

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 26/2014 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om försök med skrotningspremie för fordon

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 25 november 2014 regeringens proposition med förslag till lag om försök med skrotningspremie för fordon (RP 251/2014 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Silja Ruokola, kommunikationsministeriet
- budgetråd Elina Selinheimo, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Tarja-Riitta Blauberg, miljöministeriet

- ledande expert Nelly Rontti, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- juridisk direktör, t.f. verkställande direktör Timo Niemi, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- verkställande direktör Tero Kallio och teknisk expert Sami Peuranen, Bilimportörerna r.f.

Dessutom har skriftligt yttrande lämnats av

- arbets- och näringsministeriet
- Tullstyrelsen
- Finlands fordonshistoriska centralförbund rf.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslår regeringen en temporär lag om försök med skrotningspremie för fordon. I lagen finns bestämmelser om en skrotningspremie som ska betalas till den som köper en ny personbil. Av skrotningspremien ska staten betala 1 000 euro i statsunderstöd för varje bil som uppfyller kriterierna i lagen. Dessutom är det meningen att bilbranschen frivilligt ska kunna ta del i betalningen av skrotningspremien. Premien ska bara betalas till fysiska personer. En förutsättning för skrotningspremien är att den som köper en ny personbil äger en minst tio år

gammal bil som han eller hon samtidigt lämnar in till en laglig återvinningsstation för skrotning. Den nya bilen ska vara en lågemissionsbil. I den temporära lagen ingår bestämmelser om förutsättningarna för betalning av skrotningspremie.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget. Den avses gälla tolv månader från och med den

dag då den träder i kraft. Försöket med skrotningspremie ska inledas den 1 juli 2015 och pågå till och med den 31 december 2015. Innan försö-

ket med skrotningspremie kan inledas måste det godkännas av kommissionen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Regeringen föreslår en temporär lag om skrotningspremie för fordon. En fysisk person som byter ut sin minst tio år gamla bil mot en ny personbil ska på vissa villkor få en skrotningspremie, om den gamla bilen lämnas in till en officiell återvinningsstation. Försöket ska pågå den 1 juli-31 december 2015. Den nya bilen ska vara en lågemissionsbil och den som byter bil måste med ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen (646/2011) visa att den gamla bilen har skrotats. Skrotbilen behöver inte vara trafikduglig. Också en obesiktad bil kan skrotas och berättiga till skrotningspremie. Propositionen hänför sig till statsbudgeten och enligt uppgifter till utskottet avsätts ett anslag på tre miljoner euro för skrotningspremien.

Skrotningspremien föreslås vara 1 000 euro. Utöver det är det tänkt att bilbranschen ska bidra med en frivillig skrotningspremie på förslagsvis 500 euro. Praktiskt ska det gå till så att försäljaren lämnar en rabatt på 1 000 euro och importören betalar statsstödet till försäljaren. Sedan medger Trafiksäkerhetsverket importören en gottgörelse som är lika stor som statsstödet. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket ha hand om utbetalningar och bland annat utöva tillsyn över skrotningen. Utskottet menar att uppgifterna lämpar sig väl för Trafiksäkerhetsverket, om man ser till verkets övriga uppgifter.

Bilparken i Finland hör till de äldsta i Europa och bilarna används i sedvanlig trafik i snitt 10,9 år. Skrotade bilar är i snitt tjugo år gamla. Också det ligger rejält över exempelvis EU-genomsnittet. Det är mycket påkallat att Finland försöker finna medel för att förnya bilparken, bland annat för att förbättra trafiksäkerheten och generera positiva miljöeffekter.

Regeringen räknar med att försäljningen av nya lågemissionsbilar stiger och antalet skrota-

de bilar ökar med ungefär 3 000 försöket tack vare försöket med skrotningspremie. Enligt motiven till propositionen minskar statens inflöde av punktskatt på bränsle och fordonsskatt med ungefär 400 000 euro. Det beror på att nya personbilar förbrukar mindre bränsle än gamla. Därtill kommer Trafiksäkerhetsverkets administrativa utgifter att stiga en aning, och merkostnaderna för försöket beräknas uppgå till omkring tre miljoner euro. Men statens inflöde av bilskatt beräknas stiga betydligt mer än vad försöket kostar i sin helhet i takt med att nybilsförsäljningen ökar.

I Finland är den sista ägaren till en skrotbil skyldig att lämna bilen för skrotning. Ägaren behöver inte betala för skrotningen och bilimportörerna svarar för hanteringen och återvinningen av skrotade bilar. För skrotningsarbetet står Suomen Autokierrätys Oy, ett bolag som bilimportörerna bildat. Enligt propositionen har årligen betydligt färre bilar skrotats än det har registrerats nya bilar. År 2013 registrerades 103 400 bilar första gången, medan omkring 60 000 bilar har skrotats årligen. Utskottet anser att propositionens mål att förbättra återvinningen av skrotade bilar är bra och tillstyrker dem.

Vid utfrågningen av de sakkunniga ifrågasattes det om målen kan uppfyllas. Stödet anses nämligen inte bara gagna bilhandeln utan också den utländska bilindustrin och i princip resultera i att fler, fullt användbara bilar i relativt gott skick skrotas. Detsamma gäller bilmodeller som i framtiden kunde tjäna som hobbybilar. Det är viktigt att skrotningspremien kommer köparen till godo under försöket, understryker utskottet.

I vissa sakkunnigyttranden lyfts det fram att försöket kan ha negativa effekter på försäljningen av begagnade, några år gamla bilar i gott skick. Vidare ansåg en del sakkunniga att det vore på sin plats att den nya bilen också kunde

vara begagnad. Delvis ansåg de sakkunniga också att försöket mest stöder välsituerade eftersom människor med lägre inkomster inte nödvändigtvis kan köpa en helt ny bil trots stödet. Enligt uppgifter till utskottet kostar den billigaste personbilen på marknaden i dagsläget 10 000–11 000 euro.

Utskottet anser målen med skrotningspremien vara mycket positiva och menar att det är värt att testa systemet en kortare tid. Vidare är det viktigt att försökslagen är tillräckligt tydlig. Man bör överväga vill roll begagnade bilar ska spela om man vill fortsätta med systemet efter försökstiden. Försöket pågår bara en kort tid och det kommer sannolikt inte ha någon större effekt på förnygringen av bilparken, påpekar utskottet. Det hänger samman med att försöket förmodligen resulterar i att det säljs färre nya bilar dels strax innan premien införs, dels direkt efter försöket. Utskottet kan dock inte se att försöket kommer att ha några större effekter på vare sig marknaden för nya bilar eller marknaden för begagnade bilar. Det är dock viktigt att noga följa upp hur försöket utfaller redan så länge det pågår. Erfarenheterna bör analyseras ingående, och utifrån dem bör det bedömas om systemet ska fortsätta efter försöket och om det behöver finslipas på någon punkt.

Utskottet framhåller också att det är mycket viktigt att systemet genomförs och verksamheten övervakas med målet att inget mygel får uppstå kring systemet. Vidare framhåller utskottet att det för ett lyckat utfall är av stor betydelse att det informeras tillräckligt mycket om försöket.

Utskottet vill uppmuntra bilbranschen att delta med en frivillig gottgörelse för skrotning i syfte att medverka till att målen med propositionen nås.

Det är angeläget att vi försöker finna andra och effektiva medel för att förnya bilparken utöver skrotpremien för att utsläppen ska minska och bland annat trafiksäkerheten förbättras. Gynnsamma skattebeslut och rätt typ av ekonomiska incitament spelar en framträdande roll när vi vill förnygra bilparken. Dagens skatte- och avgiftssystem för trafiken är inte i alla hänse-

den ett incitament för att förnya fordonsparken eller välja miljövänliga färdmedel, framhåller utskottet. Det gäller att fortlöpande söka fungerande lösningar för att förnya bilparken, också via skattesystemet. Ett sätt kan vara att finna metoder för att öka utbytet och omsättningen på begagnade bilar och på så sätt förnya bilparken. I detta sammanhang vill utskottet påminna om att bilbranschen redan tidigare fört kampanjer för att förbättra omsättningen på utbytesbilar och betalat en skrotpeng. Den typen av åtgärder är mycket välkomna också i fortsättningen.

Sammantaget anser utskottet propositionen vara behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande ändringar.

Detaljmotivering

2 §. Förutsättningar för beviljande av understöd. Utskottet föreslår att det i 1 mom. läggs till att bara fysiska personer kan få stödet. Företag eller andra organisationer kan således inte få skrotningspremien. Ändringen ligger i linje med propositionens syfte, enligt vad utskottet erfar.

Enligt förslaget ska den nya bilens drivkraft vara höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan eller CO₂-utsläppen vara högst 120 g/km. Utskottet påpekar att partiskt taget alla natur- och biogasdrivna bilar också kan köra på bensin. Bestämmelsen bör dessutom beakta hybridbilar som till exempel inte bara drivs med el utan har el som den ena av två kraftkällor. Utskottet föreslår därför att 2 mom. 1 punkten kompletteras med att den nya bilen ska ha höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan som enda eller andra drivkraft eller att CO₂-utsläppen får vara högst 120 g/km. För att bestämmelsen ska vara tydlig och enkel får hybridbilar utifrån den ha större utsläpp än vad som krävs av exempelvis bilar med bensin som enda kraftkälla (högst 120 g/km). Det är enligt utskottet viktigt att hybridbilar beaktas i försöket eftersom det kan medverka till att alternativa kraftkällor och drivmedel används i större utsträckning.

4 §. *Understödstagare.* Utskottet föreslår att paragrafen kompletteras med stödtagaren bara kan vara en fysisk person. Dessutom behövs det två lagtekniska korrigeringar för att förtydliga bestämmelsen. Varken syftet eller innebörden med bestämmelsen ändras.

5 §. *Utbetalning av understöd och premie.* Utskottet föreslår två lagtekniska ändringar i 1 mom. för att förtydliga bestämmelsen. Varken

syftet eller innebörden med bestämmelsen ändras.

6 §. *Tillsyn och återkrav.* Utskottet föreslår en teknisk ändring för att samordna terminologin.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

Utskottets ändringsförslag

Lag

om försök med skrotningspremie för fordon

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
(Som i RP)

2 §

Förutsättningar för beviljande av understöd

Understöd kan beviljas *en fysisk person* som skaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått första registrering, om han eller hon äger en personbil som använts i trafik i minst tio år och lämnar in den för skrotning i enlighet med 58 § i avfallslagen (646/2011).

Understöd beviljas, om

1) den nya *bilen använder* höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan *antingen som enda drivkraft eller som den ena drivkraften* eller om bilens CO₂-utsläpp angivna i enlighet med kraven för typgodkännande enligt gällande unionslagstiftning vid tidpunkten för första registrering är högst 120 g/km,

(2—4 punkten som RP)

(3 mom. som i RP)

3 §
(Som i RP)

4 §

Understödstagare

Understödstagare är *en fysisk person som är ägare eller innehavare till en ny bil som uppfyller villkoren i 2 § och som i fordonstrafikregistret är antecknad som ägare (utesl.) av den skrotningsfärdiga bil som avses i 2 §.* Understödstagaren ska ha varit antecknad som ägare av den skrotningsfärdiga bilen innan bilen slutligt avregistreras.

5 §

Utbetalning av understöd och premie

Den återförsäljare som bedriver bilförsäljning och säljer en ny personbil *som uppfyller villkoren i 2 §.* ska i form av en sänkning av *försäljningspriset* betala *understödstagaren* 1 000 euro i statsunderstöd, om de förutsättningar för

beviljande av bidrag som anges i denna lag är uppfyllda.

(2 och 3 mom. som i RP)

6 §

Tillsyn och återkrav

(1 mom. som i RP)

Om de förutsättningar för beviljande av statsunderstöd som anges i denna lag inte är uppfyll-

da, får Trafiksäkerhetsverket hos importören återkräva *motsvarande gottgörelse* helt eller delvis. Innan verket fattar beslut om återkrav ska det ge importören tillfälle att lämna en utredning inom en skälig tid som inte får vara kortare än 14 dagar.

7—9 §

(Som i RP)

Helsingfors den 2 december 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Eila Tiainen /vänt
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.