

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2020 och 2021

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås en ny lag om skrotningspremie för personbilar åren 2020 och 2021. I lagen föreslås nya villkor för erhållande av skrotningspremie. Enligt förslaget kan skrotningspremie beviljas en fysisk person för att ersätta en gammal skrotningsfärdig bil med en ny bil, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Beroende på vilken drivkraft den nya bilen har betalar staten en skrotningspremie på 1 000–2 000 euro eller för anskaffning av elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik, högst 1 000 euro.

Covid-19-epidemin har bromsat upp bilhandeln. Särskilt handeln med nya bilar har blivit lidande av epidemin. I synnerhet våren 2020 var antalet första registreringar av nya personbilar klart färre än under normala år. Syftet med propositionen är att stimulera ekonomin för att lindra de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-epidemin genom att främja försäljningen av nya bilar och utsläppsminskningarna inom trafiksektorn.

Propositionen hänför sig till statens sjunde tilläggsbudgetproposition för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

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

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	4
2.1 Effekterna av covid-19-epidemin på bilhandeln	4
3 Målsättning	5
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	5
4.1 De viktigaste förslagen.....	5
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	5
5 Alternativa handlingsvägar.....	8
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	8
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	9
6 Remissvar	10
7 Specialmotivering.....	11
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	13
9 Ikraftträdande.....	Error! Bookmark not defined.
10 Verkställighet och uppföljning	Error! Bookmark not defined.
10.1 Förhållande till budgetpropositionen	14
11 Förhållande till andra propositioner.....	Error! Bookmark not defined.
LAGFÖRSLAG	15
Lag om skrotningspremie för personbilar åren 2020 och 2021.....	15

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Trafiken har en central roll i Finlands strävan att nå de nationella klimatmålen och EU:s åtagande när det gäller utsläppsminskning. Trafikutsläpp utgör ungefär en femtedel av Finlands samtliga utsläpp av växthusgaser och cirka 40 procent av den så kallade ansvarsfördelningssektorns utsläpp. Växthusgasutsläppen från den inhemska trafiken uppgick 2018 till sammanlagt ca 11,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter. År 2018 ökade utsläppen med 0,2 miljoner ton. Vägtrafiken står för 90 procent av utsläppen från den inhemska trafiken och cirka 55 procent av utsläppen från vägtrafiken orsakas av personbilar. Växthusgasutsläppen från den inhemska trafiken har ökat relativt jämnt sedan lågkonjunkturen i början av 1990-talet ända fram till 2007. Från och med 2008 har utsläppen i re-gel minskat (med undantag för 2010, 2016 och 2018). Minskningen av utsläppen har dock varit mycket långsam och genom de nuvarande åtgärderna minskar utsläppen från trafiken inte tillräckligt i förhållande till målen för utsläppsminskningen.

Enligt EU-lagstiftningen ska Finland minska sina växthusgasutsläpp inom ansvarsfördelningssektorn med 39 procent fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå (det s.k. ansvarsfördelningsbeslutet). Ansvarsfördelningssektorn omfattar trafik, jordbruk, separat uppvärmning av byggnader samt avfall.

På nationell nivå har Finland förbundit sig att minska utsläppen från trafiken med 50 procent fram till 2030. De nationella målen har överenskommit i den nationella energi - och klimatstrategin (2016) och i klimatplanen på medellång sikt (Kaisu, 2017). I enlighet med programmet för Sanna Marins regering bör utsläppen från trafiken minskas med minst 50 procent fram till 2030 jämfört med utsläppsnivån 2005.

För att målet för utsläppsminskningen ska nås krävs det många olika metoder, såsom att ersätta fossilt bränsle med förnybara bränslen samt att förbättra fordonens och trafiksystemets energieffektivitet. När det gäller att förbättra fordonens energieffektivitet är det vitalt att påskynda förnyelsen av bilbeståndet, varvid utsläppen från vägtrafiken kan minskas genom att öka andelen bilar med nollutsläpp och låga utsläpp. Bilbeståndet i Finland är i genomsnitt gammalt jämfört med de flesta andra medlemsstater i Europeiska unionen. Tidigare har det årligen sålts cirka 120 000 nya personbilar i Finland, vilket enligt bedömningar inte kommer att räcka för att uppnå utsläppsminskningens målen.

Syftet med skrotningspremien är att snabba upp förnyelsen av bilbeståndet. Genom att bestämma en gräns för koldioxidutsläpp för sådana nya personbilar för vilkas köp skrotningspremie beviljas, främjas en ökning av det utsläppssnåla personbilsbeståndet som drivs med alternativa bränslen. Genom att bevilja skrotningspremie också för anskaffning av elassisterade cyklar eller kollektivtrafikbiljetter främjas cykling och användning av kollektivtrafik. Enligt undersökningar förlänger elassisterad cykling de genomsnittliga cykelresorna och ersätter bilresor. För att en allt större del av komponenter i fortsättningen ska kunna återanvändas i samband med skrotning av bilar, utreds lagstiftningsbehoven och kostnaderna för en informationsplattform som baserar sig på Transport- och kommunikationsverkets register och med hjälp av vilken användbara komponenter i uttjänta bilar kan tas i bruk på nytt.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Effekterna av covid-19-epidemin på bilhandeln

Covid-19-epidemin har haft en hämmande effekt på bilhandeln. Särskilt handeln med nya bilar har blivit lidande på grund av epidemin. I synnerhet i april och maj var antalet första registreringar av nya personbilar klart lägre än under normala år. I januari–september 2020 gjordes cirka 17 000 färre första registreringar än 2015–2019 i genomsnitt. Antalet första registreringar har således under innevarande år varit cirka 19 procent lägre än under tidigare år. Försäljningen av begagnade bilar har legat på normal nivå och således har effekterna jämnats ut från bilhandelns synpunkt. Begagnade bilar har däremot sålts i normal takt vilket har jämnat ut effekten på bilhandeln.

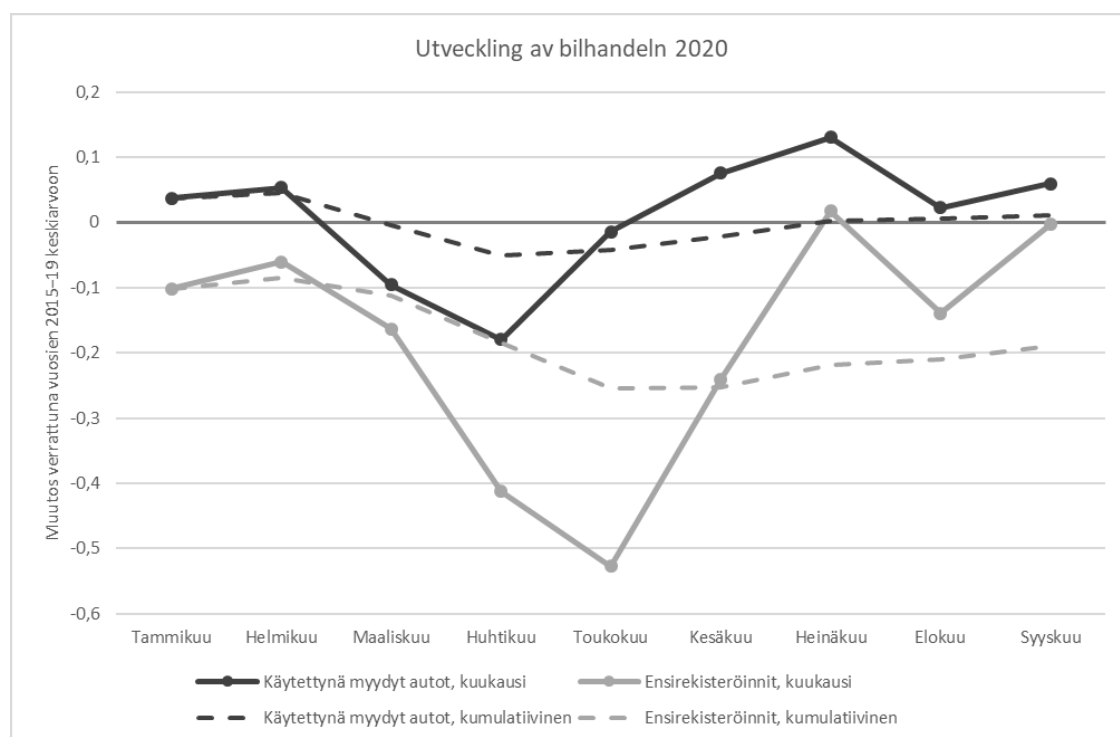


Diagram 1. Första registrering av personbilar 2020 jämfört med 2015 —2019. Antalet första registreringar enligt uppgifter från Bilbranschens informationscentral¹.

Handeln med nya bilar verkar ha ökat efter den värsta nedgången under våren och för närvarande förefaller situationen hålla på att normaliseras. Konsumenternas avsikt att köpa ny bil förefaller ligga på normal nivå². Det är dock möjligt att bilhandeln åter avtar om sjukdomssituationen förvärras och dess effekter börjar påverka privatekonomin.

¹ Bilbranschens informationscentral: Första registreringar. Uppdaterat 1.10.2020 [<http://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit>].

² Finlands officiella statistik (FOS): Konsumenternas förtroende [webbpublikation]. ISSN=2669-8862. September 2020 Helsingfors: Statistikcentralen [hänvisat: 1.10.2020].

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att stimulera ekonomin och stävja de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-epidemin. Målet är likaså att främja utsläppsminskningar inom trafiksektorn och att påskynda försäljningen av nya bilar. Med skrotningspremien vill man förnya bilbeståndet så att det blir mer utsläppssnålt. Samtidigt vill man öka andelen alternativa drivkrafter i trafiken och göra det möjligt att övergå från personbil till hållbarare mobilitetsformer.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att det stiftas en ny temporär lag om skrotningspremie. För skrotningspremien reserveras sammanlagt 8 miljoner euro i statliga medel. Ett villkor för skrotningspremien föreslås vara att en ny personbil, en ny elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik skaffas i stället för en gammal skrotad bil. Skrotningspremie kan endast beviljas fysiska personer under perioden 1.12.2020–31.12.2021. Den skrotningsfärdiga bilen ska vara minst 10 år gammal och ett skrotningsintyg ska fås över skrotningen. Den nya personbil som anskaffas i stället för den skrotningsfärdiga bilen ska vara en gasdriven bil, en laddhybridbil vars utsläpp är högst 95 gram per kilometer, en renodlad elbil eller en bil vars utsläpp är högst 120 gram per kilometer. Skrotningspremien kan också användas för anskaffning av en ny elassisterad cykel eller en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik.

I propositionen föreslås det att staten ska betala en skrotningspremie på 1 000–2 000 euro beroende på vilken drivkraft den bil som anskaffas har eller högst 1 000 euro för anskaffning av en elassisterad cykel, periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Skrotningspremien kan beviljas endast en gång under stödperioden. Transport- och kommunikationsverket svarar för beviljande av och tillsyn över stödet.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Konsekvenserna av skrotningspremien kan bedömas inverka på anskaffningen av fordon i huvudsak på två sätt: För det första kommer en del konsumenter att föra sitt fordon för skrotning och skaffa ett nytt fordon tidigare än de skulle ha gjort utan skrotningspremie. För det andra kan villkoren för att få skrotningspremie leda till att de nya fordon som anskaffas är utsläppssnålare än de skulle ha varit utan premie. Dessutom är en del av de konsumenter som får skrotningspremie sannolikt sådana som skulle ha fört sin bil för skrotning och skaffat sig en ny också utan skrotningspremie.

Vid bedömningen av konsekvenserna av skrotningspremien kan man utnyttja kunskaperna om tidigare premiekampanjer. Transport- och kommunikationsverket har publicerat en utredning om skrotningspremien för 2018³. I kampanjen 2018 utnyttjades cirka 90 procent av stödbeloppet, dvs. cirka 7,2 miljoner euro. Skrotningspremie beviljades för 6 677 bilar, som i genomsnitt var cirka 17 år gamla och med ett genomsnittligt CO₂-utsläpp (NEDC) på cirka 170

Källa: http://www.stat.fi/til/kbar/2020/09/kbar_2020_09_2020-09-28_tie_001_sv.html.

³ Paasilinna, E., Halmetoja, A. & Erkheikki, M.: Kampanjen för skrotningspremie 2018 – Konsekvensanalys. Traficoms forskningsrapporter och utredningar 11/2019. [https://www.trafficom.fi/sites/default/files/media/publication/Romutuspaalkkiokampanja_2018_Trafficomin_tutkimuksia_11_2019.pdf]

g/km. Det genomsnittliga CO₂-utsläppet (NEDC) från bilar som anskaffats i stället för skrotade bilar var cirka 100 g/km och därav fungerade sex procent med alternativa drivkrafter. Det är dock okänt hur mycket skrotningspremien i verkligheten påverkade antalet första registreringar av personbilar eller egenskaperna hos de nya bilar som anskaffades. År 2018 var antalet första registreringar av personbilar cirka 1 500 fler än år 2016, 1 900 fler än år 2017 och 6 300 fler än år 2019. Antalet första registreringar var alltså något större under premiekampanjen än annars under de senaste åren. Det är sannolikt att en betydande del av de nya bilar som anskaffats under kampanjen i vilket fall som helst skulle ha anskaffats, men i och med kampanjen skedde anskaffningen något tidigare än normalt. Ett tecken på detta är att antalet första registreringar i slutet av 2018 och början av 2019 låg klart under den nor-mala nivån. I början av 2020 gjordes också färre första registreringar än vanligt redan innan covid-19-epidemin bröt ut. De fordon som anskaffade i samband med kampanjen var 18 g/km utsläppsnålare än nyanskaffade personbilar i genomsnitt. Man vet emellertid inte heller om de som skaffade en ny bil under kampanjen i vilket fall som helst skulle ha köpt en bil med lägre genomsnittsutsläpp.

Skrotningspremiens konsekvenser kan också bedömas utifrån erfarenheterna av motsvarande kampanjer i andra länder. Mian och Sufi (2012) undersökte den kampanj för skrotningspremie som genomfördes i Förenta staterna 2008 och noterade en tillfällig ökning av försäljningen av bilar under kampanjen. Bilhandeln avtog dock under månaderna efter kampanjen och effekten av kampanjen kunde inte längre skönjas cirka tio månader efter att den avslutats. Enligt undersökningen tidigarelade kampanjen beslutet om anskaffning av bil för cirka 50–60 procent av dem som skaffat bil under kampanjen.⁴ På basis av resultaten av undersökningen kan man dra den slutsatsen att kampanjen för skrotningspremie tidigarelade anskaffningen av bil för de personer som deltog i kampanjen med i genomsnitt cirka två månader.

I och med den nya kampanjen kommer antalet skrotade och anskaffade nya bilar sannolikt att vara av samma storleksklass som under den föregående kampanjen i Finland. Eftersom de alternativa drivkrafterna allmänt har blivit populärare under de senaste åren, kan deras andel uppskattas öka i fråga om bilar som anskaffats med skrotningspremie. Under 2020 har något under 20 procent av de nyregistrerade personbilarna varit sådana att de skulle ha berättigat till den föreslagna skrotningspremien på 2 000 euro. Andelen har ökat snabbt på senare tid. En högre skrotningspremie styr sannolikt anskaffningarna till alternativa drivkrafter i något större utsträckning än den allmänna utvecklingen. Det relativt sett ökade antalet fordon med högre skrotningspremie leder sannolikt till att det stödbelopp på åtta miljoner euro som reserverats för hela skrotningspremiemarkanjen kommer att användas. Om man antar att 30 procent av de fordon som anskaffas under kampanjen är sådana som drivs med alternativa drivkrafter, skulle det innebära något under 6 200 personbilar eller elcyklar eller kollektivtrafikbiljetter⁵, varav cirka 1 800 skulle vara personbilar som fungerar med alternativa drivmedel. Det är svårt att uppskatta mängden elcyklar och kollektivtrafikbiljetter eftersom de inte har ingått i tidigare kampanjer. Det är sannolikt att antalet personer som låter skrota en bil och ser cykling eller kollektivtrafik som ett beaktansvärt alternativ till bilkörning är ganska litet. Det är dock möjligt att till och med en betydande del av stödet används för inköp av elcyklar och

⁴ Mian, A. & Sufi, A.: The Effects of Fiscal Stimulus: Evidence from the 2009 Cash for Clunkers Program. The Quarterly Journal of Economics 127 (3), 2012, s. 1107-1142. [<https://doi.org/10.1093/qje/qjs024>]

⁵ Antalet bilar kan beräknas direkt utifrån det stödbelopp som reserverats för kampanjen, om man uppskattar hur de fördelar sig mellan det högre och det lägre stödbeloppet. Bilantal = Stödbelopp/(andel som fungerar med alternativa drivkrafter * gånger det högre stödbeloppet + andel andra bilar samt cyklar och kollektivtrafikbiljetter * det lägre stödbeloppet). Med dessa antaganden är Antalet bilar = 8 000 000 €/(0,3 * 2 000 € + 0,7 * 1 000 €) = 6 154.

kollektivtrafikbiljetter, eftersom stödet täcker en betydande del av anskaffningskostnaderna och det i princip är möjligt att den anskaffa cykeln eller biljetten säljs eller förmedlas vidare. I Finland skrotas årligen 60 000–80 000 bilar via återvinningssystemet⁶, vilket innebär att det finns ett betydande antal personer som potentiellt kan utnyttja stödet för anskaffning av elcyklar eller kollektivtrafikbiljetter till andra personer.

Det är svårt att bedöma de övriga konsekvenserna, eftersom det inte finns någon tillförlitlig utvärdering av hur skrotningspremien påverkar konsumentbeteendet. Konsekvenserna för exempelvis utsläppen från trafiken och skatteinkomsterna kan dock beräknas genom ungefärliga antaganden om hur premien påverkar beteendet. Det svåraste är att bedöma hur premien påverkar egenskaperna hos den bil som anskaffas eller om konsumenten över huvud taget anskaffar bil eller elcykel eller kollektivtrafikbiljetter. De bilar som anskaffas inom ramen för kampanjen ska ha utsläpp på mindre än 120 g/km (WLTP), vilket innebär att de genomsnittliga utsläppen från de nya bilar som anskaffas kan uppskattas ligga något under denna gräns. År 2020 har de genomsnittliga utsläppen från bilar som undergått första registrering varit cirka 125 g/km och dessa bilar genomsnittliga utsläpp har minskat från år till år.⁷ Större stöd för bilar som drivs med alternativa drivkrafter samt stöd för anskaffning av elcyklar och kollektivtrafikbiljetter styr sannolikt anskaffningarna till fordon med något lägre utsläpp än genomsnittet. Om man antar att de genomsnittliga utsläppen från trafikprestationen för de personer som deltagit i kampanjen efter kampanjen är 115 g/km och skulle ha varit 120 g/km utan kampanjen, kan kampanjen uppskattas ha en årlig utsläppsminsknings-effekt på cirka 400 CO₂ ton⁸ vilket motsvarar cirka 0,01 procent av de totala utsläppen från personbilar och 0,005 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken. Dessutom kan den förmodade tidigareläggningen av anskaffningen uppskattas ha en utsläppsminskningseffekt av engångskaraktär på cirka 1 000 ton CO₂ år 2021⁹. Om man antar att den genomsnittliga användningstiden för en bil som anskaffats under premiekampanjen är fem år, kan man uppskatta att kampanjen totalt minskar de trafikrelaterade CO₂-utsläppen med sammanlagt ca 3 000 ton, vilket innebär att priset på det CO₂-ton som minskas med kampanjen blir ca 2 600 euro per minskat CO₂-ton, när skattebortfallet inte beaktas.

⁶ Bilbranschens Informationscentral: Skrotningsstatistik. Hänvisat 20.10.2020.

[<http://www.aut.fi/tilastot/romutustilastoja>]

⁷ Transport- och kommunikationsverket: Statistik över utsläpp från nyregistrerade fordon. Uppdaterat 2.10.2020 [<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ensirekisteroityjen-ajoneuvojen-paastotilastot>]

⁸ Utsläppseffekten kan bedömas med hjälp av antalet körkilometer, antalet bilar och fordonets genomsnittliga utsläpp. I fråga om dem som skaffat ett fordon med lägre utsläpp utgörs utsläppsminskningen av skillnaden mellan utsläppen från den nya bilen och utsläppen från en sådan bil som annars skulle ha skaffats. Effekten kvarstår under hela den tid bilen är i bruk. I kalkylen har man antagit att de som deltar i kampanjen kör i genomsnitt 14 000 kilometer per år. Antagandena om gamla bilar körkilometrar baserar sig på uppgifter om skrotade och anskaffade bilar i 2018 års skrotningspremiiekampanj, se närmare ovan nämnda Paasilinna m.fl. 2019.

⁹ Utsläppsminskningen består i fråga om dem som tidigarelägger bilanskaffningen av skillnaden mellan utsläppen från en ny bil och utsläppen från en skrotad bil för de år då bilanskaffningen tidigarelägs. I kalkylen har man antagit att de som deltar i kampanjen i genomsnitt kör 14 000 kilometer per år, för i genomsnitt en bil med utsläpp på 180 g/km till skrotning och skaffar i genomsnitt en bil med utsläpp på 115 g/km. Antagandena om gamla bilar körkilometrar baserar sig på uppgifter om skrotade och anskaffade bilar i 2018 års skrotningspremiiekampanj, se närmare ovan nämnda Paasilinna m.fl. 2019. Det har antagits att anskaffningen tidigareläggs med i genomsnitt två månader, på basis av den ovan nämnda undersökningen av Mian och Sufi (2012).

Eftersom det är svårt att bedöma skrotningspremiens inverkan på efterfrågan på bilar är det också svårt att säga något om dess inverkan på bilskatteintäkterna. Skrotningspremien kommer sannolikt att i någon mån tidigare lägga försäljningen av bilar till kampanjåret och därmed också inflödet av bilskatt. Den CO₂-utsläppsgräns som skrotningspremien är förenad med och graderingen av arvodets storlek vid alternativa drivkrafter, styr konsumenterna att välja en bil som underskrider utsläppsgränsen i stället för en bil med högre utsläpp. Det leder samtidigt till minskade bilskatteintäkter. Eftersom man inte vet vilken typ av bil konsumenterna skaffar och hurdan de skulle ha skaffat utan kampanj, är det svårt att göra en kvantitativ bedömning av konsekvenserna. Om man antar att konsumenterna i stället för att välja en ca 20 000 euros bil med genomsnittsutsläpp (120 g/km) väljer en bil till ett motsvarande pris som släpper ut 115 g/km, betalar de cirka 200 euro mindre bilskatt. Om det betalas 200 euro mindre bilskatt för 6 200 bilar som anskaffats under kampanjen, minskar bilskatteintäkterna till följd av detta med cirka 1 200 000 euro. Om stödet används i stor skala för anskaffning av elcyklar eller kollektivtrafikbiljetter, kommer bilskatteintäkterna att sjunka betydligt mer än så. Övergången till utsläppssnåla bilar minskar också i någon mån intäkterna från punktskatten på flytande bränsle samt fordonsskatten.

Skrotningspremien kan uppskattas öka omsättningen inom bilhandeln 2021 med flera tiotals miljoner euro och således ha en positiv inverkan på företagen inom branschen. Å andra sidan har kampanjen en minskande effekt på bilförsäljningen under åren efter kampanjen. Kampanjen har sannolikt samma uppskjutande effekt också på försäljningen av elcyklar. Att bilförsäljningen huvudsakligen skjuts fram 2021 kan betraktas som något positivt för branschens företag, i synnerhet i en situation där covid-19-epidemin avsevärt har minskat bilhandeln 2020. Åtgärden bedöms inte ha några konsekvenser för sysselsättningen¹⁰.

Ur hushållens synvinkel ökar skrotningspremien de medel som står till förfogande för anskaffning av en ny bil. Stödet riktas sannolikt till personer med relativt goda inkomster, eftersom en förutsättning för kampanjen är att en ny bil anskaffas. Å andra sidan innebär möjligheten att utnyttja premien för att köpa en elcykel eller kollektivtrafikbiljetter att den sannolikt också kommer att användas av personer med lägre inkomster.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Skrotningspremien kan alternativt genomföras så att kravet på den nya personbilens drivkraft begränsas till el eller bränsle som består av metan. Genom begränsningen kan de utsläppsminskande effekterna av skrotningspremien förbättras. En strikt begränsning av villkoren för skrotningspremien skulle dock sannolikt minska antalet skrotade bilar, varvid premiens inverkan på förnyelsen av bilbeståndet skulle bli mindre. Ett alternativ kunde också vara att bevilja skrotningspremie för anskaffning av en vanlig cykel. Elcyklar anses dock ersätta i större grad användning av personbilar på längre sträckor. Dessutom anses det inte kräva i samma mån finansiella färdigheter att byta från personbil till vanlig cykel.

Alternativt kan skrotningspremie beviljas förutom för en ny personbil också för anskaffning av en begagnad bil. Premien kan också genomföras så att beviljandet inte alls är bundet till anskaffning av en bil. Då främjar stödåtgärden dock inte direkt försäljningen av nya bilar. Med en skrotningspremie utan motprestation skulle man ändå uppmuntra till avställning av gamla

¹⁰ Bedömning är baserad på Mians och Sufis (2012) ovan nämnda undersökning där det framgår att skrotningspremielkampanjen inte konstaterats ha haft någon positiv effekt på sysselsättningen.

personbilar, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Samtidigt minskar de negativa miljökonsekvenserna av gamla fordon. Skrotningspremie utan motprestation har tidigare funnits t.ex. i Sverige.

Ett annat alternativ är att skrotningspremien graderas enligt sökandens inkomstnivå, varvid skrotningspremien skulle bli högre för dem som har det sämre ställt. Enligt den utvärdering av kampanjen för skrotningspremie som Transport- och kommunikationsverket gjorde 2019, utnyttjades skrotningspremie mest av dem vars disponibla medel gjorde det lättare att skaffa en ny bil. En gradering av arvodets storlek enligt sökandens inkomstnivå främjar social rättvisa. Samtidigt påskyndas förnyelsen av bilbeståndet, eftersom graderingen minskar stödet till bilar som sannolikt skaffas också oberoende av skrotningspremien. En modell som baserar sig på inkomstnivån förutsätter en långvarig beredning för att man ska kunna skapa villkor och system för genomförande av en inkomstrelaterad skrotningspremie. Vid beredningen bör man också beakta skrotningspremiens inverkan på eventuella andra förmåner.

Förutom skrotningspremien kan också andra åtgärder stimulera bilhandeln. Företagen har haft tillgång till bl.a. Finnveras och Business Finlands finansiella tjänster samt det kostnads-stöd som skapats för att jämna ut effekterna av covid-19-epidemin.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Skrotningspremie har varit i bruk i flera länder vid olika tidpunkter. De skrotningspremiesystem som tidigare varit i bruk utomlands har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar och stöd för anskaffning av el-drivna personbilar samt stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (RP 156/2017 rd). Skrotningspremie har införts i många länder som en stimulansåtgärd på grund av de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-pandemin.

Frankrike

I Frankrike har ett system med förhöjd skrotningspremie införts som en stimulansåtgärd. Skrotningspremien har tidigare varit bunden till unerstödstagarens inkomster och koldioxidutsläppen per kilometer från den bil som anskaffas. För en renodlad elbil kan en låginkomsttagare som mest få en skrotningspremie på 5000 euro. En uttjänt bensinbil måste ha registrerats före 2006 och en uttjänt dieselbil före 2011.

Spanien

Spanien införde sommaren 2020 ett skrotningspremiesystem som en stimulansåtgärd. Den totala budgeten för skrotningspremien är 230 miljoner euro. Ett villkor för att skrotningspremie ska beviljas är att stödtagaren har ägt den uttjänta bilen i minst ett år. Premiens storlek är beroende av utsläppen från den bil som anskaffas. Stödet riktar sig till fysiska och juridiska personer.

Italien

I Italien har man infört ett skrotningspremiesystem som en stimulansåtgärd. För att premie ska beviljas förutsätts det att en minst 10 år gammal bil har skrotats. Premiens storlek beror på koldioxidutsläppen per kilometer från den bil som anskaffas. Premien kan beviljas fysiska och juridiska personer.

6 Remissvar

Utkastet till proposition har varit föremål för remissförfarande 14.10-19.10.2020. Propositionen var på ett exceptionellt kort remissförfarande eftersom syftet är att få stödet i bruk under detta år. Propositionen hänför sig till statens sjunde tilläggsbudgetproposition för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

Utlåtande om propositionsutkastet begärdes av sammanlagt 21 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, Finlands miljöcentral, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och –industrin rf, Bioenergia ry, Finsk energiindustri rf, Gasum Oy, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Finlands Lokaltrafikförbund r.y., Pyöräilykuntien verkosto ry, Cykelförbundet rf, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Naturskyddsförbund rf och Teknologindustri rf.

Sammanlagt 49 svar på begäran om yttrande lämnades in. Följande aktörer gav ett svar på begäran om yttrande: finansministeriet, justitieministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, Bilimportörerna och –industrin rf, Automobilförbundet rf, Berge Auto Nordics Oy, Bioenergi rf, Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Greenpeace, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, ITS Finland ry, Kesko Oyj, Lestijärven kunta Kaustisen seutukunta, Logistiikkayritysten Liitto ry, MaaS Global, Neste Oyj, Institutet för Olycksinformation (OTI), Cykelförbundet rf, St1 Nordic Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands Naturskyddsförbund rf, Suomen Motoristit ry, Sähköinen liikenne ry och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf. Ytterligare 21 privatpersoner gav ett svar på begäran. Jord- och skogsbruksministeriet och arbets- och näringsministeriet lämnade inget svar på begäran.

I svaren gavs överlag stöd till skrotningspremie som en åtgärd för att stimulera ekonomin. Ett par svar gav inte sitt stöd till åtgärden. I en del av de svar som gav sitt stöd kritiserades propositionen dels. I svaren lyftes fram den korta remisstiden.

Finansministeriet stöder inte skrotningspremie som en åtgärd för att stimulera ekonomin och hänvisade att dylika åtgärder borde granskas som en helhet i samband med de olika åtgärder som regeringen redan vidtagit. Justitieministeriet förde fram flera preciseringar till regeringens proposition.

Sähköinen liikenne ry och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf., Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och –industrin rf, Kesko Oyj tog ställning till att förlänga lagens tillämpningstid. Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och –industrin rf och flera privata personer kritiserade villkoren för tariffanvändning av bilen.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och –industrin rf, Kesko Oyj och Berge Auto Nordics Oy svarade att koldioksidutsläppskravet borde vara högre. Autoliitto ry, Greenpeace och tre privatpersoner ansåg att skrotningspremiet borde även beviljas begagnade bilar. Suomen Motoristit ry, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto och en privat person ansåg att skrotningspremie borde beviljas till utsläppssnåla motorcyklar.

Etanoliautoilijat ry ja St1 Nordic Oy föreslog att skrotningspremie skulle beviljas flexfuelbilar som använder etanol som bränsle. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry och Kaustisen seutukunta

svarade att premiet för bilar som använder metan som bränsle borde vara högre. Bioenergia ry och Neste Oyj föreslog att i systemet för skrotningspremie borde tas i hänsyn förnybara bränsle.

ITS Finland ry, Suomen ympäristökeskus SYKE, Greenpeace och MaaS Global föreslog att premie borde kunna användas för anskaffning av kombinationstjänster som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Cykelförbundet och finansministeriet svarade att premie borde beviljas även vanliga cyklar.

Sammandraget av svaren är tillgänglig i statsrådets databas: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM061:00/2020>

Efter remissbehandlingen har propositionen ändrats så att premie kan fås för nya bilar med utsläpp på högst 120 g/km i stället för 95 g/km. Denna ändring har beaktats i konsekvensbedömningen. Propositionens konsekvensbedömning har också i övrigt preciserats efter remissbehandlingen. Ändringarna baserar sig dock inte på remissvaren utan på det utrednings-arbete som gjorts vid kommunikationsministeriet under remissbehandlingen.

7 Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen. I paragrafen föreskrivs det om lagens tillämpningsområde och dess förhållande till statsunderstödslagen (688/2001). Av statens medel kan åren 2020—2021 beviljas understöd för anskaffning av en ny personbil, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik i stället för en skrotningsfärdig personbil (skrotningspremie), inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten. I fråga om premien ska också statsunderstödslagen tillämpas.

2 §. Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie. Enligt paragrafens 1 mom. kan skrotningspremie beviljas en fysisk person som anskaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik, om han eller hon på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) till skrotning har lämnat en sådan personbil som har använts i trafik under det senaste kalenderåret och omedelbart före skrotningen och som har genomgått första registrering 2010 eller tidigare och vars i fordonstrafikregistret antecknade ägare han eller hon har varit utan avbrott i minst 12 månader före skrotningen. Paragrafen ålägger fordonsägaren att till en insamlare eller behandlare som handlar för producentens räkning lämna in ett fordon som är avsett att skrotas. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en lämplig skrotning. Genom att ställa krav på ägande och trafikanvändning strävas att rikta premie åt de bilister som aktivt använder ett gammalt fordon.

I 2 mom. föreskrivs om de krav som ställs på den nya bilen, den elassisterade cykeln, periodbiljetten i kollektivtrafik och kombinationstjänsten som innehåller reserätt i kollektivtrafik för att skrotningspremie ska beviljas. I momentets 1 punkt föreskrivs att premie kan beviljas om den bil som anskaffas är helt eller delvis eldriven och koldioxidutsläppen inte överstiger 95 gram per kilometer i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för den första registreringen. Syftet med 1 punkten är att i fråga om laddningsbara hybridbilar säkerställa att understödet avser fordon med lägre utsläpp. I 2 punkten i momentet föreskrivs att understöd kan beviljas om den bil som anskaffas är helt eller delvis metandriven eller etanoldriven. I fråga om gasbilar eller etanolbilar föreslås det att gränsvärde för gram per kilometer som baserar sig på koldioxidutsläpp inte tillämpas. I 3 punkten föreskrivs det att den nya bilens koldioxidutsläpp, angivna i enlighet med kraven för typgodkännande enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för första registrering, får

vara högst 120 gram per kilometer. Andra bilar som släpper ut högst 120 gram per kilometer är energieffektiva bensin- eller dieslbilar. Enligt paragrafen anges utsläppen i enlighet med kraven för typgodkännande enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för första registrering. Härmed avses utsläpp enligt WLTP-metoden.

I paragrafens 2 mom. 4 punkten föreskrivs det om förutsättningarna för att premie ska beviljas för anskaffning av en elassisterad cykel. Understöd kan beviljas om den elassisterade cykel som anskaffas är utrustad med pedaler eller vevanordningar och en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen. De föreslagna villkoren utesluter t.ex. elskotrar och vanliga cyklar från stödet.

I paragrafens 2 mom. 5 punkten föreskrivs det om förutsättningarna för att understöd ska beviljas för köp av en periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Villkoret är att dessa köps efter skrotningen av det uttjänta fordonet. Understöd kan inte beviljas för kollektivtrafikbiljetter som skaffats redan före stödperioden. Understöd kan beviljas t.ex. för månadsbiljetter eller årsbiljetter. Understöd kan också beviljas för kombinationer av olika kollektivtrafikbiljetter, t.ex. tåg- och bussbiljetter samt för kombinationsbiljetter för kompletterande för mobilitetstjänster. Kompletterande mobilitetstjänster kan vara bland annat anropsstyrda trafiktjänster eller stadscykelstjänster. Understöd kan inte beviljas för flygbiljetter. Understöd ska enligt förslaget inte beviljas för tilläggstjänster i anslutning till kollektivtrafikbiljetter. Understöd för anskaffning av kollektivtrafikbiljetter ska dock sökas på en gång för alla biljetter som stödet är avsett för.

I 3 mom. föreskrivs det om övriga stöd villkor. I 1 punkten ställs det som villkor att understödstagaren har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den bil som lämnats in för skrotning, av vilket framgår datum för utfärdandet av skrotningsintyget, den skrotningsfärdiga bilens registreringsstecken, dess ägare enligt fordonstrafikregistret samt bilens fordonskategori. Av skrotningsintyget kan den myndighet som beviljar understödet säkerställa att understödstagaren är berättigad till stödet. I 2 punkten sägs det att skrotningsintyget ska vara daterat tidigast när denna lag har trätt i kraft. I 3 punkten bestäms det att en förutsättning för att premien ska beviljas är att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande.

I 4 mom. föreskrivs det om begränsningar i fråga om understödet. Understöd kan betalas endast en gång för samma skrotningsfärdiga personbil. Med detta avses att för en bil som är samägd av flera personer kan skrotningspremie enbart beviljas en gång. Avsikten är att förhindra att understödet missbrukas.

I 5 mom. föreskrivs det om utnyttjande av understödet i kombination med andra under-stöd. Understöd kan enligt förslaget beviljas för anskaffning av en personbil som utnyttjar enbart el som drivkraft, även om annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen. För anskaffning av en renodlad elbil kan skrotningspremien utnyttjas tillsammans med anskaffningsstöd för elbilar.

3 §. Understödet belopp. I paragrafen föreskrivs det om skrotningspremiens belopp. Skrotningspremie beviljas enligt paragrafens 1 mom. av statens medel till ett belopp av 2 000 euro mot anskaffning av en personbil som antingen är helt eller delvis eldriven eller helt eller delvis metandriven. Skrotningspremie beviljas enligt 2 mom. av statens medel till ett belopp av 1 000 euro mot anskaffning av en personbil, vars utsläpp är högst 120 gram koldioxid per kilometer. Enligt 3 mom. beviljas skrotningspremie av statens medel mot anskaffning av en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller

reserätt i kollektivtrafik till ett belopp av 1 000 euro eller högst till ett belopp som motsvarar anskaffningspriset.

4 §. Ansökning av skrotningspremie. I paragrafen föreskrivs om ansökning av skrotningspremie till understödstagaren. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket på ansökan betala understödstagaren skrotningspremie för en ny personbil, elassisterad cykel eller kollektivtrafikbiljetter som uppfyller de förutsättningar som anges i 2 §. Skrotningspremie ska ansökas senast 31.12.2021. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning om den personbil, elassisterade cykel, periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik för vars anskaffning stats-understöd har beviljats samt en kopia av det skrotningsintyg som avses i 2 § 3 mom. 1 punkten. Av den specificerade utredningen ska på ett tillförlitligt sätt framgå priset på och tid-punkten för anskaffningen. Ansökan ska lämnas in hos Transport- och kommunikationsverket senast 31.12.2021.

5 §. Tillsyn och återkrav. I 1 mom. föreskrivs det om tillsyn över och återkrav av statsunderstöd enligt lagen. För tillsyn över och återkrav av skrotningspremie svarar Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelserna i statsunderstödslagen ska tillämpas på verkets tillsynsuppgift, granskningsrätten i anslutning till den och utförandet av granskningen.

6 §. Sökande av ändring. I paragrafen föreskrivs om understödstagarens rätt att begära omprövning. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

7 §. Närmare bestämmelser. I paragrafen föreskrivs om ett bemyndigande med stöd av vilket närmare bestämmelser om förfarandet för ansökan om understöd och utbetalning av understöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §. Ikraftträdande. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs det om lagens temporära giltighetstid. Lagen träder i kraft den 1 december 2020 och gäller till och med den 31 mars 2022. Ansökan för skrotningspremie ska lämnas in enligt 4 moment senast 31.12.2021. Transport- och kommunikationsverket behandlar inom tidsfristen inlämnade ansökningar fram till 31.3.2022. Behandlingen av ansökningarna har huvudsakligen skett i början av stödperioden under de tidigare omgångarna och det uppskattas att enbart få av ansökningarna lämnas in i slutet av år 2021.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 december 2020 och är och gäller till och med den 31 mars 2022. Lagen är avsedd som temporär. Temporära lagen motiveras med tillfälliga behovet av att öka mängden sålda nya bilar. Försäljningen av nya bilar har blivit lidande på grund av pandemin och genom att bevilja stöd är det möjligt att minska pandemins effekt. Till betalningen av stödet reserveras 8 miljoner euro och stöd kan ansökas 1.12.2020-31.12.2021.

9 Genomförande och uppföljning

Efter stödperiodens slut utarbetar Transport- och kommunikationsverket en uppföljningsrapport om skrotningspremiens konsekvenser. I uppföljningsrapporten utreds riktandet av skrotningspremien och dess användningsändamål samt egenskaperna hos de fordon som anskaffats. I bedömningen beaktas dessutom kampanjens konsekvenser för bilhandeln efter kampanjen. I utvärderingen strävar man efter att särskilja skrotningspremielkampanjens effekter från den allmänna utvecklingen i övrigt.

10 Förhållande till andra propositioner

10.1 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till en sjunde tilläggsbudgetproposition och avses bli behandlad i samband med den.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen föreslås det att det stiftas en temporär lag om skrotningspremie. Avsikten är att genom lagen främja en förnyelse av bilbeståndet, elektrifiering av trafiken och en ökad användning av alternativa bränslen. Genom lagen får den som köper en ny personbil med låga utsläpp, en ny elassisterad cykel eller kollektivtrafikbiljetter rätt till ekonomisk gottgörelse när de förutsättningar som anges i lagen uppfylls. I lagen föreskrivs inte om begränsningar som gäller individens rättigheter eller om skyldigheter för individen. Förfarandet enligt lagen är opartiskt och jämlikt. Förfarandet riktar sig inte på ett diskriminerande sätt mot importörer eller köpare av bilar, elassisterade cyklar, periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik. Genom lagen föreskrivs det inte heller om hinder för marknadsinträde och inte heller begränsas bilimporten eller återförsäljningen av bilar.

De närmare bestämmelser som med stöd av lagen får utfärdas genom förordning av statsrådet avses gälla förfarandet för ansökan om och utbetalning av understöd i form av skrotningspremie till den som köper en bil eller en elassisterad cykel eller kollektivtrafikbiljetter. Bestämmelserna är av teknisk natur och gäller inte individers eller sammanslutningars rättigheter eller skyldigheter. Propositionen innehåller inte heller några andra bestämmelser som har relevans med avseende 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.

Kläm

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

Lag

om skrotningspremie för personbilar åren 2020 och 2021

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen

Av statens medel beviljas åren 2020 och 2021, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, understöd för anskaffning av en ny personbil, en elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik för att ersätta en skrotningsfärdig personbil (skrotningspremie), på det sätt som föreskrivs i denna lag. Bestämmelser om statsunderstöd finns dessutom i statsunderstödslagen (688/2001).

2 §

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja skrotningspremie till en fysisk person som skaffat för eget bruk en ny personbil som inte tidigare har genomgått en första registrering, en ny elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller en kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik, om han eller hon på det sätt som anges i 58 § i avfallslagen (646/2011) till skrotning har lämnat en sådan personbil som har använts i trafik under det senaste kalenderåret och omedelbart före skrotningen och har genomgått första registrering 2010 eller tidigare och vars i fordonstrafikregistret antecknade ägare han eller hon har varit utan avbrott i minst 12 månader omedelbart före skrotningen.

Skrotningspremie kan beviljas, om

1) den bil som anskaffats använder som enda drivkraft eller som den ena drivkraften el och har koldioxidutsläpp på högst 95 gram per kilometer, angivna i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för den första registreringen,

2) den bil som anskaffats använder som enda drivkraft eller som den ena drivkraften bränsle som består av metan eller höginblandad etanol,

3) den bil som anskaffats har koldioxidutsläpp på högst 120 gram per kilometer, angivna i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den EU-lagstiftning som gällde vid tidpunkten för den första registreringen,

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

5) periodbiljetten i kollektivtrafik eller kombinationstjänsten som innehåller reserätt i kollektivtrafik är avsedd för inrikes spår- eller vägtrafik.

Förutsättningar för att beviljande av skrotningspremie är dessutom att

1) stödpremiens mottagare har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den bil som lämnats in för skrotning och är angiven som ägare eller innehavare av den nya anskaffade bilen,

2) skrotningsintyget har utfärdats tidigast den 1 december 2020 och senast den 31 december 2021, och

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

Skrotningspremie kan beviljas endast en gång för samma skrotningsfärdiga personbil. Skrotningspremie kan beviljas den som anskaffat en personbil som är enbart eldriven, även om annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

3 §

Understödet belopp

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

Skrotningspremie beviljas av statens medel till ett belopp av 1 000 euro mot anskaffning av en personbil, vars utsläpp är högst 120 gram koldioxid per kilometer.

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

4 §

Ansökning av skrotningspremie

Transport- och kommunikationsverket betalar på ansökan till understödstagaren skrotningspremie för en sådan anskaffad ny personbil, elassisterad cykel, en periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik som uppfyller de förutsättningar som anges i 2 §. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning om den anskaffade personbil, elassisterade cykel, periodbiljett i kollektivtrafik eller kombinationstjänst som innehåller reserätt i kollektivtrafik för vars anskaffning skrotningspremie ansöks samt en kopia av det skrotningsintyg som avses i 2 § 3 mom. 1 punkten. Ansökan ska lämnas in hos Transport- och kommunikationsverket senast 31.12.2021.

5 §

Tillsyn och återkrav

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsyn över och återkrav av skrotningspremie enligt denna lag. Bestämmelser om tillsyn över och återkrav av skrotningspremie finns i statsunderstödslagen.

6 §

Sökande av ändring

I fråga om beslut enligt denna lag 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).

7 §

Närmare bestämmelser

RP 201/2020 rd

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

8 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 december 2020 och gäller till och med den 31 mars 2022.

Helsingfors den 29 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka