöd beviljas, om

1) den nya bilen använder antingen höginblandad etanol, el eller bränsle som består av

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen

Denna lag innehåller bestämmelser om understöd av statens medel under åren 2018–2022, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd), för anskaffning eller långtidshyrning av en gasdriven lastbil (gasanskaffningsstöd) och för gas- och etanolkonverteringar av personbilar (konverteringsstöd). Bestämmelser om statsunderstöd finns dessutom i statsunderstödslagen (688/2001).

(upphävs)

Gällande lydelse

metan som enda drivkraft eller som den enda drivkraften, eller

2) den nya bilens koldioxidutsläpp, angivna i enlighet med kraven för typgodkännande enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för första registrering, är högst 110 gram per kilometer.

Förutsättningar för att understöd ska beviljas är dessutom att

1) den återförsäljare som sålt den nya bilen har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den bil som understödstagaren lämnat in för skrotning, av vilket det framgår dagen då skrotningsintyget utfärdades, registreringsstecknet för den skrotningsfärdiga bilen samt bilens ägare enligt trafik- och transportregistret och bilens fordonskategori,

2) skrotningsintyget och beställningsavtalet för den nya bilen har daterats tidigast den 1 januari 2018 och senast den 31 juli 2018, och

3) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

Understöd kan betalas endast en gång för en och samma personbil.

3 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd

Anskaffningsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering.

Understöd beviljas, om den personbil som köps eller långtidshyrs använder el som enda drivkraft och anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

Anskaffningsstöd betalas inte om det för anskaffning av samma eldrivna bil har betalats skrotningspremie.

Föreslagen lydelse

2 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd

Anskaffningsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering.

Understöd beviljas, om den personbil som köps eller långtidshyrs använder el som enda drivkraft och anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

2 a §

Förutsättningar för beviljande av gasanskaffningsstöd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Gasanskaffningsstöd kan beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2020–2022 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering.

Understöd beviljas, om

- 1) det tunga fordon som köps eller långtidshyrs använder gas som huvudsaklig drivkraft,*
- 2) fordonet genomgår första registrering i Finland;*
- 3) fordonet hålls i registret minst ett år efter första registreringen,*
- 4) fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram, och*
- 5) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.*

5 §

4 §

Understödet belopp

Understödet belopp

Skrotningspremie beviljas av statens medel till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning av en personbil som använder antingen höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan som enda drivkraft eller som den ena drivkraften.

Skrotningspremie beviljas av statens medel till ett belopp av 1 000 euro för anskaffning av en ny personbil vars koldioxidutsläpp är högst 110 gram per kilometer.

Anskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en ny eldriven personbil.

Konverteringsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven.

Anskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en ny eldriven personbil.

Gasanskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 5 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft.

Gasanskaffningsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 12 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft.

Konverteringsstöd beviljas av statens medel till ett belopp av 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven.

6 §

5 §

Understödstagare

Understödstagare

Skrotningspremiens mottagare är den fysiska person som är ägare eller innehavare av den nya personbil som uppfyller förutsättningarna i 2 §, och som enligt trafik- och transportregistret har varit den skrotade bilens ägare. Understödstagaren ska ha varit

Anskaffningsstöd kan beviljas en fysisk person som är ägare eller innehavare av en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 §, och som köper eller långtidshyr den eldrivna bilen enbart för eget bruk.

Gällande lydelse

antecknad som ägare av den skrotningsfärdiga bilen när bilen slutligt avregistreras.

Anskaffningsstödet mottagare är den fysiska person som är ägare eller innehavare av den nya eldrivna personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 §, och som köper eller långtidshyr den eldrivna bilen enbart för eget bruk.

Konverteringsstödet mottagare är ägaren eller innehavaren av den personbil som konverteras och som uppfyller förutsättningarna i 4 §. Mottagaren av konverteringsstöd ska vara en fysisk person, och han eller hon kan få understödet endast en gång per kalenderår.

7 §

Betalning av skrotningspremie

Skrotningspremie betalas så att den återförsäljare som bedriver bilförsäljning och som säljer en ny personbil som uppfyller förutsättningarna i 2 § beviljar köparen en sänkning av försäljningspriset som motsvarar det i 5 § föreskrivna beloppet, om de förutsättningar som anges i denna lag är uppfyllda.

Importören ska betala återförsäljaren ett belopp som motsvarar den prissänkning som beviljats köparen.

Transport- och kommunikationsverket ska betala importören ett belopp som motsvarar den gottgörelse som importören betalat till återförsäljaren. Till ansökan ska det fogas en specificerad redogörelse om den sålda bil för vars anskaffning statsunderstöd har betalats och en kopia av det skrotningsintyg som avses i 2 § 1 mom. 1 punkten.

Föreslagen lydelse

Gasanskaffningsstöd kan beviljas en fysisk eller juridisk person som är ägare eller innehavare av en ny gasdriven lastbil som uppfyller förutsättningarna i 3 a §, och som köper eller långtidshyr det gasdrivna tunga fordonet. Den fysiska eller juridiska personen kan få understödet för anskaffning av högst fem gasdrivna lastbilar.

Konverteringsstödet kan beviljas en ägare eller innehavare av en personbil som konverteras och som uppfyller förutsättningarna i 4 §. Mottagaren av konverteringsstöd ska vara en fysisk person, och han eller hon kan få understödet endast en gång per kalenderår.

(upphävs)

7 a §

Betalning av gasanskaffningsstöd

Transport- och kommunikationsverket betalar på ansökan understödstagaren gasanskaffningsstöd för anskaffning av en gasdriven lastbil som uppfyller de förutsättningar för gasanskaffningsstöd som anges i 3 a §. Till ansökan ska det fogas en specificerad redogörelse för det gasdrivna fordonet.

Understödstagaren ska meddela Transport- och kommunikationsverket om avtalet om långtidshyrning av den gasdrivna lastbilen upphör innan tidsfristen på tre år har gått ut

Gällande lydelse

12 §

Ändringssökande

En part som med stöd av denna lag har rätt att få statsunderstöd får begära omprövning hos Transport- och kommunikationsverket, om han eller hon inte har betalats statsunderstöd i enlighet med 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).

Omprövning får dock inte begäras eller besvär anföras, om anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet inte längre står till förfogande.

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2021. I fråga om skrotningspremien tillämpas lagen dock till och med den 31 december 2018.

Denna lag tillämpas på

1) skrotningspremier som importören ansöker om senast den 31 januari 2019,

2) anskaffnings- och konverteringsstöd som importören ansöker om senast den 30 november 2021,

3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om senast den 30 november 2021.

Föreslagen lydelse

eller om fordonet avförs från registret innan det hållits i registret den föreskrivna tiden på ett år.

10 §

Ändringssökande

I fråga om beslut som gäller understödet får omprövning begäras. 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).

12 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2022.

Denna lag tillämpas på

1) anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 30 november 2021,

2) gasanskaffningsstöd som ägaren eller innehavaren av ett fordon ansöker om senast den 30 november 2022,

3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavare av en personbil ansöker om senast den 30 november 2021.

Denna lag träder i kraft den 20 .