

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny temporär lag om skrotningspremie för år 2018, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift 2018–2021. Den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om en skrotningspremie som betalas för den gamla bilen till den som skaffar en ny personbil, anskaffningsstöd som betalas till den som köper eller långtidshyr en ny eldriven personbil och stöd för den som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Staten ska, beroende på bilens drivkraft, betala 2 000 eller 1 000 euro i skrotningspremie för varje bil som uppfyller de kriterier som anges i lagen. Avsikten är dessutom att bilbranschen på frivillig basis ska delta i betalningen av skrotningspremien. En förutsättning för att skrotningspremien ska betalas är att den som köper en ny utsläppsnål personbil äger en minst tio år gammal bil som han eller hon samtidigt lämnar in till en laglig återvinningsstation för skrotning. Enligt förslaget ska det åren 2018–2021 för varje eldriven personbil som uppfyller de kriterier som anges i lagen betalas 2 000 euro i anskaffningsstöd. För attanskaffningsstöd ska betalas krävs det att personbilens anskaffningspris är högst 50 000 euro och att den är enbart eldriven. Det föreslagna konverteringsstödet ska beviljas till ett belopp av 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och till ett belopp av 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven. Statsunderstödet ska betalas endast till fysiska personer.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2018 och avses bli behandlad i samband med den.

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering syftar lagen till att uppnå målen för det projekt som gäller bioekonomi och rena lösningar genom främjande av en ökad användning av förnybar energi och ren teknologi inom trafik- och transportbranschen.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2018 och vara i kraft i fyra år. Skrotningspremien ska dock vara i bruk endast till den 31 augusti 2018.

Innan de skrotningspremier och anskaffnings- och konverteringsstöd som nämns i lagförslaget tas i bruk ska Europeiska kommissionen underrättas om dem.

SISÄLLYS

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
SISÄLLYS	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet.....	6
2.3 EU-lagstiftningen	8
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	8
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	9
4.1 Ekonomiska konsekvenser	9
4.2 Konsekvenser för organisation och personal	10
4.3 Konsekvenser för miljön.....	10
4.4 Konsekvenser för företagen	11
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	12
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	14
DETALJMOTIVERING	15
1 LAGFÖRSLAG	15
2 IKRAFTTRÄDANDE	19
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	19
LAGFÖRSLAG	20
Lag om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift.....	20

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Trafiksektorn har en stor betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och EU:s åtagande om utsläppsminskning, eftersom trafiken ger upphov till cirka 40 % av Finlands utsläpp av växthusgaser inom den sektor som omfattas av ansvarsfördelningen. Cirka 90 procent av de utsläpp som härstammar från inrikestrafiken uppstår inom vägtrafiken. Av utsläppen från vägtrafiken härstammar cirka 58 procent från personbilstrafiken, 37 procent från paket- och lastbilstrafiken och resten från busstrafiken, motorcyklar och andra fordon. Järnvägstrafikens andel av utsläppen utgör cirka en procent, flygtrafikens andel cirka 2 procent, och sjötrafikens andel cirka 4 procent.

I den nationella energi- och klimatstrategin som blev färdig 2016 granskades potentialen för utsläppsminskning för olika sektorer och ställdes upp sektorvisa mål för utsläppsminskningen. I strategin fastställs det att växthusgasutsläppen från trafiken ska minskas med hälften före 2030 jämfört med 2005. På lång sikt ska hela trafik- och transportsektorn göras ytterst utsläppssnål. Det snabbaste sättet att minska växthusgasutsläppen inom trafiksektorn är att ersätta de nuvarande trafikbränslena med förnybara bränslen eller med sådana bränslen eller drivkrafter som generar utsläpp i mindre omfattning.

I rambeslutet våren 2017 anvisades ett tilläggsanslag på sammanlagt 100 miljoner euro för 2018–2021 (25 miljoner euro/år) för åtgärder för att genomföra den nationella energi- och klimatstrategin. Med hjälp av tilläggsfinansieringen ska man främja utsläppssnål trafik, såsom användning av el- och gasdrivna bilar, produktion av förnybar energi, träbyggnad och försök som främjar strategins mål. Den parlamentariska arbetsgrupp för bedömning av finansieringen av transportnätet som kommunikationsministeriet har tillsatt tog i sin mellanrapport ställning till fördelningen av tilläggsanslaget på åtgärderna för minskning av trafikutsläppen. Arbetsgruppen föreslog temporär finansiering på sammanlagt 6 miljoner per år för 2018–2021 för anskaffning av elbilar och för konverteringar av bilar så att de drivs med gas eller flex fuel. I budgetmanglingen sommaren 2017 beslöt regeringen att utöver det stöd som den parlamentariska arbetsgruppen föreslog satsa på tilläggsfinansiering för åtgärder för att minska utsläppen i trafiken. Därför reserverades finansiering också för en skrotningspremie. För understöd som beviljas i form av skrotningspremie anvisades 8 miljoner euro i statsbudgeten för 2018.

Genom att ta i bruk skrotningspremien främjas en förnyelse av bilbeståndet, vilket innebär minskade utsläpp. Bilbeståndet i Finland är i genomsnitt gammalt jämfört med de flesta andra medlemsstater i Europeiska unionen. Genom att fastställa ett gränsvärde för koldioxid (nedan CO₂) för sådana nya personbilar som beviljas skrotningspremie uppmuntrar man till en ökning av ett personbilsbestånd som är utsläppssnålt och som drivs med alternativa bränslen.

Med ett anskaffningsstöd för elbilar strävar man efter att främja elektrifieringen av trafiken. I energi- och klimatstrategin är målet att det år 2030 ska finnas minst 250 000 eldrivna fordon. En renodlad elbil är när det gäller CO₂-utsläppen från trafiken kalkylmässigt utsläppsfri, och det bedöms att elbilar som köpts med hjälp av anskaffningsstödet sannolikt kommer att ersätta i synnerhet bensindrivna bilar.

Av det stöd som betalas av statens medel för gas- och etanolkonverteringar strävar man efter att främja personbilbeståndet i vårt land så att allt flera bilar ska kunna utnyttja alternativa drivkrafter.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Skrotningspremie

År 2015 genomfördes ett försök med skrotningspremie i Finland. Villkoren för skrotningspremien angavs i den temporära lagen om försök med skrotningspremie för fordon (1212/2014, RP 251/2014). Syftet med försöket med skrotningspremie var att förnya det i europeiskt perspektiv gamla bilbeståndet i Finland så att bilar i trafik skulle vara miljövänligare och säkrare än för närvarande. Villkoret för att få skrotningspremien 2015 var att den nya bilen var utsläppsnål och att den bil som skulle skrotas var minst 10 år gammal. Skrotningspremie för att skaffa en ny personbil eller husbil fick man om den egna över 10 år gamla bilen lämnades in till en officiell mottagningsplats för skrotning och man i stället köpte en bil med ett CO₂-utsläpp på högst 120 g/km. Försöket med skrotningspremie som nådde stor framgång beviljades först tre miljoner euro. När pengarna tog slut beviljade staten tilläggsfinansiering på fem miljoner. Också tilläggsfinansieringen användes slut redan under november 2015.

Under försöket skrotades cirka 17 procent fler personbilar än under samma period föregående år. Antalet skrotade bilar var under hela året 7 procent högre än föregående år. Den genomsnittliga åldern på de bilar som skrotades inom ramen för försöket med skrotningspremie var cirka 18,6 år. Det är 2,5 år mindre än den genomsnittliga åldern på andra personbilar som skrotades under samma period. Ungefär 70 procent av de bilar som skrotades inom ramen för försöket användes i trafik. För de bilar som inom ramen för försöket skrotades var antalet körda kilometer under det föregående året i genomsnitt cirka 12 800 km. Cirka 80 procent av de bilar som skrotades i samband med försöket ägdes före försöket av antingen den som drog nytta av skrotningspremien eller av någon inom denna persons familje- eller vänskrets. Utifrån enkätresultatet skulle enbart cirka 10 procent av de skrotade bilarna ha skrotats om försöket inte hade genomförts. Koldioxidutsläppen för de nya bilar som skaffades med hjälp av skrotningspremien var 107,3 g/km, medan de genomsnittliga utsläppen för alla nya bilar som vid den tidpunkten registrerades var 122 g/km. Med hjälp av skrotningspremien skaffades klart fler små bilar (B-segmentet) än vanligt.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (nedan direktivet om uttjänta fordon) gäller nedskrotning av fordon. Direktivet om uttjänta fordon baserar sig på producentansvar. I producentansvaret ingår mottagning av uttjänta fordon och utformning och förvaltning av ett system för mottagning och materialåtervinning av uttjänta fordon samt uppnående av de mål som har ställts på graden av återvinning och utnyttjande. Ägaren ska ha rätt att kostnadsfritt bli av med sitt uttjänta fordon. I Finland omfattas direktivet om uttjänta fordon av miljöministeriets ansvarsområde. Direktivet har genomfört genom lag 452/2004 om ändring av avfallslagen och genom statsrådets förordning om skrotfordon (581/2004). I Finland ansvarar person- och paketbilsimportörerna för att det ordnas materialåtervinning, förbehandling, återvinning och annan avfallshantering som gäller uttjänta fordon samt för de kostnader som detta orsakar. Den sista innehavaren av ett uttjänt fordon är skyldig att lämna in det uttjänta fordonet till en insamlare eller förbehandlare som ingår i ett system som omfattas av producentansvaret.

Anskaffningsstöd för elbilar

Arbets- och näringsministeriet beviljade energistöd för investeringar i inköp av elbilar och laddningsanordningar. Avsikten var att främja elektrifierad trafik i Finland. Finansieringen

RP 156/2017 rd

riktades under fem års tid till energistöd för elbilar och laddningsanordningar. Det stöd som betalades till företag uppgick till cirka 30 procent av kapitalandelen av leasingavgiften för elbilar och 35 procent av investeringen för laddningssystem. Stödprogrammet har främjat eldriven trafik och bidragit till att affärsverksamhet i anknytning till detta har inletts och utvecklats i Finland. I slutet av 2015 hade sammanlagt drygt 1 500 elbilar registrerats för trafik, och ungefär en tredjedel av dem hade fått energistöd. Stödet beviljades inte enskilda personer utan endast företag.

År 2017 svarade Tesla Model S och Model X för hälften av alla registrerade elbilar. En ny Tesla kostar cirka 100 000 euro, beroende på bilens utrustning. I kategorin för medelstora bilar som kostar ungefär 40 000 euro finns Leaf, Hyundai Ioniq, BMW I3 och VW Golf vars andel är cirka 40% av alla sålda elbilar. Skillnaden på priset mellan små elbilar och små bensin- eller dieselbilar är avsevärd då priset på en liten elbil är ungefär 30 000 euro. I denna kategorin svarar Renault Zoe för den största andelen av marknaden. Av alla elbilar säljs cirka 40 procent till enskilda personer och resten till företag. I nuläget långtidshyrs cirka 0,5-2 procent av alla långtidshyrd bilar till enskilda personer. Utbudet på marknaden har ökat väsentligt under de senaste åren.

För närvarande stöds inte en ökad användning av elbilar med statliga medel i form av anskaffningsstöd. När det gäller elbilar är trafikbeskattningen förmånlig i jämförelse läget för bilar som drivs med traditionellt bränsle. Det bedöms att ökningen av elbilar främst påverkas av möjligheterna till laddning, den tekniska utvecklingen av batterierna och anskaffningspriset. Målet för den nationella energi- och klimatstrategin är att det år 2030 ska finnas minst 250 000 elbilar i trafik.

Stöd för gas- och etanolkonverteringar

Konverteringen av personbilar så att de drivs med gas har inte tidigare understötts med statliga medel. För närvarande är gaskonverteringarna relativt ovanliga. År 2014 konverterades 54 bensinbilar år 2015 29 bensinbilar och år 2016 25 bensinbilar så att de blev gasdrivna. Enligt Trafiksäkerhetsverkets uppgifter om ändringsbesiktning var antalet ändringsbesiktningar av etanolkonverteringar 23 stycken år 2015 och 243 stycken år 2017. Enligt Statens tekniska forskningscentral har man dock sålt cirka 500 eftermonteringssatser per år. Differensen mellan antalet eftermonteringssatser och antalet ändringsbesiktningar beror på att alla bilar inte har förts till ändringsbesiktning på det sätt som förutsätts i lagstiftningen.

När ett fordons motor ändras så att fordonets driftkraft blir naturgas, ska installationen av gasaggregatet besiktas på det sätt som anges i 6 kap. i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). Vid installationen av naturgasaggregat ska delar som uppfyller kraven i E-reglemente nr 110 användas. Besiktningsmannen kan kontrollera komponenterna med hjälp av komponenternas godkännandemärkning eller intyg som komponenttillverkaren gett in.

Utsläppen efter konverteringen till naturgas kan fastställas ur det intyg som tillverkaren av ändringsserien har gett. För konvertering till gas finns E-reglemente 115 där det föreskrivs om komponenter, om säker placering av gasbehållare och linjer samt om utsläpp efter ändringarna. I Finland anser man att utsläppskraven uppfylls om ändringsserien är avsedd för den bil som den installeras i och den motsvarar de krav som ställs i E-115.

Gaskonverteringen syns i bilens registeruppgifter genom den drivkraftsändring som gjorts vid ändringsbesiktningen.

Motsvarande säkerhetskrav finns inte för etanolkonvertering. Installering av ändringsserien E-85 är inte i någon form tillståndspliktig och man kan göra installeringen själv. För bilar som tagits i bruk före 2007 anses utsläppskraven vara uppfyllda om bilen godkänns i utsläppsmätningen vid den periodiska besiktningen. Vid den periodiska besiktningen är det inte möjligt att kontrollera om mätningen görs med normal bensin eller höginblandad etanol. Ändringsserien inverkar inte på den drivkraft som antecknats i registret. Vid ändringsbesiktningen fogas det ett standardiserat specialvillkor till registeruppgifterna.

2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

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

Sverige

Genom lagen om bilskrotningsfonden (2007:162) trädde nya nedskrottningsbestämmelser baserade på producentansvaret i kraft i Sverige i början av juni 2007. Det beslutades att de medel som då fanns i bilskrotningsfonden, cirka 120 miljoner kronor, skulle användas för att betala skrottningsersättningar eller skrottningsbidrag i mån av tillgång på medel i fonden. Vägverket kunde använda fondens medel till att betala ut en skrottningsersättning på 4 000 kronor till de ägare av ett fordon av en årsmodell äldre än 1989 som lämnade in sitt fordon för skrotning. Avsikten var att få bort förorenande bilar som saknar katalysator samt bussar och lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg. Av fondens medel kunde länsstyrelserna bevilja sådana kommuner bidrag som i enlighet med lagen om flyttning av fordon ordnade verksamhet för att samla in fordonsvrak på platser där sådana bilar övergivits.

I Sverige har det sedan 2012 funnits ett anskaffningsstöd för utsläppssnåla bilar. Stödet uppgår till 20 000 kronor för laddningsbara hybridbilar och 40 000 kronor för renodlade elbilar. Anskaffningsstödet har definierats som ett separat statsunderstöd och också företag har rätt till detta stöd. Incitamentet för företagen är prisskillnaden på 35 procent mellan en utsläppssnål bil och motsvarande bensin- eller dieseldrivna bil. Från och med 2009 har mycket utsläppssnåla bilar också varit befriade från den årliga fordonsskatten under fem års tid. Skattebefrielsen gäller både hushåll och företag som köper bil. Skattebefrielsen gäller därtill också paketbilar och minibussar. Vid beräkning av beskattningsvärdet för tjänstebilar har dessutom sedan 2012 avdrag beviljats för el- och gasdrivna bilar och laddningsbara hybridbilar. Vid beräkningen av beskattningsvärdet för dessa bilar används nyanskaffningsvärdet av en motsvarande bensin- eller dieseldriven bil. Dessutom används en 40 procents rabatt på beskattningsvärdet jämfört med motsvarande bensin- eller dieseldriven bil. I Sverige bereds ett omfattande bonus-malus skattesystem som ska införas 2018 och som ska ersätta anskaffningskostnaderna för utsläppssnåla bilar. Enligt förslaget ska den högre fordonsskatten för bilar med höga utsläpp användas till anskaffningsincitament för utsläppssnåla bilar.

Norge

I Norge började man stödja anskaffning av elbil redan på 1990-talet då man slopade bilskatten i samband med anskaffningen av elbil. Det norska målet att elektrifiera fordonsbeståndet har understötts både genom ekonomisk styrning och genom att bevilja elbilar förmåner i anslutning till trafik och transport, såsom möjlighet att använda filer för kollektivtrafiken.

De viktigaste metoderna för ekonomisk styrning är avdrag vid mervärdesbeskattningen och fordonsbeskattningen. Laddningsbara hybridbilar får ett avdrag på 26 procent när det gäller

RP 156/2017 rd

den bilskatt som utgår från massa och effekt. Avdraget för sedvanliga hybridbilar är 5 procent. Renodlade elbilar är helt befriade både från mervärdesskatten på 25 procent för nya bilar och från bilskatten. Dessutom får sådana renodlade elbilar som används som tjänstebil 50 procents rabatt på beskattningsvärdet, vid leasing av elbilar tillämpas en lägre mervärdesskattesats än för andra fordon och vid anskaffning av elbil i affärsverksamhet beviljas företaget finansieringsstöd.

Avsikten är att de ekonomiska incitamenten och övriga incitament i Norge ska upplösas senast 2025. Befrielsen från vägavgifter och rätten att använda filer för kollektivtrafik torde upplösas redan före 2018.

Nederländerna

Enligt 2009 års försök med skrotningspremie i Nederländerna var bilköpare som ersatte en över 13 år gammal bensindriven bil eller en över 9 år gammal dieseldriven bil med en ny bil berättigade till en premie på 750–1 750 euro. Premien var inte bunden vid till exempelvis den nya bilens utsläppsgränser. I Nederländerna tillämpas för tillfället ett skrotningspremiesystem baserat på producentansvar. Bilägaren behöver inte betala när han eller hon lämnar in bilen för att skrotas.

Anskaffningsstödet för uppsläppssnåla bilar har tillämpats vid t.ex. beskattningen av tjänstebilar. Beskattningsvärdet för en tjänstebil är 22 procent av bilens allmänna återförsäljningspris, men för renodlade elbilar är beskattningsvärdet 4 procent. Dessutom är bilbeskattningen och fordonsskatten som årligen tas ut graderad enligt utsläppen. För en renodlad elbil är bilskatten 0 procent.

Frankrike

I Frankrike har det sedan 2008 funnits ett s.k. malus-bonus-skattesystem där en köpare av en bil med höga utsläpp är tvungen att betala miljöskatt (malus) och köparen av en utsläppssnål bil får ett köpincitament (bonus) vid första registrering av den nya bilen. Miljöskatten varierar enligt bilens utsläppsmängd från 1 000 euro till över 10 000 euro. Bonus betalas däremot enligt utsläppsnivån till ett belopp av antingen 1 000 euro eller 6 300 euro.

I Frankrike används dessutom en skrotningspremie med vars hjälp en ny bil som får bonus också kan få tilläggsbonus om köparen när den nya bilen skaffas skrotar en minst 15 år gammal bil. Om den bil som ska skrotas är en gammal dieselbil kan man också få en tilläggs-skrotningspremie. Med beaktande av köpincitamentet i form av bonus kan understödet för anskaffning av en renodlad elbil rentav uppgå till 10 000 euro. Ett villkor för att få tilläggs-skrotningspremie är att den nya bilen inte har dieselmotor.

Tyskland

År 2009 genomfördes ett försök med skrotningspremie för bilar, ”Cash for Clunkers”. Under försöket fick den som köpte en ny bil 2 500 euro när han eller hon lämnade in sin minst nio år gamla bil att skrotas. Den nya bilen skulle höra till klassen Euro 4 och vara helt ny eller högst 14 månader gammal. Köparen fick dessutom skattegottgörelse, om den nya bilen hörde till klassen Euro 5/6. Premien var inte bunden till bilens CO₂-utsläpp. Syftet var att förnya bilbeståndet och ge ekonomin en vitamininjektion. De ekonomiska konsekvenserna konstaterades vara positiva. Försöket ökade försäljningen av i synnerhet små eller ganska små bilar, vars andel av registreringarna steg till 84 procent under försökets gång. Efter försöket sjönk dock försäljningen av dessa bilar på nytt.

RP 156/2017 rd

De renodlade elbilar i Tyskland som under perioden 1.1.2016–31.12.2020 registreras för första gången är befriade från den årliga fordonsskatten under de tio första användningsåren. Fordonsskatten är graderad enligt mängden CO₂-utsläpp. Också vid inkomstbeskattningen av tjänstebilar används för elbilar ett beräknings sätt vars syfte är att kompensera det högre beskattningsvärdet till följd av elbilarnas högre anskaffningspris.

År 2016 fattade den tyska regeringen beslut om att bygga ett laddningsnät och om ett riktat stöd på 1,2 miljarder euro för stöd till köp av elbilar. Kostnaderna för stödet delas mellan regeringen och bilindustrin. Både företag och privatpersoner kan få stöd för köp av en bil vars försäljningspris är högst 60 000 euro. För köp av en renodlad elbil kan man få ett stöd på 4 000 euro och för anskaffning av en laddningsbar hybridbil ett stöd på 3 000 euro.

2.3 EU-lagstiftningen

Ovannämnda direktiv om uttjänta fordon behandlar skrotning av fordon i EU-medlemsstaterna. I Europeiska unionen finns däremot inte någon lagstiftning som direkt gäller skrotningspremie, anskaffningsstöd för elbilar eller stöd för gas- eller etanolkonverteringar.

I artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) finns bestämmelser om principerna om statligt stöd till företag. Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln med medlemsstaterna. De föreslagna stöden anses inte uppfylla dessa kriterier. Trots det ska kommissionen underrättas innan skrotningspremien införs.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Skrotningspremien syftar till att främja en förnyelse av bilbeståndet. Samtidigt minskar den utsläppen från trafiken och förbättrar trafiksäkerheten. Gränsen för nya personbilar som säljs föreslås sättas vid ett gränsvärde för CO₂ på högst 110 g/km. Stödet ska också kunna utnyttjas vid köp av nya gasdrivna bilar eller laddningsbara hybridbilar. Propositionen bedöms ha positiv effekt på antalet bilar som förs till officiell återvinning. Det statsunderstöd som ingår i skrotningspremien fås enligt förslaget i form av en sänkning av köpesumman för bilen. Normal bilskatt ska betalas för de bilar som det betalas gottgörelse för. Dessutom är det meningen att bilbranschen frivilligt ska kunna delta i betalningen av skrotningspremien.

Syftet med anskaffningsstödet för elbilar är att främja en elektrifiering av trafiken och att samtidigt minska utsläppen från trafiken. Det beräknas att man med hjälp av stödet får cirka 1 875 nya renodlade elbilar i trafik år 2018–2021. Det statsunderstöd som ingår i anskaffningsstödet verkställs enligt förslaget i form av en sänkning av köpesumman för elbilen eller som en sänkning av månadsavgiften för en långtidshyrd bil. Anskaffningsstödet beviljas enbart för bilar som kostar högst 50 000 euro. Efterfrågan på bilar som kostar över 50 000 euro anses inte påverkas i hög grad då man tar i beaktande den relativt låga summan som beviljas som stöd, och därför beviljas stödet enbart till anskaffning av förmånligare bilar. Normal bilskatt ska betalas för de bilar som det betalas gottgörelse för.

Av det stöd som betalas av statens medel för gas- och etanolkonverteringar strävar man efter att främja personbilbeståndet i vårt land så att allt flera bilar ska kunna utnyttja alternativa drivkrafter.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

De statsfinansiella konsekvenserna utgörs av en statsandel på 8 miljoner euro för skrotningspremien och en statsandel på 24 miljoner euro för anskaffnings- och konverteringsstödet. Enligt Trafiksäkerhetsverkets beräkningar går det under stödperioden dock inte mer än 3,75 miljoner euro till anskaffningsstöd för elbilar. Det uppskattas att det under stödperioden går sammanlagt 4 miljoner euro till konverteringsstöd. Det bör beaktas att det finns många osäkerheter gällande prognosen för anskaffningsstödet vad gäller de sista åren av stödperioden.

Det beräknas att man med hjälp av stödet får cirka 1 875 nya renodlade elbilar i trafik år 2018–2021. Storleken på anskaffningsstödet och fastställda pristaket har en direkt inverkan på antalet sålda bilar. Trafiksäkerhetsverket har uppskattat att försäljningen av sådana nya elbilar som anskaffningsstödet gäller utvecklas enligt följande:

År 2018 säljs 173 nya renodlade elbilar, anskaffningsstöd 2000 e/bil (sammanlagt 346 000 euro)

År 2019 säljs 299 nya renodlade elbilar, anskaffningsstöd 2000 e/bil (sammanlagt 598 000 euro)

År 2020 säljs 515 nya renodlade elbilar, anskaffningsstöd 2000 e/bil (sammanlagt 1,03 milj. euro)

År 2021 säljs 888 nya renodlade elbilar, anskaffningsstöd 2000 e/bil (sammanlagt 1,78 milj. euro)

De föreslagna statsstöden har dessutom konsekvenser för skatteintäkterna. Genom statsstöden ökar anskaffningen av nya bilar i jämförelse med normalläget. Detta ökar intäkterna från bilskatten. De nya bilar som säljs är emellertid antingen utsläppsfria elbilar eller utsläppsnåla bilar. Intäkterna från fordonsskatten och bränsleaccisen minskar därmed. Minskningen riktas inte enbart till anskaffningsåret, utan också till åren efter det så länge som bilarna i fråga används i trafik. Genom reformen ökar Trafiksäkerhetsverkets administrativa kostnader något.

Finansministeriet har i sitt yttrande om utkastet till regeringens proposition uppskattat de konsekvenser för skatteintäkterna som skrotningspremien medför. Finansministeriet anser att konsekvenserna för bilskatten ligger mellan -9 miljoner euro och +5 miljoner euro. Förutom detta anser finansministeriet att skrotningspremien påverkar intäkterna från fordonsskatten och bränsleaccisen. Påverkningen anses vara sammanlagt ungefär 1 miljon euro. Allt som allt påverkar skrotningspremien skatteintäkterna år 2018 med mellan -10 miljoner euro och +4 miljoner euro enligt finansministeriets bedömning.

Eftersom skrotningspremien är tillfällig anser finansministeriet att konsumenterna lätt skaffar en ny bil tidigare eller senare än planerat, så att de kan utnyttja premien. Finansministeriet har i sitt yttrande lagt fram att skrotningspremier enligt forskningslitteraturen medför en tillfällig ökning som senare kompenseras genom att tillfrågan sänks både innan premien tas i bruk och efter att den har slutat vara i kraft. Utöver detta påpekar finansministeriet att bedömningen är att premien riktar sig till personer som oberoende av premien skulle ha köpt en bil under stödperioden.

4.2 Konsekvenser för organisation och personal

Trafiksäkerhetsverket ska ansvara för beviljandet av och övervakningen av skrotningspremie, anskaffningsstödet för elbilar och konverteringsstödet. Tilläggsuppgifterna beräknas medföra administrativt arbete under stödperioden.

4.3 Konsekvenser för miljön

Skrotningspremie bedöms ha positiva konsekvenser för miljön. Det uppskattas att 7 400 nya personbilar säljs till följd av skrotningspremie. Av dessa är 3 300 bilar sådana som inte skulle ha köpts utan skrotningspremie, utan gamla bilar med höga utsläpp hade använts i stället. Av de sålda bilarna beräknas cirka 30 procent vara utsläppsnålar än de bilar som annars skulle ha köpts, eftersom de bilar som skaffas ska ha ett gränsvärde för CO₂ som styr anskaffningen mot utsläppsnålar bilar. I utsläppsgränsvärdet på 110 g/km för nya bilar har man beaktat CO₂-utsläppen för de bilar som såldes inom ramen för det förra försöket med skrotningspremie samt utsläppsgränsvärdet på 95 g/km 2020 för biltillverkare inom EU.

De årliga CO₂-utsläppen från personbilstrafiken uppgick 2015 sammanlagt 5 949 540 ton och alla CO₂-utsläpp från vägtrafiken uppgick till sammanlagt 10 293 461 ton. Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömning påverkar skrotningspremie cirka -0,09 % på CO₂-utsläppen från persontrafiken och cirka -0,05 % på CO₂-utsläppen från vägtrafiken.

Det uppskattas att cirka 1875 nya renodlade elbilar anskaffas 2018–2021 med hjälp av anskaffningsstödet för elbilar. Storleken på anskaffningsstödet och det förslagna pristaket har en direkt inverkan på antalet sålda bilar samt på eventuella positiva miljökonsekvenser. En renodlad elbil är kalkylmässigt utsläppsfri när det gäller CO₂-utsläppen från trafiken. Det uppskattas att anskaffningsstödet i ringa grad påverkar trafiksektorns utsläpp. Anskaffningsstödet påverkar genombrottet för marknaden för elektrifieringen av trafiken, eftersom renodlade elbilar blir vanligare i gatubilden och efterfrågan på laddningstjänster ökar. Det anses att anskaffningsstödet har positiva konsekvenser för energi- och klimatstrategins åtgärder som syftar till att främja elektrifieringen av trafiken.

Med hjälp av gaskonverteringarna strävar man efter att främja en modernisering av personbilsbeståndet i vårt land så att allt flera bilar utnyttjar alternativ drivkraft. Konverteringsstödet har ringa betydelse som en åtgärd för att minska utsläppen. Det är dessutom möjligt att konverteringsstödet i själva verket bromsar upp moderniseringen av vårt bilbestånd. Bedömningen är att konverteringarna i praktiken skulle gälla bilar som är 5–10 år eller äldre och framför allt större bilmodeller som också förbrukar mer bränsle än en genomsnittsbil. Till den sistnämnda gruppen kunde höra exempelvis bilar av pickup-modell och terrängbilar där det också finns gott om utrymme för gasbehållare. Det är troligt att bilar som är under fem år inte konverteras, eftersom bilens försäkringar genom konverteringen upphör att gälla. Det finns också en säkerhetsrisk när det gäller gaskonverteringar av äldre bilar, eftersom gasen i bilens behållare har ett tryck på 300 bar. Med tanke på säkerheten och också med tanke på utsläppen kan säkerhetsrisken minskas om man försäkras sig om att eftermonteringsanordningarna uppfyller EU:s alla säkerhets- och miljökrav.

Etanolkonverteringens positiva inverkan på miljön bygger på att etanolens förbränningstemperatur är lägre än bensinens och etanolens NO_x-utsläpp är mindre än bensinens. Enligt en utredning i Sverige sjunker partikelutsläppen från ett fordon med förbränningsmotor med hela 65 volymprocent vid användning av E85-bränsle. Men vid förbränning av etanol uppstår det aldehyder och oförbränt kolväte. Dessutom varierar utsläppen från en bil som använder höginblandad etanol beroende på utomhusluftens temperatur. Framför allt CO- och HC-

utsläppen kan vid kallt väder tiodubblas i jämförelse med vid varma förhållanden. I och med att höginblandad etanol innehåller syrgas och har en lägre energihalt måste doseringen av bränslet, beroende på situationen, vara 28–40 procent högre än för bensin. Vid fullständig förbränning bildar etanol dock jämfört med bensin något mindre koldioxid. Fördelen med etanol är att de CO₂-utsläpp som uppstår av höginblandad etanol kan delas upp i utsläpp som härrör sig från fossilt kol och från förnybart kol. Fossilt CO₂-utsläpp bildas av bensinkomponenten i höginblandad etanol. Andelen varierar mellan 15 och 30 procent, beroende på sommar- och vinterkvaliteten. De utsläpp som härrör sig från förnybart kol bildar i genomsnitt 70 procent av den totala mängden CO₂ som producerats. Fördelen med de utsläpp som härrör sig från förnybart kol är att koldioxidens naturliga kretslopp bevaras, vilket minskar mängden fossila växthusgasutsläpp. Beroende på hur etanolen har producerats och på bensinkomponentens andel kan utsläppen från konverterade bilar minska CO₂-utsläppen med upp till 70 procent.

Det finns också en säkerhetsrisk när det gäller etanolkonverteringarna. För närvarande är installation av ändringsserien E-85 inte i någon form tillståndspliktig och man kan göra installationen själv. De europeiska biltillverkarnas organisation ACEA och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i Sverige har fäst uppmärksamhet vid den ökade antändnings- och explosionsrisken. Det kan dessutom uppstå tekniska problem i etanolkonverterade bilar, eftersom bilarna inte ursprungligen har konstruerats för höginblandad etanol. De etanoldrivna bilarnas säkerhet har för närvarande inte utretts så mycket att man skulle kunna bedöma riskernas omfattning.

4.4 Konsekvenser för företagen

Bedömningen är att skrotningspremien ökar antalet sålda nya personbilar, och konsekvenserna är därmed positiva för bilbranschen. År 2015, under försöket med skrotningspremie, uppgick antalet första registreringar för nya personbilar till 108 812, vilket är 2,4 procent mer än år 2014. Skrotningspremien ökade avsevärt antalet personbilar som fördes till återvinningen. Premien hade därmed positiva konsekvenser för återvinningsbranschen. Under försöket med skrotningspremie 2015 ökade antalet skrotade personbilar med cirka 7 procent jämfört med föregående år.

Det uppskattas att anskaffningsstödet ökar försäljningen av elbilar till enskilda personer. Det anses sannolikt att priserna på elbilarna sänks och att utbudet förbättras och som en konsekvens är det möjligt att efterfrågan är större än uppskattat i slutet av stödperioden. De medel som staten har reserverat för anskaffningsstödet som blir över kan förflyttas till följande åren.

RP 156/2017 rd

Elbilsmarknadens linjära utveckling med olika tillväxtprocent:

År	20 %	30 %	50 %	70 %
2017	500	500	500	500
2018	600	650	750	850
2019	720	845	1125	1445
2020	864	1099	1688	2457
2021	1037	1428	2531	4176

Trafiksäkerhetsverket har uppskattat att en 50 % tillväxt kan anses som en realistisk prognos för tillväxten. Bilar som ägs eller långtidshyrs utgör cirka 40 % av framställda siffrorna. I nuläget hyrs av enskilda personer cirka 0,5-2% av alla långtidshyrda bilar. Utbudet på marknaden har ökat väsentligt under sista 2 åren och det kan konstateras att privatägande av bilar inte längre anses som ett värde i sig.

Elbilar vars totalpris överskrider 50 000 euro utgör cirka 50-60 % av alla nya köpta renodlade elbilar årligen. Andelen anses vara samma i närframtiden. Under de första åren av stödperioden kommer det uppskattningsvis inte att ske märkvärdiga förändringar på elbilsmarknaden gällande tillgängliga modeller. Det bedöms att cirka 50 % av anskaffade elbilarna kommer att bli utanför stödet på grund av deras höga pris.

Uppskattningen är att stödet kommer att öka andelen elbilar som är skaffade av enskilda personer med cirka 15 procent. Allt som allt uppskattas det att det med hjälp av stödet säljs 173 nya elbilar år 2018, 299 nya elbilar år 2019, 515 nya elbilar år 2020 och 888 nya elbilar år 2021. Prognosen för de sista åren innehåller många osäkerhetsfaktorer som har att göra med utbudet av och priset på elbilar. Förutom detta påverkar också laddningsinfrastrukturens tillgänglighet och den allmänna attityden bland konsumenterna hur snabbt elbilarna bli populärare och hur stödet inverkar. Gällande långtidshyrning av elbilar anses att stödet kunna påverka positivt, eftersom allt flera ges möjligheten att använda elbil som utan stödet skulle vara för dyrt. Med tanke på detta kan stödet för långtidshyrning hjälpa allt flera att nå möjligheten att använda ny elbilsteknologi. Tidsbegränsade stödet för elbilar anses inte märkvärdigt påverka konkurrensen på bilmarknaden, då man beaktar elbilarnas dyra anskaffningspris i jämförelse med ersättande bensin- eller dieselbilar.

Stödet för gas- eller etanolkonvertering har ringa konsekvenser för företagen. Det bör noteras att det i samband med stödet för etanolkonvertering finns en risk för missbruk. Utsläpp från sådana bilar som konverterats till etanoldrift och som är registrerade före 2007 mäts inte alls med etanol som bränsle. Det här betyder i praktiken att myndigheten inte har haft en säker metod att konstatera om en bil som är föremål för en ansökan om konverteringsstöd i verkligheten konverterats till etanoldrift. Därför kan det i samband med anskaffningsstödet finnas en risk för missbruk.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. I samband med beredningen har olika myndigheter och intressentgrupper hörts.

RP 156/2017 rd

Yttranden om propositionsutkastet begärdes av sammanlagt 33 aktörer till vilka hörde såväl representanter för näringslivet, intressebevakningsorganisationer som ministerier. Aktörerna var följande: miljöministeriet, finansministeriet, justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, Konkurrens- och konsumentverket, Tullen, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Konsumentförbundet rf, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, PlugIt Finland Oy, Gasum Oy, Neste Abp, St1 Oy, Finlands näringsliv rf, Finsk Energiindustri rf, UPM-Kymmene Oyj, Ölly- ja biopolttoaineala ry, North European Oil Trade Oy, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Suomen Autokierrätys Oy, Teknologiiindustrin rf, Suomen kaasuyhdistys ry, Oy Woikoski Ab, Fortum Abp, A. Ojapalo Consulting Oy, Eera Oy, Ensto Finland Oy, Finlands Naturskyddsförbund rf, Privata Besiktningsställesnas Förbund rf, Bilbranschens Centralförbund rf och Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes).

Sammanlagt 26 svar på begäran om yttrande lämnades in, såväl från ministerier, ämbetsverk, intressebevakningsinstanser, representanter för näringslivet som från enskilda medborgare. Följande aktörer gav ett svar på begäran om yttrande: miljöministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Konkurrens- och konsumentverket, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Suomen luonnonsuojeluliitto, Konsumentförbundet rf, Gasum Oy, Neste Oyj, Finsk Energiindustri rf, Ölly- ja biopolttoaineala ry, Teknologiiindustrin rf, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Biokaasuyhdistys ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Pyöräliitto ry, MTK ry, Palta ry, Bioenergia ry, Ensto Oy, Liikennevirta Oy, Denkku Automobile Oy, OP-ryhmä, Uber Finland Oy, Tesla, Jarmo Kalanti och Tapio Anttonen, och Juho Liimatainen. Bilbranschen gav ett gemensamt svar. Justitieministeriet lämnade inget svar på begäran.

Remissinstanserna ansåg överlag att propositionen och stödmekanismerna i samband med den var ändamålsenliga och värda att understödjas. Kommentarererna och förslagen från remissinstanserna fokuserade främst på de tekniska aspekterna av stödmekanismerna. Det kom dock också fram kritik mot konsekvenserna av propositionen och mot de valda stödåtgärderna, bl.a. av finansministeriet, Cykelförbundet rf och Bioenergia ry.

I flera yttranden fäste man uppmärksamheten vid storleken på stödet för anskaffning av renodlade elbilar. I sitt gemensamma yttrande föreslog Teknologiiindustrin rf, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, OP-gruppen, Tesla, Finsk Energiindustri rf och Ensto Finland Oy samt Autotuoajat- ja teollisuus ry, Bilbranschens Centralförbund rf och Suomen Autokierrätys Oy att stödbeloppet skulle höjas. Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf och OP-gruppen föreslog dessutom att anskaffningsstödet skulle omfatta anskaffning av elbil genom leasingavtal. I sina yttranden betonade Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf, OP-gruppen och Uber Finland Oy vikten av att stödja en utveckling där trafiken utgör en form av service.

I en stor del av yttrandena, t.ex. i finansministeriets yttrande, fästes uppmärksamhet också vid utsläppsgränsen för nya bilar som köps med hjälp av skrotningspremie. För en sänkning av utsläppsgränsen uttalade sig miljöministeriet, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Liikennevirta Oy, Konsumentförbundet, Ensto Oy, Energiindustri rf och Bioenergia ry. Neste Abp talade för en höjning av utsläppsgränsen.

Denkku Automobile Oy, Finlands Biogasförening rf samt Tapio Anttonen och Juho Liimatainen tog i sina yttranden upp möjligheten att utsträcka skrotningspremien till att omfatta också köp av något begagnade bilar.

Ölly- ja biopolttoaineala ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Biogasförening rf, Neste Abp, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry och Gasum Oy efterlyste ett teknik-

RP 156/2017 rd

neutralt synsätt i propositionen och kraftigare åtgärder för att främja användningen av gasdrivna bilar.

Flera remissinstanser föreslog att anskaffningsstödet för elbilar kunde användas också när bilen genomgått första registrering utanför Finland, men efter anskaffningen registreras för första gången i Finland. Detta föreslogs av Teknologindustri rf, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Ensto Oy och Liikennevirta Oy.

Uber Finland Oy och Jarmo Kalanti föreslog åtgärder som stöder kollektivtrafiken, t.ex. användning av skrotningspremien på 2 000 euro för tillgodohavanden för kollektivtrafik.

Dessutom framförde t.ex. Trafiksäkerhetsverket synpunkter som gällde enskilda paragrafer.

Vid beredningen av propositionen ordnades ett allmänt hörande den 13.10.2017. På hörandet deltog: Konkurrens- och konsumentverket, Trafiksäkerhetsverket, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Öljy- ja biopolttoaineala ry, Bioenergia ry, Teknologindustri rf, Suomen Kaasuyhdistys ry, Autoalan tiedotuskeskus, VTT Oy, Neste Oyj, Ensto Oy, Suomen Autokierrätys Oy, Gasum Oy, Osuuspankki sekä North European Oil Trade Oy. Tillfället ordnades även som en direkt webbsändning och det var möjligt att ställa frågor via nätet.

De synpunkter som framförts i yttrandena har man strävat efter att beakta i tillämpliga delar vid den slutliga beredningen av propositionen.

6 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2018 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen. I paragrafen föreskrivs det om lagens tillämpningsområde och dess förhållande till statsunderstödslagen (688/2001). Av statens medel ska beviljas för åren 2018–2021 inom ramen för anslag 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. Enligt 1 mom. kan skrotningspremie beviljas en fysisk person som skaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått första registrering, om personen äger en personbil som använts i trafik i minst tio år och under det senaste kalenderåret före skrotningen och om han eller hon lämnar in personbilen för skrotning. Med en ny bil avses en bil som inte tidigare har registrerats eller varit i bruk. Bilen ska lämnas in för skrotning på det sätt som föreskrivs i 58 § i avfallslagen (646/2011). Enligt den paragrafen ska en fordonsägare lämna in ett fordon som är avsett att skrotas till en insamlare eller behandlare som handlar för producentens räkning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en ändamålsenlig skrotning.

I 2 mom. föreskrivs om förutsättningarna för att skrotningspremie ska beviljas. I 1 punkten anges utsläppskriterierna för den nya bilen. Det föreslår att den nya bilens CO₂-utsläpp får vara högst 110 g/km angivna i enlighet med kraven för typgodkännande enligt gällande EU-lagstiftning vid tidpunkten för första registrering av bilen. I detta sammanhang avses med CO₂-utsläpp utsläpp som mäts enligt NEDC-mätning (New European Driving Cycle). På hösten 2017 förändras sättet att mäta CO₂-utsläpp och mätningen kommer efter det att ske genom WLTP-mätning (World Harmonized Light Duty Testing Procedure) som bättre tar hänsyn till utsläpp i verkliga körförhållanden. I praktiken kommer det under stödperioden att finnas bilar som har två olika utsläppsvärden, som kan variera. Eftersom gränsvärdet i den här lagen har ställts på basen av NEDC-mätning kommer det att användas som utgångspunkt för att avgöra om förutsättningarna för att bevilja skrotningspremie finns. Ifall det finns bilar vars WLTP-mätta utsläpp är mindre än de NEDC-mätta utsläppen kan man använda det nya mätningssättet som utgångspunkt för att avgöra om bilens CO₂-utsläpp är under gränsvärdet.

Under kampanjen för skrotningspremien 2015 såldes cirka 8 000 bilar vars genomsnittliga CO₂-utsläpp var 107,3 g/km. I början av 2017 var de genomsnittliga CO₂-utsläppen för nya bilar 119 g/km. När det gäller personbilar är EU:s mål för 2020 ett gränsvärde för CO₂ på 95 g/km. Syftet med propositionen är att minska utsläpp från fordon. Därför föreslås det att förutsättningen för beviljande av understöd ska vara en striktare utsläpps begränsning. Alternativt ska bilens drivkraft kunna vara höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan. Också med bilar som använder dessa som drivkraft kan man minska utsläppen och säkerställa tillgången till personbilar i de större fordonskategorierna.

I den föreslagna 2 punkten förutsätts det att 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 skrotningsintyget ska framgå de uppgifter som nämns i den föreslagna punkten. Understöds tagaren får det skrotningsintyg som krävs, om han eller hon lämnar in sin gamla bil för skrotning på det sätt som 58 § i avfallslagen förutsätter.

RP 156/2017 rd

Enligt 3 punkten ska skrotningsintyget och beställningsavtalet för den nya bilen ha daterats tidigareast när försöket med skrotningspremie inleds och senast när försöket avslutas.

I 4 punkten bestäms det dessutom att en förutsättning för att skrotningspremie ska beviljas är att det anslag som reserverats i statsbudgeten fortfarande står till förfogande.

För att förhindra eventuella missbruk föreslås en bestämmelse om att understöd ska kunna betalas endast en gång för en och samma bil.

3 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd. Anskaffningsstöd kan enligt 1 mom. beviljas en fysisk person som skaffar en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering. Den köpta bilens maximipris ska innehålla mervärdesskatten och bilskatten.

I 2 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd. I 1 punkten finns bestämmelser om drivkraften för den nya personbil som ska köpas. Syftet är att enbart bevilja stöd till renodlade elbilar och inte till hybrider som utnyttjar även ett annat drivmedel än el. I 2 mom. bestäms det dessutom att en förutsättning för att skrotningspremie ska beviljas är att det anslag som reserverats i statsbudgeten fortfarande står till förfogande.

I 3 mom. bestäms det dessutom för att undvika överlappande stöd ska anskaffningsstöd inte betalas om understöd i form av skrotningspremie har beviljats för anskaffning av en ny elbil.

4 §. Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Konverteringsstöd kan enligt 1 mom. beviljas en fysisk person som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanol-driven.

I 2 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för att konverteringsstöd ska beviljas. I 2 mom. 1 punkten ingår bestämmelser om konverteringen. Konverteringen ska göras i enlighet med den föreskrift som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (1090/2002) har utfärdat om ändring av bilars och till dem tillhörande släpvagnars konstruktion.

I 2 mom. 2 och 3 punkten föreskrivs det att förutsättningarna för konverteringsstöd är att det i fordonsregistret antecknas att personbilen använder gas som den ena drivkraften eller som enda drivkraft, eller att det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att personbilen också är lämpad för höginblandad etanol.

I 4 punkten bestäms det dessutom att en förutsättning för att konverteringsstöd ska beviljas är att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understöd står till förfogande.

För att förhindra eventuella missbruk ska understöd för konvertering av en personbil så att den blir gas- eller etanol-driven kunna betalas endast en gång för en och samma bil.

5 §. Understödet belopp. Enligt 1 mom. ska det av statens medel kunna beviljas skrotningspremie till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning av en ny personbil som höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan som enda drivkraft eller som den ena drivkraften.

Enligt 2 mom. ska det av statens medel kunna beviljas skrotningspremie till ett belopp av 1 000 euro för anskaffning av en annan ny personbil vars CO₂-utsläpp är högst 110 g/km. Dessutom är det meningen att återförsäljarna på frivillig basis ska betala en premie i form av en sänkning av bilens försäljningspris för varje såld bil som uppfyller förutsättningarna.

RP 156/2017 rd

Enligt 3 mom. ska det av statens medel beviljas anskaffningsstöd till ett belopp av 2 000 euro 2018–2021 för att köpa eller långtidshyra en renodlad elbil. Anskaffningsstödet skulle beviljas som en sänkning av bilens försäljningspris eller som en sänkning på hyrda bilens månadsavgift.

Av statens medel kan i konverteringsstöd enligt 4 mom. beviljas högst 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och högst 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven.

6 §. Understödstagare. I 1 mom. förutsätts det att den som är mottagare av skrotningspremie är ägare eller innehavare av en ny personbil som uppfyller förutsättningarna, om denna person i fordonsregistret är antecknad som ägare av den skrotningsfärdiga bilen. Endast den skrotningsfärdiga bilens ägare har rätt att lämna in bilen för skrotning. I paragrafen förutsätts det dessutom att mottagaren av skrotningspremie ska ha varit antecknad som den skrotningsfärdiga bilens ägare när bilen slutligt avregistreras.

I 2 mom. förutsätts det att den som är mottagare av anskaffningsstöd är ägare eller innehavare av en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna, om denna person skaffar den eldrivna bilen för eget personligt bruk.

I 3 mom. förutsätts det att den som är mottagare av konverteringsstöd är en ägare eller innehavare av en personbil som konverteras. Mottagaren av konverteringsstöd ska vara en fysisk person, och han eller hon kan få understödet endast en gång per kalenderår.

7 §. Utbetalning av skrotningspremiet. I paragrafen föreskrivs det om hur understödet ska betalas till understödstagaren.

Enligt 1 mom. betalas skrotningspremie 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.

Enligt 2 mom. ska importören betala åt återförsäljaren ett belopp som motsvarar den prissänkning som beviljats köparen.

Enligt 3 mom. ska trafiksäkerhetsverket ska betala importören ett belopp som motsvarar den gottgörelse som importören betalat återförsäljaren. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning över den sålda bil för vars anskaffning statsunderstöd har betalats och en kopia av det skrotningsintyg som avses i 2 § 1 mom. 1 punkten.

8 §. Betalning av anskaffningsstöd till köpare av eldrivna bilar. I paragrafen föreskrivs det om hur understödet ska betalas till understödstagaren.

Enligt 1 mom. ska anskaffningsstöd betalas så att den återförsäljare som bedriver bilförsäljning och som säljer en ny personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 § ska bevilja köparen en sänkning av försäljningspriset som motsvarar det i 5 § föreskrivna beloppet, om de förutsättningar som anges i denna lag är uppfyllda.

Enligt 2 mom. ska Importören betala åt återförsäljaren ett belopp som motsvarar den prissänkning som beviljats köparen.

RP 156/2017 rd

Enligt 3 mom. ska trafiksäkerhetsverket betala åt importören ett belopp som motsvarar den gottgörelse som importören betalat återförsäljaren. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning över den sålda bil för vars anskaffning statsunderstöd har betalats.

9 §. *Betalning av anskaffningsstöd till den som långtidshyr en elbil.* I paragrafen föreskrivs det om hur understödet ska betalas till understödstagaren.

Enligt 1 mom. ska anskaffningsstöd till den som långtidshyr en eldriven bil betalas så att den tjänsteleverantör som bedriver långtidsuthyrning och som hyr en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 § beviljar den som långtidshyr e sänkning av hyran som motsvarar anskaffningsstödet, om de förutsättningar som anges i denna lag är uppfyllda.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket betala åt tjänsteleverantören ett belopp som motsvarar sänkningen av hyran. Tjänsteleverantören ska ansöka om gottgörelse av Trafiksäkerhetsverket inom sex månader efter det att den eldrivna bilen har överlämnats till den som hyr bilen. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning över den uthyrda personbil för vars anskaffning statsunderstöd har betalats.

Enligt 3 mom. ska Tjänsteleverantören meddela Trafiksäkerhetsverket om avtalet om långtidshyrningen upphör innan tidsfristen på tre år har gått ut.

10 §. *Betalning av konverteringsstöd.* I paragrafen föreskrivs det om hur understödet ska betalas till understödstagaren. Trafiksäkerhetsverket ska betala konverteringsstöd till ägaren eller innehavaren av en bil som konverterats så att den är gas- eller etanoldriven. I ansökan ska uppgifter lämnas om den använda ändringsserien, om den som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen.

11 §. *Tillsyn och återkrav.* Trafiksäkerhetsverket ska övervaka beviljandet och utbetalningen av statsunderstödet enligt lagen. Trafiksäkerhetsverket ska också betala bilimportörerna en andel som motsvarar statsunderstödet i bilimportörernas gottgörelse till återförsäljarna. Bestämmelserna i statsunderstödslagen ska tillämpas på verkets tillsynsuppgift, granskningsrätten i anslutning till den och utförandet av granskningen.

I 2 mom. föreskrivs om återkrav av statsunderstöd. Enligt momentet kan Trafiksäkerhetsverket återkräva det betalda statsunderstödet till fullt belopp eller en del av det, om inte lagens villkor för beviljande av statsunderstödet är uppfyllda. Innan verket fattar beslut om återkrav ska importören eller understödstagaren ges tillfälle att lämna en utredning inom en skälig tid som inte ska få vara kortare än 14 dagar.

12 §. *Ändringsökande.* I paragrafen föreskrivs det om understödstagaren rätt att begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt paragrafen ska den som enligt den föreslagna lagen har rätt att få statsunderstöd få begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003), om han eller hon inte har fått statsunderstöd enligt denna lag. Omprövningsbegäran i enlighet med 49 c § i förvaltningslagen ska göras inom 30 dagar från det att den som begär omprövning har fått del av informationen. Det beslut som verket meddelat med anledning av begäran om omprövning ska i normal ordning få överklagas hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). På grund av ärendets art och förhållandevis ringa betydelse föreslås det en bestämmelse om förfarande med besvärstillstånd som gäller förvaltningsdomstolens beslut. I förvaltningsdomstolens beslut får ändring sökas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Enligt 2 mom. får omprövning dock inte begäras eller ändring sökas genom besvär, om det budgetanslag som reserverats för betalning av understödet inte längre står till förfogande.

13 §. Närmare bestämmelser. Den föreslagna paragrafen innehåller en bestämmelse om be- myndigande enligt vilken närmare bestämmelser om förfarandet för ansökan om understöd och om betalning av understöd ska få utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs det om lagens temporära giltighetstid.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen föreslås det att det utfärdas en ny temporär lag om skrotningspremie, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar samt stöd för gas- och etanolkonverteringar av personbilar. Avsikten är att genom lagen främja en förnyelse av bilbeståndet, en elektrifiering av trafiken och en ökad användning av alternativa bränslen. Genom lagen berättigas köparen av en ny personbil, den som köper eller hyr en ny renodlad elbil och ägaren av en konverterad personbil till ekonomisk gottgörelse om förutsättningarna enligt lagen uppfylls. I lagen föreskrivs inte om begränsningar som gäller individens rättigheter eller om skyldigheter för individerna. Förfarandet enligt lagen är opartiskt och jämlikt. Förfarandet är inte diskriminerande för bilimportörerna, för bilköparna eller för dem som konverterar bilar så att de blir gas- eller etanoldrivna. Genom lagen föreskrivs inte hinder för marknadsinträde och begränsas inte bilimporten eller återförsäljningen av bilar. Det prisavdrag som bilimportörerna beviljar i samband med skrotningspremien baserar sig på ett frivilligt förfarande som importörerna godkänt och genom vilket importörerna för sin del strävar efter att främja försäljningen av nya bilar.

De närmare bestämmelser som med stöd av lagen får utfärdas genom förordning av statsrådet ska gälla förfarandet för ansökan om och utbetalning av understöd i form av statsandel för gottgörelsen till bilköparen. Bestämmelserna är av teknisk natur och riktas inte till individers eller sammanslutningars rättigheter eller skyldigheter. Propositionen innehåller inte heller några andra bestämmelser som är beaktansvärda med tanke på grundlagen.

I enlighet med vad som anförs ovan innehåller den föreslagna 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.

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

Lag

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 föreskrivs:

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 fordonstrafikregistret antecknade ägare han eller hon är och som har använts i trafik i minst tio år och under det senaste kalenderåret före skrotningen.

Understöd beviljas, om

- 1) den nya bilen använder antingen höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan som enda drivkraft eller som den enda drivkraften, eller
- 2) den nya bilens kolidioxidutsläpp, 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, registreringstecknet för den skrotningsfärdiga bilen samt bilens ägare enligt fordonstrafikregistret 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.

RP 156/2017 rd

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.

4 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven.

Understöd beviljas, om

1) konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (1090/2002) har meddelat om ändring av bilars och bilsläpvagnars konstruktion,

2) det i fordonstrafikregistret antecknas att personbilen använder gas som den ena drivkraften eller som enda drivkraft, eller

3) det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen, och

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

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

5 §

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.

6 §

Understödstagare

RP 156/2017 rd

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

Trafiksäkerhetsverket 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.

8 §

Betalning av anskaffningsstöd till köpare av eldrivna bilar

Anskaffningsstöd till en köpare av en eldriven bil betalas så att den återförsäljare som bedriver bilförsäljning och som säljer en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 § beviljar köparen en sänkning av försäljningspriset som motsvarar anskaffningsstödet, om de förutsättningar som anges i denna lag är uppfyllda.

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

Trafiksäkerhetsverket 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.

9 §

Betalning av anskaffningsstöd till den som långtidshyr en eldriven bil

Anskaffningsstöd till den som långtidshyr en eldriven bil betalas så att den tjänsteleverantör som bedriver långtidsuthyrning och som hyr ut en ny eldriven personbil som uppfyller förutsättningarna i 3 § beviljar den som långtidshyr bilen en sänkning av hyran som motsvarar anskaffningsstödet, om de förutsättningar som anges i denna lag är uppfyllda.

RP 156/2017 rd

Trafiksäkerhetsverket ska betala tjänsteleverantören ett belopp som motsvarar sänkningen av hyran. Tjänsteleverantören ska hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om gottgörelse inom sex månader från det att den eldrivna bilen har överlämnats till den som hyr bilen. Till ansökan ska det fogas en specificerad redogörelse om den personbil för vars långtidshyrning statsunderstöd har betalats.

10 §

Betalning av konverteringsstöd

Konverteringsstöd till ägaren eller innehavaren av en bil som konverterats så att den är gas- eller etanoldriven betalas av Trafiksäkerhetsverket. I ansökan ska uppgifter lämnas om den använda ändringsserien, om den som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen.

11 §

Tillsyn och återkrav

Trafiksäkerhetsverket svarar för beviljande och tillsyn av statsunderstöd enligt denna lag. Bestämmelser om tillsynsuppgiften och granskningsrätten i anslutning till den, om utförande av granskningar samt om handräckning finns i statsunderstödslagen.

Om de förutsättningar för beviljande av statsunderstöd som anges i denna lag inte är uppfyllda, kan Trafiksäkerhetsverket av understödstagaren återkräva ett av verket betalat statsunderstöd helt eller delvis. Innan verket fattar beslut om återkrav ska verket ge möjlighet att lämna upplysningar inom en skälig tid som inte får vara kortare än 14 dagar.

12 §

Ändringsökande

En part som med stöd av denna lag har rätt att få statsunderstöd får begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003), om han eller hon inte har betalats statsunderstöd i enlighet med denna lag. I det beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). I förvaltningsdomstolens beslut får ändring sökas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

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

13 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om ansökan om och betalning av understöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

RP 156/2017 rd

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.

Helsingfors den 26 oktober 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner