

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter ändras. Lagen ändras så att den motsvarar ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd. Anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar och lastbilar ska i fortsättningen beviljas med stöd av den så kallade allmänna gruppundantagsförordningen, medan anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar i fortsättningen ska beviljas med stöd av den så kallade de minimis-förordningen.

I lagen införs bestämmelser om anskaffningsstöd för vätedrivna paketbilar och lastbilar. Propositionen baserar sig på riksdagens uttalande enligt vilket man på såväl nationell nivå som EU-nivå i fortsättningen söker fungerande och effektiva styrmedel för att främja väte som en av drivkrafterna inom trafiken. Dessutom föreslås det att lagen förenklas bland annat genom slopande av bestämmelserna om anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd för personbilar, eftersom ansökningstiden för dem gick ut vid utgången av 2022. Samtidigt föreslås det att hänvisningarna till stöd för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter stryks ur lagens rubrik.

Propositionen hänför sig till den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2023 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	5
2.1 Renodlade elbilar och konvertering av personbilar för gas- och etanoldrift	5
2.2 Eldrivna paket- och lastbilar	7
2.3 Gasdrivna paket- och lastbilar	9
2.4 Vätedrivna fordon	11
2.5 Europeiska unionens lagstiftning	18
3 Målsättning	21
4 Förslagen och deras konsekvenser	22
4.1 De viktigaste förslagen	22
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	22
4.2.1 Konsekvenser för anskaffningsstödet för eldrivna paket- och lastbilar och fordonsbeståndet	23
4.2.1.1 Slopandet av begränsningen på 50 000 euro för anskaffningspris	23
4.2.1.2 Ändringar i stödets maximala belopp	23
4.2.2 Konsekvenser för anskaffningsstödet för gasdrivna paket- och lastbilar och fordonsbeståndet	27
4.2.3 Konsekvenser för användning av väte i trafiken och fordonsbeståndet	27
4.2.4 Konsekvenser för företagen	28
4.2.5 Inverkan på växthusgasutsläppen	28
4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna	29
4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna	29
5 Alternativa handlingsvägar	30
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	30
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	31
6 Remissvar	32
7 Specialmotivering	35
8 Ikraftträdande	44
9 Förhållande till andra propositioner	44
9.1 Samband med andra propositioner	44
9.2 Förhållande till budgetpropositionen	45
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	45
LAGFÖRSLAG	46
Lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter	46
BILAGA	51
PARALLELLTEXT	51
Lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter	51

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Transportsektorn har en stor betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och fullgörandet av Europeiska unionens (EU) åtagande om utsläppsminskning. Utsläppen från trafiken står för cirka en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser och för cirka 40 procent av utsläppen från den så kallade ansvarsfördelningssektorn, som inte omfattas av utsläppshandeln. Växthusgasutsläppen från inrikestrafiken uppgick 2021 till sammanlagt cirka 9,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Cirka 96 procent av inrikestrafikutsläppen det året härrörde från vägtrafiken, av vilka cirka 53 procent var utsläpp från personbilar, drygt 33 procent från lastbilar och 8 procent från paketbilar. Enligt preliminära uppgifter från Statistikcentralen sjönk utsläppen från inrikestrafiken till 9,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2022.

Enligt 2023 uppdaterad EU-lagstiftning ska Finland minska växthusgasutsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 50 procent fram till 2030 jämfört med nivån 2005. Bestämmelser om gällande mål för ansvarsfördelningssektorns utsläppsminskning enligt land finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/857 om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (nedan *ansvarsfördelningsförordningen*). Ansvarsfördelningssektorns hopräknade utsläpp var 2021 cirka 21 procent mindre än 2005. Transportsektorns utsläpp har minskat med cirka 2,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Den nationella klimatlagen (423/2022) anger målen och ramarna för planeringen av Finlands klimatpolitik och för uppföljningen av dess genomförande. Finlands mål enligt lagen är att vara klimatneutralt senast 2035.

Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram förbinder sig Finland till målen i klimatlagen. Enligt regeringsprogrammet krävs det aktiva åtgärder för att uppnå utsläppsmålen. Regeringen inriktar klimatåtgärder på att skapa kostnadseffektivitet, teknikneutralitet och hållbart lönsam affärsverksamhet och erkänner vikten av långsiktighet över valperioderna när det gäller att locka investeringar. Måluppfyllelsen främjas genom en förnuftig och effektiv klimatpolitik såväl nationellt som på EU-nivå och i anknytning till internationella avtal.

I regeringsprogrammet förbinder man sig att fortsätta de åtgärder som syftar till att minska utsläppen från trafiken, men som inte ökar kostnaderna i vardagen, såsom utvecklandet av ett laddningsnätverk för gas- och elbilar och underlättandet av drivkraftsändringar särskilt i den tunga trafiken.

Enligt regeringsprogrammet är vätgasekonomin ett viktigt verktyg i industrins energiomställning och i utnyttjandet av möjligheterna i den gröna omställningen. Den kan spela en viktig roll också när det gäller att minska utsläppen från uppvärmning och trafik på ett sätt som är förnuftigt med tanke på konkurrenskraften och de dagliga kostnaderna. Enligt regeringsprogrammet eftersträvar Finland en andel på 10 procent av EU:s produktion av ren vätgas och minst samma andel av den vidare användningen av vätgas.

Anskaffningen av fordon som drivs med alternativa drivkrafter har understötts sedan 2018. Lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (nedan *lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd*, 1289/2021) trädde i kraft den 1 januari 2022. I lagen föreskrivs om stöd enligt statsbudgeten för anskaffning, det vill säga köp och långtidshyrning, av fordon

som drivs med alternativa drivkrafter, samt för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter. Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn eller en gasdriven lastbil och för anskaffning av en el- eller gasdriven paketbil. Anskaffnings- och konverteringsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket. Anskaffningsstöd för paket- och lastbilar kan sökas fram till den 31 december 2024. För anskaffning av renodlade elbilar eller konvertering av fordon för etanol- eller gasdrift anvisades inga anslag för 2023. Således gick ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd ut den 31 december 2022.

Statsbudgeten för 2022–2023 inkluderar totalt 12 miljoner euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paket- och lastbilar som ett reservationsanslag i moment 31.20.51. Anslaget är fördelat till hälften som anskaffningsstöd för paketbilar respektive lastbilar så att båda fordonskategorierna har anvisats sex miljoner euro i anslag för åren 2022–2023. Anskaffning av gasdrivna lastbilar har understötts sedan 2020 och av eldrivna lastbilar sedan 2021. Med beaktande av anslag budgeterade före 2022 i statsbudgeten har det budgeterats sammanlagt 7 miljoner euro för anskaffningsstöd för lastbilar.

Sammanlagt 2,5 miljoner euro av anslagen har reserverats i budgeten för 2023. Enligt dispositionsplanen i beslutsdelen fördelas anslaget så att 1,5 miljoner euro finns att tillgå för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar och 1 miljon euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar.

Ändringarna i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (nedan *gruppundantagsförordningen*) publicerades i Europeiska unionens offentliga tidning den 23 juni 2023 och trädde i kraft den 1 juli 2023. Ändringarna i gruppundantagsförordningen ska enligt övergångsbestämmelsen i artikel 58.4 beaktas i de nationella stödordningarna inom sex månader från att de trädde i kraft, det vill säga senast den 1 januari 2024. Enligt 2 § 2 mom. i den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd finns det bestämmelser om beviljande av stöd till juridiska personer eller enskilda näringsidkare förutom i den lagen även i den allmänna gruppundantagsförordningen. Det nationella rättsläget ska till denna del ses över så att det motsvarar ändringarna i den allmänna gruppundantagsförordningen i enlighet med EU:s lagstiftning om statligt stöd.

Riksdagen förutsatte i sitt uttalande (RSv 147/2022) i samband med behandlingen av ändringarna i lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd (RP 171/2022 rd) att man på såväl nationell nivå som EU-nivå i fortsättningen söker fungerande och effektiva styrmedel för att främja väte som en av drivkrafterna inom trafiken. Vätedriven paket- och lastbilar kan få stöd inom ramen för budgetbesluten 2023, varför införandet av nya stödformer inte ökar statens utgifter.

Lagstiftningens förhållande till övrig lagstiftning på nationell nivå har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (RP 215/2021 rd).

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utkastet till propositionen behandlades vid ett sektionssammanträde vid företagsstödsdelegationen den 28 augusti 2023 och vid företagsstödsdelegationens sammanträde den 8 september 2023. Företagsstödsdelegationen lämnade den 1 september 2023 ett skriftligt utlåtande om regeringens proposition i fråga om tillämpningen av EU:s lagstiftning om statligt stöd. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025.00/2023>.

På grund av att propositionen brådskade fanns det behov av att avvika från de sedvanliga anvisningarna om yttranden och höranden i lagberedningen. Remissbehandlingen av propositionen har ordnats med en kortare tidsfrist än vanligt för att propositionen ska kunna behandlas i samband med den andra tilläggsbudgeten för 2023. Propositionen var på remiss 13.7–9.8.2023.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Renodlade elbilar och konvertering av personbilar för gas- och etanoldrift

Bensin är fortfarande den populäraste drivkraften för personbilar, men antalet eldrivna personbilar fortsätter öka. År 2022 ökade antalet renodlade elbilar med 98 procent och antalet laddhybridbilar med 36 procent jämfört med året innan. Sammanlagt utgjorde de 4,1 procent av alla registrerade personbilar. I slutet av 2022 fanns det i registret för Finland utom Åland 46 584 renodlade elbilar och 107 115 laddhybridbilar.¹ I januari–maj 2023 genomgick 12 209 renodlade elbilar första registrering och 2 888 begagnade renodlade elbilar importerades till Finland. Under 2020 importerades 915 begagnade renodlade elbilar. Av de begagnade personbilar som importerades i januari–maj 2023 var 21,7 procent renodlade elbilar.² I mars 2023 hade priserna på nya bilar stigit med i snitt 7,6 procent jämfört med 2022. Prisökningen förklaras av inflationen och dyrare priser på komponenter. År 2022 kostade en ny bil 37 000 euro, medan priset på en ny elbil i snitt var lite mer än 50 000 euro.³

Ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar gick ut den 31 december 2022 genom de ändringar som gjordes i lagen om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (986/2022). Lagen trädde i kraft den 12 december 2022. Bestämmelser om anskaffningsstöd för renodlade elbilar finns fortfarande i den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, det vill säga hänvisningarna till stödformen i fråga har inte strukits trots att ansökningstiden har gått ut. Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan enligt den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd beviljas en fysisk person som köper eller förbinder sig att i minst tre år för eget bruk hyra en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått första registrering. Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas till ett belopp på 2 000 euro.

Det har varit möjligt att ansöka om anskaffningsstöd för renodlade elbilar sedan 2018. Hittills har riksdagen fattat beslut om finansiering på sammanlagt 38 miljoner euro. I anslagen ingår även stöd för ändring, det vill säga konvertering av personbilar. Ingen tilläggsfinansiering har anvisats för anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd för 2023. Cirka 94,5 procent av de anslag som anvisades för anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd reserverades.

Efterfrågeeffekten på renodlade bilar av att stödordningen för renodlade elbilar avslutades bedömdes vara liten, eftersom det under 2022 har uppstått ett globalt efterfrågeöverskott på marknaden för renodlade elbilar. Efterfrågan på renodlade elbilar översteg utbudet även i Finland. Enligt bilbranschen väntas registreringen av nya personbilar vända neråt hösten 2023, eftersom

¹ Statistikcentralen. Motorfordonsbeståndet. <https://stat.fi/sv/statistik/mkan>.

² Traficom. Statistikdatabas. <https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/>.

³ Autoalan keskusliitto. Bilbranschens prognos för drivkrafter 2023. https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet_2023_06_13.pdf.

kundbeställningarna på nya bilar är exceptionellt få.⁴ Det här kan inverka också på antalet första-gångsregistrerade renodlade elbilar.

Transport- och kommunikationsverket Traficom publicerade den 6 juni 2023 en uppföljningsundersökning om effekten av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022.⁵ Syftet med undersökningen var att utreda hur kampanjen påverkade bilbeståndet, bilar-nas koldioxidutsläpp och fördelningen mellan olika drivkrafter samt hur kostnadseffektiv kampanjen var för att minska utsläppen och om stödet påverkade användningen av andra fordon.

Anskaffningsstödet för renodlade elbilar var populärt. Under åren 2018–2022 söktes anskaffningsstöd för totalt 17 475 renodlade elbilar. Alla ansökningar beviljades dock inte ur de reserverade medlen, till exempel på grund av att ansökningarna återkallades. Under tiden 1.1–30.6.2023 återkallades 225 ansökningar om anskaffningsstöd för renodlade elbilar. En av de orsaker de sökande uppgav för återkallandet vara att bilköpet inte blev av.

Av de renodlade elbilar som registrerades för första gången 2018–2022 hade cirka hälften fått anskaffningsstöd. Av dem som svarade på enkäten i samband med uppföljningsrapporten skulle 57 procent ha skaffat samma bil även utan anskaffningsstöd. Samtidigt verkar anskaffningsstödet enligt enkäten ofta ha utgjort den avgörande impulsen att skaffa en renodlad elbil. De som har utnyttjat anskaffningsstödet hade en högre socioekonomisk ställning jämfört med andra som registrerade en ny bil för första gången. De disponibla årliga inkomsterna för dem som utnyttjade anskaffningsstödet var i snitt 10 000 euro högre än de genomsnittliga inkomsterna för personer som registrerade andra än renodlade elbilar, till exempel bilar med förbränningsmotor. Klimateffekten av kampanjen för anskaffningsstödet bedömdes vara en utsläppsminskning på cirka 256 000 ton koldioxid när man i beräkningarna beaktade användningen av bilen under hela livsrytmen på 16 år. Kampanjens nytto-/kostnadsförhållande var cirka 136 euro per ton koldioxid, när man som kostnader beaktar endast stödet på 2 000 euro per bil.

Bensindrivna bilar kan ändras det vill säga konverteras för gas- eller etanoldrift. Konverteringen kan man låta göra på vissa bilverkstäder. Konvertering av en gammal bil är ett sätt att underlätta övergången från fossila bränslen till rena resor också för sådana människor och hushåll som inte nödvändigtvis har möjlighet eller vilja att skaffa en ny bil.

Liksom anskaffningsstödet för renodlade elbilar upphörde också ansökningstiden för konverteringsstödet genom ändringar i den nämnda lagen 986/2022 den 31 december 2022. Konverteringsstöd hade beviljats sedan 2018. Bestämmelser om konverteringsstöd finns fortfarande i den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, det vill säga hänvisningarna till stödformen i fråga har inte strukits trots att ansökningstiden har gått ut. Enligt den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan konverteringsstöd beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Konverteringsstöd kan beviljas till ett belopp på 1 000 euro för att konvertera en personbil till gasdrift eller ett belopp på 200 euro för att konvertera en personbil till etanoldrift. Konverteringsstöd kan under ett kalenderår beviljas en och samma sökande högst en gång.

⁴Autoalan tiedotuskeskus. 3.7.2023. Utsläppen från nya bilar har klart minskat. https://www.aut.fi/ajan-kohtaista/tiedotteet/uusien_autojen_paastot_ovat_vahentyneet_selvasti.3479.news.

⁵Traficom. Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022. Traficoms forskningsrapporter och utredningar 10/2023. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ti-etuosuojaseloste%20s%C3%A4hk%C3%B6autotutkimukseen.pdf>.

Under åren 2018–2022 inkom totalt 7 635 ansökningar om konverteringsstöd, av vilka cirka 90 procent, det vill säga 6 934 ansökningar gällde konvertering till etanoldrift och cirka 10 procent, det vill säga 701 ansökningar konvertering till gasdrift. För 135 ansökningar om konverteringsstöd beviljades inte stöd. Merparten av det budgeterade anslaget för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd gick till anskaffningsstödet för renodlade elbilar, eftersom 6 procent, det vill säga totalt cirka 2,1 miljoner euro av anslaget användes för konverteringsstöd.

Genom de ändringar i fordonslagen (82/2021) som trädde i kraft den 1 april 2023 tilläts flexibla konverteringar i alla fordonskategorier och för fordon i alla åldrar. Enligt 7 a § 1 mom. i fordonslagen får ett fordon trots bestämmelserna i 7 § 1–4 mom. i den lagen ändras på ett sådant sätt att det inte uppfyller de tekniska krav som avses i de bestämmelserna endast om ändringarna inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet eller miljöegenskaper. Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om alternativa tekniska krav till de tekniska krav som avses i 7 § 1 mom. i vilka beaktas fordonets användningsändamål och möjligheterna att praktiskt genomföra ändringarna samt föreskrifter om ytterligare krav genom vilka det säkerställs att fordonet är säkert och de negativa konsekvenserna för miljön är små efter ändringarna. Transport- och kommunikationsverket utfärdade den 5 juni 2023 en föreskrift om ändring av punkt 6.3 i föreskriften om ändring av bilar och till dem tillhörande släpvagnars konstruktion (TRAFICOM/534395/03.04.03.00/2022). Föreskriften trädde i kraft den 19 juni 2023 och syftar till att genomföra målet med ändringen av fordonslagen att underlätta drivkraftskonverteringarna till den del det handlar om omvandling till etanoldrift.

2.2 Eldrivna paket- och lastbilar

Vid utgången av 2022 fanns det 343 715 paketbilar i användning i trafik.⁶ Diesel är överlägset den mest populära bland drivkrafter för paketbilar. År 2022 var 96,5 procent av paketbilarna i trafik dieseldrivna, medan 2,7 procent var bensindrivna. Andelen alternativa drivkrafter bland paketbilarna i trafik 2022 uppgick till cirka 0,86 procent.

Antalet första registreringar av eldrivna paketbilar håller dock på att öka. År 2021 fanns det 796 eldrivna paketbilar och 182 laddhybridbilar i trafik, mot 1 556 eldrivna paketbilar och 258 laddhybridbilar i trafik 2022. Anskaffningspriset på en eldriven paketbil är ungefär 1,5 gånger högre än priset på en paketbil med förbränningsmotor.

Lastbilarna står för en betydande andel av växthusgasutsläppen från trafiken eftersom deras bränsleförbrukning är hög på grund av deras storlek och massa och för att det körs mycket med dem. Antalet lastbilar är emellertid tämligen litet i förhållande till antalet person- och paketbilar. År 2022 fanns det 92 633 lastbilar i trafik.

Den tunga trafikens omställning till fossilfria drivkrafter har gått långsamt. År 2022 var 96,8 procent av de lastbilar som används i trafiken dieseldrivna, medan 2,4 procent var bensindrivna. Andelen alternativa drivkrafter bland lastbilarna i trafik uppgick till cirka 0,7 procent. År 2022 fanns det 25 eldrivna lastbilar i användning i trafik. De levererade eldrivna lastbilarna har närmast varit förserier. Läget förväntas ändra under den närmaste tiden eftersom tillverkarna har presenterat kommande modeller av eldrivna lastbilar även i Finland och förhandsförsäljningen av dem har inletts.

⁶ Statistikcentralen. Motorfordonsbeståndet. <https://stat.fi/sv/statistik/mkan>.

Ibruktagandet av alternativa drivkrafter i den tunga trafiken begränsas framför allt av det höga anskaffningspriset på fordonen och det begränsade modellsortimentet för olika användningsändamål. För att vara ett kommersiellt attraktivt alternativ måste den alternativa drivkraften vara konkurrenskraftig till drifts- och kapitalkostnaderna under bilens livscykel. För närvarande är anskaffningspriset på eldrivna lastbilar förknippat med stor osäkerhet eftersom de producerade mängderna fortfarande är små och efterfrågan sannolikt avsevärt större än utbudet. En kalkylator på Transport- och kommunikationsverket webbsida anger att anskaffningspriset på eldrivna lastbilar uppskattas vara 2,5 gånger högre än på dieseldrivna lastbilar.⁷ De totala kostnaderna för en eldriven lastbil är högre än för en dieseldriven under en distributionslastbils hela livscykel. Livscykelkostnaderna är emellertid känsliga för ändringar i energipriset. Om priset på energi (utan moms) sjunker till 0,15 euro/kWh ligger de totala kostnaderna för en eldriven lastbil efter 600 000 kilometer på samma nivå som för dieseldrivna. Eldrivna lastbilar är fortfarande sällsynta, varför det är svårt att göra samma bedömning av anskaffningspriset i förhållande till dieseldrivna lastbilar. Tekniken och modellsortimentet är stadda i utveckling och därmed är anskaffningskostnaderna för eldrivna lastbilar betydligt högre än för dieseldrivna lastbilar.

Sedan den 1 januari 2022 har det varit möjligt att söka anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar och lastbilar. Enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan anskaffningsstöd för paketbil beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven paketbil som inte har genomgått första registrering. Anskaffningsstöd för paket- och lastbil kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av en paket- och lastbil, och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av högst fem paket- eller lastbilar. Anskaffningsstödet maximala belopp som beviljas juridiska personer eller enskilda näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överskrida 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Den som ansöker om stöd ska lämna in ansökan innan bindande anskaffning eller långtidshyrning av fordonet görs. Transport- och kommunikationsverket betalar ut anskaffningsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut.

Enligt den gällande lagen kan ansökningsstöd för eldrivna last- och paketbilar sökas fram till den 31 december 2024.

Anskaffningsstödet för eldrivna paketbilar är graderat efter fordonets storlek och massa och är 2 000, 4 000 eller 6 000 euro. Anskaffningsstödet för en eldriven lastbil och släpvagn är enligt fordonets storlek mellan 6 000 och 50 000 euro. Anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar har utifrån de ansökningar som inkommit mellan ingången av 2022 och utgången av juni 2023 reserverats för sammanlagt 535 ansökningar. Under samma tidsperiod har det reserverats anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar för sammanlagt 48 ansökningar. I antalet ansökningar och de reserverade anslagen har man även beaktat sådana ansökningar som det inte har fattats slutligt beslut om. Således är det möjligt att en del av de inkomna ansökningarna inte uppfyller lagens villkor för beviljande av stöd och måste avslås.

Antalet beslut om beviljat stöd för eldrivna paketbilar har hållit sig relativt oförändrat 2022 och 2023, varför det är befogat att anta att stödet kommer att utnyttjas i samma storleksklass även framöver. Antalet förstagångsregistrerade eldrivna paketbilar har emellertid under 2023 varit cirka dubbelt så stort som 2022. Skillnaden kan delvis bero på långa leveranstider, då stödbesluten för 2022 blir förstagångsregistreringar först 2023, eller på att vissa populära eldrivna

⁷ Traficom. Utsläpps- och kostnadskalkylator för paketbilar och lastbilar. <https://tieto.traficom.fi/sv/uts-lapps-och-kostnadskalkylator-paketbilar-och-lastbilar>.

paketbilar (t.ex. Volkswagen ID. Buzz) till pris och massakombination är sådana att det inte har kunnat beviljas stöd för dem.

Antalet beslut om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar har mer än fördubblats mellan 2022 (maj–december) och 2023, samtidigt som de månatliga variationerna i stödbesluten har varit stora. När det under hela 2022 lämnades in totalt 17 ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar, kom det under januari–juli 2023 in 30 ansökningar. Antalet ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar som lämnades in i januari–juli är större än antalet eldrivna lastbilar i trafik i Finland 2022.

	Ansökningar totalt (paket- bilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar totalt (lastbilar)	Euro (lastbilar)
Januari	18	82 257,74	4	72 000
Februari	42	152 273,45	10	180 000
Mars	22	70 938,44	5	118 000
April	24	109 869,5	3	42 998
Maj	20	83 989,52	1	40 000
Juni	19	86 556	6	167 000
Juli	21	98 476,4	1	25 000
Sammanlagt	166	680 361,05	30	644 998

Tabell 1: Läget 2023 för ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar, uppgifter per 1.8.2023, Transport- och kommunikationsverket

Ansökningar totalt (paketbilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar totalt (lastbilar)	Euro (lastbilar)
548	2 185 842,01	47	991 998

Tabell 2: Totalläget 2022–2023 för ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar, uppgifter per 1.8.2023, Transport- och kommunikationsverket

2.3 Gasdrivna paket- och lastbilar

Vid utgången av 2022 fanns det 1 116 gasdrivna paketbilar i användning i trafik.⁸ Försäljningspriset 2021 på nya gasdrivna paketbilar varierade beroende på modell mellan cirka 50 000 och 60 000 euro. Utbudet av gasdrivna paketbilar är mycket begränsat, varför det är svårt att bedöma deras anskaffningspris i förhållande till traditionella bilar med förbränningsmotor.

⁸ Statistikcentralen. Motorfordonsbeståndet. <https://stat.fi/sv/statistik/mkan>.

I slutet av 2022 fanns det 489 gasdrivna lastbilar i användning i trafik. Trots att andelen gasdrivna lastbilar bland första registreringarna har börjat öka under den senaste tiden är deras andel av fordonsbeståndet fortfarande mycket liten. Gasdrivna lastbilar representerar ny teknik i utveckling, som det tillsvidare finns begränsat med information om och användarerfarenheter av. Gasdrivna lastbilar delas in i fordon som använder komprimerad naturgas eller biogas (nedan även CNG/CBG, dvs. compressed natural gas eller compressed biogas på engelska) och lastbilar som använder flytande naturgas (nedan även LNG/LBG, dvs. liquefied natural gas eller liquefied biogas på engelska). Anskaffningspriset på tunga fordon varierar stort beroende på fordonets egenskaper och storlek. Med kalkylatorn på Transport- och kommunikationsverket webbsida uppskattas det att anskaffningspriset på gasdrivna lastbilar är 1,3 gånger högre än på dieseldrivna lastbilar.⁹

Anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar har kunnat sökas sedan den 1 december 2020 och för gasdrivna paketbilar sedan den 1 januari 2022. Enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan anskaffningsstöd för paketbil beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny gasdriven paketbil som inte har genomgått första registrering. Anskaffningsstöd för paket- och lastbil kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av en paket- och lastbil och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av högst fem paket- eller lastbilar. Anskaffningsstödet maximala belopp som beviljas juridiska personer eller enskilda näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överskrida 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Den som ansöker om stöd ska lämna in ansökan innan bindande anskaffning eller långtidshyrning av fordonet görs. Transport- och kommunikationsverket betalar ut anskaffningsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut.

Anskaffningsstödet för lastbil är graderat enligt fordonets storlek. Stöd kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas, varvid stödbeloppen är 2 000 euro, 4 000 euro eller 6 000 euro, och för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas, varvid stödbeloppet är 14 000 euro.

Enligt den gällande lagen kan anskaffningsstöd för gasdrivna last- och paketbilar sökas fram till den 31 december 2024. Anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar har utifrån de ansökningar som kommit in mellan ingången av 2022 och utgången av juni 2023 reserverats för en (1) ansökan. Under samma period har det reserverats anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar för sammanlagt 80 ansökningar. I antalet ansökningar och de reserverade anslagen har man även beaktat sådana ansökningar som det inte har fattats slutligt beslut om. Således är det möjligt att en del av de inkomna ansökningarna inte uppfyller lagens villkor för beviljande av stöd och måste avslås.

Efterfrågan på gasdrivna paketbilar begränsas av det mycket begränsade utbudet. Det genomsnittliga antalet ansökningar som avsåg gasdrivna lastbilar har under 2022 och 2023 hållit sig mestadels lika stort, det vill säga något över fyra ansökningar i månaden.

	Ansökningar to- talt (paketbilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar to- talt (lastbilar)	Euro (lastbilar)

⁹ Traficom. Utsläpps- och kostnadskalkylator för paketbilar och lastbilar. <https://tieto.traficom.fi/sv/uts-lapps-och-kostnadskalkylator-paketbilar-och-lastbilar>.

Januari	0	0	3	24 000
Februari	0	0	4	40 000
Mars	1	1 144,84	4	56 000
April	0	0	3	34 000
Maj	0	0	6	68 000
Juni	0	0	4	56 000
Juli	0	0	9	109 443,48
Sammanlagt	1	1 144,84	33	389 443,48

Tabell 3 Läget 2023 för ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar, uppgifter per 1.8.2023, Transport- och kommunikationsverket

Ansökningar totalt (paketbilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar totalt (lastbilar)	Euro (lastbilar)
1	1 144,84	88	1 003 492,23

Tabell 4 Totalläget 2022–2023 för ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar, uppgifter per 1.8.2023, Transport- och kommunikationsverket

2.4 Vätedriva fordon

Väteutsläpp och väteteknik i trafiken

Väte kan erbjuda ett koldioxidsnålt alternativ till fossila råmaterial och energikällor, förutsatt att vätet har producerats utsläppsfritt. Utsläppen från drivkraften under fordonets livscykel beror utöver på fordonets produktion, användningsfas samt återvinning dessutom på hur drivkraften produceras. Väte kan klassificeras utifrån produktionssätt och råmaterial. Väte som framställts ur fossil naturgas så att koldioxid släpps ut i atmosfären vid produktionen kallas grått väte. Om koldioxiden tas till vara och lagras i processen, talar man om blått väte. Grönt väte är väte som framställs i elektrolys med användning av förnybar el. Om det används ren el i elektrolysen handlar det om koldioxidsnålt väte. Kommissionen publicerade den 10 februari 2023 ett förslag till delegerad rättsakt om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 (nedan *RED II-direktivet*).¹⁰ I den delegerade rättsakten föreslås bestämmelser om under vilka förutsättningar väte, vätebaserade bränslen eller andra energikällor kan anses vara förnybara flytande och gasformiga trafikdrivmedel av icke-biologiskt ursprung eller så kallade RFNBO-bränslen. RFNBO-bränslen definieras i artikel 2 första stycket led 36 i RED II-direk-

¹⁰ Kommissionens förslag till delegerad förordning om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 genom fastställande av en unionsmetod med närmare regler för produktion av förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung (C/2023/1087 final).

tivet enligt vilket det med förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung avses flytande eller gasformiga bränslen av annat slag än biodrivmedel eller biogas, vilkas energiinnehåll hämtas från andra förnybara energikällor än biomassa och som används inom transportsektorn.

Användningen av väte i fordon är en teknik i utveckling. De vätedrivna fordonen kan indelas i två klasser enligt deras funktionsprincip: bränslecellsdriven elbil (FCEV, fuel cell electric vehicle på engelska) det vill säga vätedrivna elbilar och vätedrivna bilar med förbränningsmotor (HICEV, hydrogen internal combustion engine vehicle). I allmänspråket avses med vätedrivna fordon eller vätefordon ofta bränslecells-bilar, som i fråga om teknik och marknad har hunnit längre än vätedrivna bilar med förbränningsmotor. Enligt den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan man inte ansöka om anskaffningsstöd för vätedrivna fordon.

För reaktionen behövs utöver väte (H_2) dessutom syre från luften (O_2) och som resultat bildas vattenånga (H_2O) och värme. Bränslecells-bilar avger vid användning inga andra utsläpp, det vill säga den ger inga växthusgasutsläpp som bidrar till klimatförändringen och inga lokala utsläpp som är skadliga för människors hälsa. Bränslecells-bilar kan emellertid släppa ut väte i luften i små mängder och koncentrationer.

Med vätedrivna bilar med förbränningsmotor avses förbränningsmotorbilar som även tankar väte. I stället för bränslecell och elmotor har bilen en vätedriven förbränningsmotor som i många avseenden påminner om en traditionell förbränningsmotor som drivs med fossila bränslen. Väte (H_2) reagerar i förbränningsmotorn med syre (O_2) i luften och bildar vattenånga (H_2O). Som vid användning av traditionella bilar med förbränningsmotor kan luftens kväve i vätedrivna förbränningsmotorer vid höga temperaturer reagera och bilda kväveoxidutsläpp (NOX) som hör till de lokala utsläpp som försämrar luftkvaliteten. Sålunda alstrar vätedrivna bilar med förbränningsmotor inte växthusgasutsläpp, men kan inte anses vara fullständigt utsläppsfria på grund av kväveoxidutsläppen som är skadliga för människans hälsa. Vätedrivna bilar med förbränningsmotor har en sämre verkningsgrad än bränslecells-bilar, det vill säga de förbrukar mer väte än bränslecells-bilar. Av de stora biltillverkarna har åtminstone Toyota meddelat att de utvecklar vätedrivna bilar med förbränningsmotor.

Väte kan omvandlas även till en annan molekyl, till exempel syntetisk metan (CH_4), ammoniak (NH_3) eller metanol ($CH_3 OH$). Av väte kan även framställas flygfotogen eller diesel som är långkedjade kolbränslen. Olika bränslen förädlade ur väte kallas syntetiska bränslen eller elektrobränslen.

Väte kan ha en viktig roll i transportsektorns omställning till ren teknik, i synnerhet inom tunga godstransporter och fjärrkollektivtrafik, där laddningsmöjligheterna på vägen är begränsade. Fördelen med ett vätedrivet fordon jämfört med ett eldrivet är längre räckvidd och snabbare tankning. En vätedriven lastbil kan med en tankning ha en räckvidd på upp till 1 000 kilometer. I tung trafik på mycket långa sträckor krävs det av eldrivna fordon antingen mycket högintensiv och välplacerad laddningsinfrastruktur eller stor batterikapacitet och dyra ackumulatorbatterier, varvid väte kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Väte kan vara ett alternativ för att komplettera elanvändning även i andra än tunga fordonskategorier. I personbilar bedöms el vara det förmånligare alternativet i nästan alla fall. Eftersom det behövs energi för att framställa väte, är direkt eldrift även ett mer energieffektivt alternativ än användning av väte.

Beståndet av vätedrivna fordon och deras marknadsläge

Globalt sett finns den huvudsakliga marknaden för vätedrivna fordon utanför Europa. Enligt en rapport av den internationella energioorganisationen IEA som granskar utsikterna för eldrivna fordon 2023¹¹ ökade globalt sett antalet bränslecellsbilar i trafik 2022 med 40 procent till sammanlagt cirka 72 000 bränslecellsfordon. Största delen, cirka 80 procent, av bränslecellsfordonen i trafik var personbilar, medan andelen av såväl bussar som lastbilar av bränslecellsfordonen i trafik var cirka 10 procent.

Enligt den internationella energioorganisationen IEA:s rapport används och säljs i global jämförelse vätedrivna fordon mest i Sydkorea, som står för hälften av alla vätedrivna fordon i trafik. Två tredjedelar av alla förstagångsregistrerade vätedrivna fordon 2022 såldes i Sydkorea. Näst-flest vätedrivna fordon, det vill säga cirka 15 000 bränslecellsbilar, finns i Förenta staterna, och tredje flest vätedrivna fordon i Kina. Försäljningen av vätedrivna fordon i Kina ökade 2023 med över 60 procent, vilket är en avsevärt högre siffra än Förenta staternas motsvarande siffra, mer än 20 procent. I Kina finns merparten, över 95 procent, av alla vätedrivna lastbilar och nästan 85 procent av alla vätedrivna bussar. Antalet vätedrivna paketbilar i världen är färre än 1 000 och av dem används merparten i Kina.

Uppgifterna om antalet vätedrivna fordon i trafikanvändning i Europa och om hur många som årligen registreras varierar något beroende på källan. The Fuel Cell Hydrogen Observatory (FCHO) tillhandahåller öppna data och aktuell information om vätesektorn. FCHO:s uppgifter baserar sig i mycket på uppgifter från Europeiska centralen för uppföljning av alternativa bränslen (EAFO, European Alternative Fuels Observatory på engelska).

Enligt FCHO är användningen av vätedrivna fordon i tillväxt. Vid utgången av 2021 fanns det totalt 4 050 registrerade vätedrivna fordon i Europa. Av dessa var största delen (3 396 st.) personbilar av vilka 1 236 var registrerade i Tyskland. Största delen av de vätedrivna paketbilarna i trafik i Europa fanns i Frankrike. Av de totalt färre än 330 paketbilar som är registrerade i europeiska länder är 273 registrerade i Frankrike. Största andelen respektive antalet av fordonen inom tunga godstransporter (cirka 80 procent dvs. 80 fordon) fanns i Schweiz. 2021 pågick det i Schweiz ett pilotprojekt i syfte att registrera 1 600 vätedrivna lastbilar senast 2025. Under 2021 registrerades 41 vätedrivna lastbilar inom ramen för projektet.¹² Andelen vätedrivna personbilar var emellertid fortfarande liten, mindre än 0,01 procent, av försäljningen av personbilar i Europeiska unionens medlemsstater 2021.¹³

I Tyskland ökade registreringarna av vätedrivna bilar från 2020 till 2021 med cirka 70 procent. Antalet registrerade vätedrivna bilar ökade mest i Schweiz, där registreringarna under samma tid ökade med 103 procent. I Schweiz förstagångsregistrerades totalt 126 vätedrivna personbilar 2021.¹⁴

¹¹ IEA, Global EV Outlook 2023. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/dacf14d2-eabc-498a-8263-9f97fd5dc327/GEVO2023.pdf>.

¹² FCHO, Chapter 1 Technology and Market 2022. <https://www.fchobservatory.eu/sites/default/files/reports/Chapter%201%20-%20Technology%20and%20Market%20-%202022%20Final%20Revised%2007.2022.pdf>

¹³ ACEA. New passenger car registrations in EU. 18.5.2023. <https://www.acea.auto/figure/new-passenger-car-registrations-in-eu/>.

¹⁴ FCHO, 2022. <https://www.fchobservatory.eu/sites/default/files/reports/Chapter%201%20-%20Technology%20and%20Market%20-%202022%20Final%20Revised%2007.2022.pdf>.

Vid utgången av september 2022 fanns det två vätedrivna fordon i trafik i Finland. Båda fordonen var personbilar.

Anskaffningspriser på vätedrivna fordon och priset på väte

Det är för närvarande mycket svårt att ange ett anskaffningspris på vätedrivna fordon eftersom det i praktiken saknas listpriser. På den finska marknaden finns det några modeller av vätedrivna personbilar. Anskaffningspriset på dem varierar enligt offentliga uppgifter mellan 70 000 och 80 000 euro.

Enligt uppgifter från offentliga källor ligger priserna på vätedrivna paketbilar som nyligen lanserats i Frankrike och Tyskland beroende på utrustning mellan 100 000 och 170 000 euro, det vill säga i det här skedet är de avsevärt dyrare än motsvarande dieseldrivna paketbilar och även laddningsbara eldrivna paketbilar. De första modellerna av vätedrivna paketbilar har presenterats i Finland, men inga listpriser finns ännu tillgängliga.

Det är för närvarande mycket svårt att ange ett anskaffningspris på tunga vätedrivna fordon. I praktiken erbjuds det inte i Europa massproducerade vätedrivna lastbilar, varför de levererade fordonen är separat framställda för beställarnas forsknings-, försöks- och demonstrationsändamål. Dessutom är prisintervallet för olika tunga fordon mycket brett på grund av bredden i storlek och egenskaper hos dem.

Priserna på vätedrivna lastbilar som kommer ut på marknaden har studerats, angetts och jämförts tillsammans med deras framtida utveckling. Enligt uppskattning ligger cirkapriset på vätedrivna lastbilar mellan 350 000 och 300 000 euro 2023. Priset förväntas sjunka till cirka 200 000 euro fram till 2030. Samtidigt förväntas cirkapriserna på det för närvarande vanligaste dieseldrivna lastbilarna stiga något fram till 2030. I en rapport från International Council of Clean Transportation (ICCT)¹⁵ presenteras en uppskattning av inköpsprisutvecklingen fram till 2030 för en i Mellaneuropa typisk 4x2-axlad dieseldriven 40 tons lastbil och en vätedriven 42 tons lastbil med lång distans (660 km). Priset ligger fortfarande nära 400 000 euro men bedöms sjunka till cirka 200 000 euro fram till 2030, medan priset på en motsvarande dieseldriven lastbil stiger något, men dock håller sig under 150 000 euro. I en annan rapport från ICCT¹⁶ har det för vätedrivna lastbilar som prisspann angetts 200 000–600 000 dollar och för eldrivna lastbilar 200 000–800 000 dollar. Enligt rapporten beror inköpspriset på eldrivna lastbilar till stor del på hur stort batteripaketet är, det vill säga priset stiger avsevärt med räckvidden och ökad kombinationsstorlek. På samma sätt påverkas priset på vätedrivna lastbilar mer av den nominella effekten på bränslecellsenheten än av räckvidden. Priserna på fordon påverkas kraftigt av teknikens utveckling, prisutvecklingen för råmaterial och komponenter samt produktionsmängder.

ICCT bedömer att priset vid pumpen 2020 på förnybart väte producerat med sol- eller vindenergi i Europa i snitt var cirka 11 euro/kg och att man i bästa fall kommer ner till ett pris vid pumpen på under 6 euro 2030.¹⁷

Infrastrukturen för distribution av väte

¹⁵ Basma et al. Fuel-cell hydrogen long-haul trucks in Europe: a total cost of ownership analysis. The ICCT 2022. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/09/eu-hvs-fuels-evs-fuel-cell-hdvs-europe-sep22.pdf>.

¹⁶ The ICCT 2022. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/02/purchase-cost-ze-trucks-feb22-1.pdf>.

¹⁷ The ICCT 2022. <https://theicct.org/publication/fuels-eu-onsite-hydro-cost-feb22/>.

Finland har för närvarande inte en enda vätetankningsstation i funktion. Tidigare fanns det totalt två vätetankningsstationer, en i Nordsjö och en i Voikoski, men de stängdes på grund av bristande efterfrågan. Det program för infrastrukturstöd för trafik som Energimyndigheten beviljar utvidgades 2022 till att omfatta förutom distributionsinfrastruktur för el och gas även infrastruktur för tankning av väte. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljandet av understöd finns i statsrådets förordning om infrastrukturstöd för främjande av eltrafik och för användning av biogas och förnybart väte i trafiken 2022–2025 (178/2022).

Fram till utgången av juni 2023 har Energimyndigheten beviljat stöd för byggandet av fem allmänna vätetankningsstationer som fritt kan användas av alla. Stationerna som får stöd planeras ligga i Lundo i närheten av Åbo, i Helsingfors (2 st.), i Träskända och i Vanda.¹⁸ I vissa europeiska stater är infrastrukturen för väte längre utvecklad än i Finland. Enligt EAFO fanns det i juni 2023 tre vätetankningsstationer i Sverige, två i Norge och sex i Danmark. Tyskland har med totalt 89 vätetankningsstationer kommit längst bland de europeiska staterna i utvecklandet av ett nät för tankning av väte.¹⁹

Medlemsstaterna i Europeiska unionen, parlamentet och kommissionen nådde den 28 mars 2023 en preliminär överenskommelse om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (COM/2021/559 final, givet den 14 juli 2023, nedan *AFIR-förordningen*). Europaparlamentet antog förordningen vid sitt plenum den 10 juli 2023. Europeiska unionens råd bestående av medlemsstaterna i Europa antog AFIR-förordningen den 25 juli 2023. Förordningen syftar till att främja ibruktagandet av infrastruktur för alternativa bränslen, som vätgas, särskilt inom väg-, sjö- och flygtrafiken. Förordningen ska tillämpas sex månader efter den dag den trädde i kraft.

Enligt artikel 6.1 i AFIR-förordningen ska medlemsstaterna säkerställa att det senast den 31 december 2030 har installerats tankningsstationer för vätgas längs TEN-T:s stomnät med ett maximalt avstånd på 200 km mellan, och att dessa stationer är tillgängliga för allmänheten, är utformade för en kumulativ kapacitet på minst 1 ton per dag och är utrustade med en dispenser för minst 700 bar. Dessutom ska medlemsstaterna säkerställa att minst en tankningsstation för vätgas som är tillgänglig för allmänheten finns installerad i varje urban knutpunkt senast den 31 december 2030. Enligt artikel 6.2 ska angränsande medlemsstater säkerställa att det maximala avståndet på 200 kilometer inte överskrids för gränsöverskridande avsnitt av TEN-T-stomnätet. I regleringen av minimikapaciteten för tankningsstationer för vätgas beaktas efterfrågan baserad på trafikmängderna för enligt artikel 6.4 får medlemsstaterna, längs vägar i TEN-T:s stomnät med en total årsmedeldygnstrafik på färre än 2 000 tunga motorfordon och där utbyggnaden av infrastruktur inte kan motiveras ur ett samhällsekonomiskt kostnads-nyttoperspektiv, med upp till 50 procent minska den kapacitet som enligt punkt 1 i den artikeln krävs hos en tankningsstation för vätgas som är tillgänglig för allmänheten.

Det transeuropeiska transportnätet TEN-T omfattar knutpunkter (urbana knutpunkter, flygfält, hamnar) och leder som förenar dem. Det nuvarande TEN-T-nätet består av ett övergripande nät och ett stomnät. TEN-T-nätet och kvalitetskraven på det definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (nedan *TEN-T-förordningen*).

¹⁸ Energimyndigheten. <https://energiavirasto.fi/sv/stod-for-trafik-infra>.

¹⁹ EAFO. <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/interactive-map>.

Europeiska kommissionen lämnade den 14 december 2021 ett förslag till ny TEN-T-förordning²⁰ (nedan *förslag till TEN-T-förordning*). Förhandlingarna om det har ännu inte avslutats.

Enligt den preliminära överenskommelsen om AFIR-förordningen ska det nationellt byggas minst sju tankningsstationer för vätgas längs TEN-T-stomnätet före utgången av 2030. I de urbana knutpunkter (Kuopio och Tammerfors) utanför TEN-T-stomnätet som föreslås i förslaget till TEN-T-förordning behövs det vätetankningsstationer, vilket innebär att det enligt AFIR-förordningen ska byggas minst nio vätetankningsstationer före utgången av 2030. Att uppfylla de minimikrav som gäller för vätetankningsstationer före utgången av 2030 innebär nationellt kostnader på uppskattningsvis 27 miljoner euro.²¹ Av de projekt som fått ett positivt stödbeslut av Energimyndigheten inom programmet för infrastrukturstöd för trafik betjänar fyra efter att de står klara uppnåendet av kraven på både TEN-T-stomnätet och de urbana knutpunkterna.

Överföringen och lagringen av väte är utmanande. Väte blir flytande först i mycket låga temperaturer, -253 grader Celsius. Som gas sipprar det genom de flesta stålmaterialer. Överföringen och lagringen av väte underlättas om det har förädlats till syntetiskt bränsle eller elektrobränsle. Omvandlingen av väte till elektrobränsle gör det möjligt att använda det i det befintliga motorbeståndet och distribuera bränslet via befintlig distributionsinfrastruktur. Samtidigt förbrukar förädling till elektrobränslen rikligt med energi och ökar kostnaderna.

Marknaden för vätedrivna fordon – trender och mål

Den tilltagande användningen av väte i trafiken är förknippad med osäkerhet och det finns olika uppskattningar om den. Tillväxten i försäljningen av vätedrivna bilar kan sägas befinna sig i ett vänteläge där man väntar på att de ekonomiska villkoren för bilarna och infrastrukturen för vätedistribution ska uppfyllas. Situationen påminner om marknaden för renodlade elbilar innan efterfrågan tog en stark vändning uppåt, och den allmänna laddningsinfrastrukturen för elbilar började utvidgas målmedvetet med hjälp av offentliga stödmodeller och politiska åtgärder. Vid sidan av att distributionsinfrastrukturen utvecklas inverkar också utvecklingen av fordonssortimentet, anskaffningspriserna och försäljningspriset på väte på att fordonen blir vanligare. Ett flertal biltillverkare har planer på att presentera modeller för vätedrivna fordon under de närmaste åren.

Flera stater har under de senaste åren tagit fram nationella strategier och färdplaner för väte. Industriprocesserna är det största användningsobjektet för väte i Europa, men därtill erkänns transporterna i flera strategier och program som centrala slutanvändningssektorer.²² Sveriges strategi för vätgas och elektrobränslen blev klar i november 2021. I strategin skapas förutsättningar för elektrolysörkapacitet på minst 5 GW fram till 2030.²³ Också i Tyskland har man i strategin från 2020 satt som mål en elektrolysörkapacitet på 5 GW senast 2030.²⁴ Kommissionen

²⁰ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) 1315/2013 (COM/2021/812 final).

²¹ Kalkylerna utgår från en kostnadsuppskattning på cirka 3 miljoner euro/station.

²² AFRY Management Consulting Oy. Vätgasekonomin i Finland – möjligheter och begränsningar. Publikationsserien för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2022:21. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-413-2>.

²³ Statens energimyndighet 2022. Förslag till Sveriges nationella strategi för vätgas, elektrobränslen och ammoniak. ER: 2021:34.

²⁴ Die Bundesregierung 2020. Die Nationale Wasserstoffstrategie. https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?__blob=publicationFile.

publicerade den 8 juli 2020 ett meddelande till Europaparlamentet, rådet och sociala kommittén samt regionkommittén om en vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa (COM(2020) 301 final, nedan *EU:s vätgasstrategi*). Enligt EU:s vätgasstrategi är Europa mycket konkurrenskraftigt inom tillverkning av ren vätgasteknik och har möjligheter att dra nytta av en global utveckling av ren vätgas.

Enligt Petteri Orpos regeringsprogram är vätgasekonomin ett viktigt verktyg i industrins energiomställning och i utnyttjandet av möjligheterna i den gröna omställningen. Den kan spela en viktig roll också när det gäller att minska utsläppen från uppvärmning och trafik på ett sätt som är förnuftigt med tanke på konkurrenskraften och de dagliga kostnaderna. Enligt regeringsprogrammet eftersträvar Finland en andel på 10 procent av EU:s produktion av ren vätgas och minst samma andel av den vidare användningen av vätgas. Kommunikationsministeriet publicerade den 29 mars 2023 ett program för infrastruktur för distribution av nya bränslen inom vägtrafiken.²⁵ Programmet sträcker sig fram till 2035. I programmet granskas nuläget för infrastrukturen för distribution av el, metan och väte i trafiken samt för den fordonspark som utnyttjar dessa drivkrafter och presenteras åtgärder som behövs för att utveckla marknaden. Arbetsgruppen bestod av företrädare för olika ministerier, ämbetsverk, organisationer och forskningsinstitut. Vid arbetet med programmet hördes dessutom olika intressentgrupper, inklusive aktörer i branschen, i bred utsträckning.

Eftersom väte kan spela en viktig roll i omställningen av drivkraft i tunga fordon, har det utifrån diskussioner i arbetsgruppen och utlåtanden om distributionsinfrastrukturprogrammet som mål för vätedrivna lastbilar satts 500 lastbilar 2030 och 2 400 lastbilar 2035. Målet för antalet bussar är 100 stycken 2030 och 200 stycken 2035.

I det senaste, hösten 2022 uppdaterade WAM-scenariot bedömer Teknologiska forskningscentralen VTT att det i Finland finns cirka 90 vätedrivna lastbilar 2030 och cirka 280 vätedrivna lastbilar 2035. Enligt bilbranschens drivkraftsprognoser för 2023 finns det 1 400 vätedrivna personbilar 2030 och 23 400 stycken 2035.²⁶ Teknologiska forskningscentralen har prognostiserat också en avsevärt positivare utveckling enligt vilken det i Finland finns upp till 8 200 vätedrivna personbilar 2030 och nästan 75 000 vätedrivna personbilar 2035.

EU:s lagstiftning om gränsvärden för koldioxidutsläpp styr förutom mot tillverkning och försäljning av renodlade elbilar även mot tillverkning och försäljning av vätedrivna fordon. Förordningen om nya koldioxidgränsvärden, som är bindande för tillverkare av person- och paketbilar, antogs i EU i mars 2023 med förordningen 2023/851 (nedan *förordningen om CO₂-gränsvärden för person- och paketbilar*)²⁷. Enligt de nya gränsvärdena ska fordonstillverkarna i EU minska koldioxidutsläppen i de nya personbilar de tillverkar med i snitt 55 procent och i paketbilar med i snitt 50 procent senast 2030 jämfört med nivån 2021. För 2035 sätts det en nollutsläppsgräns för både person- och paketbilar. Europeiska kommissionen lämnade den 14 februari

²⁵ Kommunikationsministeriet. Program för utveckling av distributionsinfrastrukturen för nya drivmedel i vägtrafiken i Finland fram till 2035. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164799>.

²⁶ Bilbranschens prognos för drivkrafter, 13.6.2023. https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet_2023_06_13.pdf.

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner.

2023 ett förslag till skärpning av CO₂-gränsvärdena för nya tunga nyttofordon (nedan *förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon*).²⁸ Enligt kommissionens förslag ska CO₂-gränsvärdena för tillverkarna skäras så att utsläppen från nya tunga fordon på EU-nivå från och med 2030 minskar med 45 procent, från och med 2035 med 65 procent och från och med 2040 med 90 procent jämfört med 2019. Dessutom ska nya stadsbussar i EU vara utsläppsfria från och med 2030. Förhandlingarna om förslaget pågår på EU-nivå. Finlands ståndpunkter om förordningen om CO₂-gränsvärden för tunga fordon anges i en U-skrivelse (U 128/2022 rd).

2.5 Europeiska unionens lagstiftning

Stöd för anskaffning av fordon som beviljas företag är statligt stöd på vilket EU:s regler för statligt stöd tillämpas. Bestämmelser om statligt stöd finns i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Stöd till företag för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter samt stöd för konvertering av fordon för drift med alternativa drivkrafter beviljas i enlighet med den gällande stödordningen med stöd av artikel 36 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (nedan *gruppundantagsförordningen*). Med stöd av artikeln kan investeringsstöd beviljas företag för miljöskydd utöver unionsnormerna eller höjning av nivån på miljöskyddet vid avsaknad av unionsnormer.

Kommissionen publicerade den 9 mars 2023 ett utkast till ändringar i gruppundantagsförordningen. Det slutliga innehållet i ändringarna blev emellertid klart först när de publicerades i Europeiska unionens officiella tidning. De slutliga ändringarna i gruppundantagsförordningen publicerades den 22 juni 2023 och de trädde i kraft den 1 juli 2023. Medlemsstaterna har sex månader på sig efter att ändringarna trädde i kraft, det vill säga fram till den 1 januari 2024, att uppdatera den nationella lagstiftningen.

Ändringarna i gruppundantagsförordningen förutsätter ändringar i den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd eftersom anskaffningsstöden för utsläppsfria och rena fordon framöver till följd av ändringarna i gruppundantagsförordningen ska beviljas med stöd av den nya artikel 36b (Investeringsstöd till förvärv av rena fordon eller utsläppsfria fordon och för efterhandsanpassning av fordon) i stället för med stöd av den gällande artikel 36. Enligt den nya artikel 36.1b som trädde i kraft den 1 juli 2023 tillämpas denna artikel inte på åtgärder för vilka mer specifika regler fastställs i artikel 36b. Enligt artikel 36b.1 i gruppundantagsförordningen ska investeringsstöd för förvärv av rena fordon eller utsläppsfria fordon för transport på väg, järnväg, inre vattenvägar och för sjötransport samt för efterhandsanpassning av fordon som inte är luftfartyg för att de ska kunna klassificeras som rena fordon eller som utsläppsfria fordon anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

Enligt artikel 36b.2 kan stöd beviljas för inköp eller leasing under en period av minst tolv månader av rena fordon, som åtminstone delvis drivs med el eller vätgas, eller utsläppsfria fordon och för efterhandsanpassning av fordon som gör det möjligt att klassificera dem som rena fordon eller utsläppsfria fordon.

²⁸ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956 (COM/2023/88 final).

Enligt artikel 2.102g b i den allmänna gruppundantagsförordningen avses med *utsläppsfritt fordon* ett fordon i kategori M1, M2 eller N1 utan koldioxidutsläpp i form av avgaser, fastställt i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) 2017/1151, det vill säga i praktiken renodlade elbilar och vätedrivna bilar. Enligt 20 § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen (82/2021) hör ett fordon i kategori M1 till underkategorin personbilar, enligt 2 mom. 2 punkten i samma paragraf ett fordon i kategori M2 till underkategorin bussar och ett fordon i kategori N1 till underkategorin paketbilar. Enligt artikel 2.102g c i gruppundantagsförordningen avses med *utsläppsfritt fordon* när det gäller tunga vägfordon ett utsläppsfritt tungt fordon enligt definitionen i artikel 4.5 i direktiv 2009/33/EG (Europaparlamentets och rådets direktiv av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, nedan *direktivet om rena fordon*). Enligt artikel 4.5 i direktivet om rena fordon avses med ett utsläppsfritt tungt fordon ett rent fordon enligt definitionen i punkt 4 b i den artikeln utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 g CO₂/km uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och dess genomförandeåtgärder. Med ett utsläppsfritt tungt fordon avses i praktiken ett renodlat eldrivet tungt fordon eller ett vätedrivet tungt fordon.

Enligt den nya artikeln 2.102f a i gruppundantagsförordningen avses med ett *rent fordon* när det gäller lätta vägfordon ett rent fordon enligt definitionen i artikel 4.4 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG. Enligt det nya ledet 102f b i samma artikel avses med ett rent fordon när det gäller tunga vägfordon till och med den 31 december 2025, ett utsläppssnålt tungt fordon enligt definitionen i artikel 3.12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 eller till och med den 31 december 2025, ett rent fordon enligt definitionen i artikel 4.4 b i direktivet om rena fordon som inte omfattas av förordning (EU) 2019/1242. Eftersom stöd enligt artikel 36b.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen kan beviljas för inköp av rena fordon *som åtminstone delvis drivs med el eller vätgas*, omfattas inte stöden för gasdrivna paket- och lastbilar i den nationella stödordningen inte i fortsättningen av tillämpningsområdet för gruppundantagsförordningen.

Av de ovan nämnda anledningarna kan anskaffningsstöden för el- och vätedrivna paketbilar och lastbilar anses uppfylla kraven i artikel 36b.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen. För stöd för el- och vätedrivna paket- och lastbilar är huvudregeln i den nya artikel 36b i gruppundantagsförordningen att anskaffningsstöd beviljas genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande i enlighet med artikel 36b.4. Man kan emellertid enligt punkt 6 i samma artikel avvika från det konkurrensutsatta anbudsförfarandet om stödet beviljas på grundval av en stödordning. Enligt definitionen i artikel 2.15 i gruppundantagsförordningen avses med stödordning varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd kan beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd som inte är hänförbart till ett visst projekt kan beviljas ett eller flera företag för obestämd tid och/eller med obestämt belopp. Systemet med anskaffningsstöd för fordon baserar sig på lagen om det, det vill säga på en rättsakt på grundval av vilken statsbidragsmyndigheten beviljar stöd. Stödmyndighetens enskilda beslut om beviljande av stöd bedöms inte vara förenade med sådan prövning att stödbeslutet bör betraktas som en ytterligare genomförandeåtgärd i den mening som avses i ovan nämnda artikel 2.15 i gruppundantagsförordningen. Därmed kan anskaffningsstöd för fordon som omfattas av gruppundantagsförordningens tillämpningsområde även i fortsättningen beviljas på ansökan och inte i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Det maximala stödbeloppet per fordon för eldrivna och vätedrivna paket- och lastbilar ska enligt 36b.6 andra stycket i gruppundantagsförordningen sänkas med tio procent, det vill säga till 30

procent från 40 procent i gällande lag. Stödberättigande kostnader är i praktiken sådana kostnader som anskaffningen av fordonet medför, som specificeras genom jämförelse med en liknande investering som skulle ha gjorts utan stöd. Vid anbudsförfaranden är den högsta procentsatsen för stöd för utsläppsfria fordon högre, hela 100 procent.

Enligt den nya artikel 36b.6 i gruppundantagsförordningen kan stödets maximala belopp höjas med 20 procent för medelstora företag och med 30 procent för små företag. Små och medelstora företag (nedan *SMF-företag*) definieras i gruppundantagsförordningen enligt personalstyrka och finansiella trösklar. Med medelstora företag avses företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro. Med små företag avses företag som sysselsätter färre än 50 personer och vars årsomsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro.

Enligt artikel 36b.2 i gruppundantagsförordningen kan anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar som omfattas av den nationella stödordningen i fortsättningen inte beviljas med stöd av gruppundantagsförordningen. Det betyder att om man vill fortsätta att bevilja stöd för gasdrivna paket- och lastbilar, måste man hitta en ny rättslig grund inom ramen för EU:s regler för statligt stöd.

En del av stöden för gasdrivna paket- och lastbilar kan framöver beviljas som stöd av mindre betydelse, det vill säga med stöd av förordningen om de minimis-stöd (kommissionens förordning 1407/2013²⁹, nedan *de minimis-förordningen*). Stöd på mindre än 200 000 euro som beviljas ett företag under tre på varandra följande beskattningsår är av mindre betydelse. Stöd som beviljats enligt stödordningar som kommissionen har godkänt och enligt gruppundantagsförordningen påverkar inte de minimis-kvoten. Däremot kan de minimis-stöd inte beviljas för samma stödberättigande kostnader om det leder till att de maximala stödnivåer per projekt som anges i gruppundantagsförordningen överskrids. Enligt skäl 5 i de minimis-förordningen är det med hänsyn till att de företag som är verksamma inom vägtransportsektorn i genomsnitt är små lämpligt att behålla ett tak på 100 000 euro för företag som utför godstransporter på väg för andras räkning.

Enligt artikel 3.2 i de minimis-förordningen får detta stöd av mindre betydelse inte användas för förvärv av vägtransportfordon. Enligt skäl 5 i förordningen bör, med tanke på överkapaciteten inom sektorn för godstransporter på landsväg och de transportpolitiska målen när det gäller trafikstockningar och godstransporter, denna förordning inte omfatta stöd för inköp av vägtransportfordon till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning. En integrerad tjänst, där den faktiska transporten är endast ett inslag, som flyttningstjänster, post- eller budtjänster eller avfallshämtning och avfallshantering, bör inte betraktas som transporttjänster.

Med beaktande av det ovan nämnda är det inte möjligt att med stöd av de minimis-förordningen bevilja anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar i enlighet med den gällande lagen till företag vilkas huvudsakliga verksamhetsområde är att producera godstransporter på väg för andras räkning. Den nämnda begränsningen tillämpas inte om det företag som söker anskaffningsstöd verkar inom någon annan sektor än godstransporter på väg och den eventuella godstransporten är ett inslag i en integrerad tjänst, som flyttningstjänster, post- eller budtjänster eller avfallshämtning och avfallshantering. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon avsedda för godstransporter på väg.

²⁹ Kommissionens förordning 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

Den 15 november 2022 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till ändring av de minimis-förordningen. Kommissionen föreslog bland annat att det maximala stöd som beviljas företag som utför godstransporter på väg höjs till 137 500 euro från gällande 100 000 euro. Kommissionen publicerade den 9 juni 2023 ett nytt förslag till de minimis-förordning. Enligt förslaget slopas begränsningarna för företag verksamma inom godstransporter på landsväg och på dem gäller framöver taket för maximalt stöd enligt huvudregeln i de minimis-förordningen. Enligt den kompletterande U-skrivelsen (UJ 17/2023 rd) understödjer Finland det nämnda sloandet av begränsningen för godstransporter på väg. Taket enligt den nya huvudregeln i kommissionens förslag är 300 000 euro för ett företag under tre på varandra följande år. Den gällande de minimis-förordningen är i kraft fram till den 31 december 2023 och enligt kommissionen träder de föreslagna ändringarna i kraft den 1 januari 2024. Efter att de slutliga ändringarna i de minimis-regleringen har publicerats i Europeiska unionens officiella tidning ses den nationella lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd över på nytt.

Reglerna om statligt stöd gäller inte stöd som riktas till fysiska personer eller som inte riktas till företag det vill säga till sin karaktär ekonomisk verksamhet. Sålunda tillämpas EU:s regler om statligt stöd, inbegripet gruppundantagsförordningen, inte på den nationella stödordningen för anskaffnings- och konverteringsstöd när stödmottagaren är en fysisk person, om denna inte i den mening som avses i EU:s lagstiftning om statligt stöd är ett företag.

Lagstiftningens förhållande till övrig lagstiftning på EU-nivå har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (RP 215/2021 rd).

3 Målsättning

Propositionen syftar till att ändra den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd så att den motsvarar EU:s lagstiftning om statligt stöd. Ändringarna i den allmänna gruppundantagsförordningen ska enligt förordningens övergångsbestämmelse beaktas i de nationella stödordningarna inom sex månader från att ändringarna trädde i kraft, det vill säga från den 1 januari 2024. Propositionen syftar till att göra det möjligt att söka anskaffningsstöd för eldrivna och gasdrivna lastbilar och paketbilar mestadels enligt de villkor, stödbelopp och förfaranden som anges i den gällande lagen. Lagförslagets övergripande mål är att öka efterfrågan på fordon som är utsläppsfria eller utsläppssnåla samt på alternativa drivmedel och den vägen främja utsläppsminskningarna i trafiken.

Propositionen syftar till att göra det möjligt att söka anskaffningsstöd för vätedrivna paketbilar och lastbilar. Syftet med den föreslagna nya stödkategorin är att främja användningen av väte i trafiken och därigenom främja de nationella målen om produktion av rent väte och den vidare användningen av väte. Enligt Petteri Orpos regeringsprogram eftersträvar Finland en andel på 10 procent av EU:s produktion av ren vätgas och minst samma andel av den vidare användningen av vätgas. Syftet med anskaffningsstödet för vätedrivna paket- och lastbilar är att starta upp en marknad för vätedrivna fordon i Finland. Målet med stöden är att sänka anskaffningskostnaderna för vätedrivna paket- och lastbilar, vilket gör det möjligt för fler köpare att skaffa sådana fordon. Syftet med den föreslagna nya stödkategorin är att påverka efterfrågan på väte som ska användas i trafiken och därmed verka för att de bindande förpliktelser att bygga vätetankningsstationer som anges i EU-lagstiftningen uppfylls.

Propositionen syftar till att förtydliga den gällande regleringen, till exempel genom att hänvisa till juridiska personer och enskilda näringsidkare som ansöker om stöd med termen företag som

är etablerad i EU:s reglering om statligt stöd samt stryka onödiga hänvisningar till anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd eftersom ansökningstiden för dessa stöd gick ut vid utgången av 2022.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd ändras så att den motsvarar ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd. Enligt propositionen beviljas anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar och lastbilar framöver med stöd av artikel 36b i den allmänna gruppundantagsförordningen. Det föreslås att lagen ändras så att det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar sänks till 30 procent av de stödberättigande kostnaderna för andra än medelstora eller små företag. Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar höjs för medelstora företag till sammanlagt 50 procent och för små företag till sammanlagt 60 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Enligt propositionen ska anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar i fortsättningen beviljas med stöd av de minimis-förordningen. Det föreslås att lagen ändras så att det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar får vara högst 200 000 euro under en period av tre beskattningsår. Anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar beviljas inte i fortsättningen företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar kan dock beviljas företag som utför kombinerade transporter. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon avsedda för godstransporter på väg.

I lagen föreslås en ny paragraf om stödberättigande kostnader. Samtidigt stryks omnämmandet av de stödberättigande kostnaderna i paragraferna om stödets belopp.

I lagen införs en stödkategori omfattande vätedrivna paket- och lastbilar. Stödbeloppen graderas enligt fordonens storlek på samma sätt som anskaffningsstödet för eldrivna paket- och lastbilar.

Dessutom föreslås lagen ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen företag. Dessutom upphävs bestämmelserna om anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd för personbilar, eftersom ansökningstiden för dem gick ut den 31 december 2022. I lagens namn slopas samtidigt omnämmandet av konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativ drivkraft och i paragrafen om beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar slopas begränsningen på 50 000 euro för anskaffningspriset.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

I propositionen föreslås att det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar ändras så att det maximala beloppet av stödet på basnivå, det vill säga stöd som beviljas andra än små eller medelstora företag sänks till 30 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paket- och lastbilar höjs för medelstora företag till sammanlagt 50 procent och för små företag till sammanlagt 60 procent av de stödberättigande kostnaderna. De nya maximala stödbeloppen leder till att de nationellt fastställda stödbeloppen i genomsnitt minskar mindre jämfört med nuläget. Ändringarna i de maximala stödbeloppen bedöms inte ha någon betydande inverkan på efterfrågan på stöd eller anslagens tillräcklighet.

I propositionen föreslås att anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar inte beviljas företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Begränsningen i stödordningen gäller inte företag som utför integrerade tjänster där den faktiska transporten är enbart ett inslag i tjänsten. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon avsedda för godstransporter på väg. Begränsningen innebär att cirka 40 procent av dem som för närvarande ansöker om stöd för gasdrivna lastbilar inte framöver kan beviljas anskaffningsstöd för en gasdriven lastbil. Begränsningarna påverkar inte i praktiken anskaffningsstödet för gasdrivna paketbilar eftersom det sedan början av 2022 inte har betalats ut stöd en enda gång.

Införandet av stöd för vätedrivna paket- och lastbilar bedöms påverka vätedrivna paket- och lastbilar attraktivitet och därmed uppstarten av en marknad för vätedrivna fordon.

Propositionen bedöms med det nuvarande stödotnyttjandet ha högst ringa inverkan på hur det anslag som anvisats stödordningen för anskaffningsstöd för paket- och lastbilar räcker till.

4.2.1 Konsekvenser för anskaffningsstödet för eldrivna paket- och lastbilar och fordonsbeståndet

4.2.1.1 Slopandet av begränsningen på 50 000 euro för anskaffningspris

Det föreslagna slopandet av begränsningen på 50 000 euro för anskaffningspriset gör sådana fordonsmodeller stödberättigande som Volkswagen ID. Buzz Cargo som till storleken inte motsvarar villkoren för anskaffningsstöd för medelstora eller stora paketbilar enligt 8 § 1 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om anskaffningsstöd. Slopandet av begränsningen på 50 000 euro för anskaffningspriset ökar antalet ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar med cirka 6–15 stycken i månaden.

4.2.1.2 Ändringar i stödets maximala belopp

I fråga om anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paket- och lastbilar föreslås att det införs en maximal stödnivå i enlighet med gruppundantagsförordningen, och då skiljer sig de maximala beloppen av anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paket- och lastbilar åt så, att det maximala stödbeloppet för små företag är 60 procent, medelstora företag 50 procent och stora företag 30 procent. På alla företag oberoende av storlek tillämpas stödbeloppen enligt 3 kap. i lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd. Om stödets maximala belopp i den nationella lagen är högre än det maximala stödbelopp som gruppundantagsförordningen tillåter, blir man i enskilda fall tvungen att bevilja stödet till ett mindre belopp än vad som anges i den nationella lagen.

För små och medelstora företag föreslås det höjda maximala beloppet för stödet enligt gruppundantagsförordningen för att de nationellt fastställda stödbeloppen ska minska så lite som möjligt på grund av ändringarna i EU-lagstiftningen. De föreslagna höjda stödnivåerna ökar således stödordningens förutsägbarhet ur stödmottagarens synvinkel. Eftersom små och medelstora företag i princip bedöms ha sämre möjligheter än stora att förbereda sig för en sänkning av den stödnivå som anges i den nationella lagen, bedöms förslaget inte ha en snedvridande effekt på marknaden, utan i enskilda fall snarare en marginell utjämnande effekt på marknaden. Stora företag har dessutom i genomsnitt bättre möjligheter än små och medelstora företag att investera i fordon som drivs med alternativa drivkrafter som till anskaffningspriset är dyrare än diesel- och bensindrivna paket- och lastbilar, inbegripet behövlig infrastruktur.

De föreslagna ändringarna i stödets maximala belopp bedöms ha högst en marginell effekt på efterfrågan på anskaffningsstöd och den vägen på åtgången och anslagen. Ändringen av stödets

maximala belopp har i enskilda fall den största inverkan i kategorin av medelstora eldrivna paketbilar, där det genomsnittliga stödbeloppet kommer att stiga något eftersom största delen av ansökningarna har kommit från små och medelstora företag.

Transport- och kommunikationsverket Traficom har sedan sommaren 2022 samlat in uppgifter om personalstyrkan hos företag som ansökt om anskaffningsstöd för fordon. Konsekvensbedömningen baserar sig på uppgifterna om personalstyrkan i 275 ansökningar. Bedömningen av vilka konsekvenser stödets maximala belopp ger har gjorts utifrån ansökningar om vilka det har fattats beslut mellan juni 2022 och maj 2023. Av de företag som fick anskaffningsstöd var 197 små företag (72 %), det vill säga merparten, 42 (15 %) medelstora och 36 (13 %) stora företag. För att bedöma konsekvenserna av ändringarna i det maximala beloppet av anskaffningsstödet för eldrivna paket- och lastbilar valdes sådana ansökningar där det beviljade stödet var jämnt 2 000, 4 000 eller 6 000 euro. Dessa ansökningar var totalt 198 stycken. Nedan beskrivs med exempel de föreslagna ändringarna i stödets maximala belopp med avseende på anskaffningsstödet för små, medelstora och stora paketbilar, både då fordon köps och långtidshyrs.

Liten paketbil, det maximala stödbeloppet 2 000 euro

Av dem som ansökte om stöd för en liten eldriven paketbil var 84 procent (33 st.) små företag, 13 procent (5 st.) medelstora företag och 3 procent (1 st.) stora företag under den granskade tidsperioden. För små paketbilar är prisskillnaden mellan el- och dieselfordon så stor i förhållande till stödets maximala belopp att en ändring av det till 30 procent inte påverkar stödbeloppet, utan ett stöd till fullt belopp kan beviljas även med ett 30 procents maximalt stödbelopp. Inte heller en höjning av det maximala stödbeloppet till små och medelstora företag bedöms ha någon egentlig effekt på de beviljade anskaffningsstöden i eurobelopp när anskaffningssättet är att fordonet köps.

För långtidshyrning eller så kallad leasing av ett fordon har stödet för små paketbilar kunnat beviljas till fullt belopp (2 000 euro) endast för 5 procent av de beviljade stöden. Det här beror på att prisskillnaden mellan el- och dieseldrivna fordon i avtalen om långtidshyrning av små eldrivna paketbilar inte är lika stor som skillnaderna i anskaffningspris när fordonen köps. Merparten av ansökningarna som gäller små paketbilar har kommit från små eller medelstora företag (97 procent), varför en höjning av stödets maximala belopp från gällande 40 procent till de nivåer som gruppundantagsförordningen tillåter (medelstora företag sammanlagt 50 procent, små företag sammanlagt 60 procent) minskar de nationellt fastställda stödbeloppen mindre, då beloppet för anskaffningsstöd som beviljas små och medelstora företag stiger. Vid långtidshyrning av små paketbilar har det genomsnittliga beviljade stödet varit cirka 1 700 euro, det vill säga stödet har varit i genomsnitt 300 euro lägre än den maximala stödnivå som fastställs i den nationella lagen. En höjning av det maximala beloppet av anskaffningsstöd medför att stödet kan beviljas till fullt belopp för en stor del av ansökningarna även vid leasing. Nedan visas med exempel vilka effekter ändringar i det maximala beloppet har i olika fall.

Exempelkalkyl 1. Anskaffningssätt långtidshyrning eller leasing (2 000 euro)

Det ansökte stödet är 2 000 euro och avtalet om långtidshyrning har uppgetts gälla 60 månader. Jämförelsefordonets (diesel) månadspris är 457 euro i månaden och för en eldriven paketbil 525 euro i månaden. De stödberättigande kostnaderna anges på följande sätt: $(525 \text{ €} \times 60) - (457 \text{ €} \times 60) = 4\,080 \text{ €}$. Med stödets gällande maximala belopp (40 %) blir det beviljade stödet $4\,080 \text{ €} \times 0,4 = 1\,632 \text{ €}$. Med en höjning av stödets maximala belopp för medelstora företag till 50 procent stiger stödbeloppet i exempelfallet enligt följande: $4\,080 \text{ €} \times 0,5 = 2\,040 \text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till fullt belopp, 2 000 euro. Effekten är densamma även för små företag där

stödets maximala belopp är ännu högre och stödbeloppet överskrider det fulla beloppet av det nationellt fastställda stödet. Höjningen av stödnivån bedöms ha en effekt på 10 000–30 000 euro på anslagets tillräcklighet.

Medelstor paketbil, det maximala stödbeloppet 4 000 euro

Av dem som ansökte om stöd för en medelstor eldriven paketbil var 73 procent (77 st.) små företag, 25 procent (26 st.) medelstora företag och 2 procent (2 st.) stora företag under den granskade tidsperioden. Höjningen av det maximala beloppet av stödet för medelstora paketbilar för små och medelstora företag bidrar till att en större del av de beviljade stöden beviljas till fullt belopp (4 000 euro) eller nästan fullt belopp eftersom merparten (98 %) av ansökningarna kom från antingen små eller medelstora företag. För närvarande är det genomsnittliga stödbeloppet cirka 3 700 euro och i och med ändringarna av det maximala beloppet bedöms det stiga till cirka 3 900 euro. Effekterna av ändringarna av det maximala stödbeloppet för medelstora paketbilar på anslagets tillräcklighet bedöms vara lite större än i fråga om små paketbilar. Det skulle ha gått åt uppskattningsvis 50 000–100 000 euro mer i anslag under granskningsperioden om små och medelstora företag hade fått stöd till det höjda maximala beloppet.

Exempelkalkyl 2. Anskaffningssätt köp (4 000 euro)

Det ansökta stödet är 4 000 euro. Jämförelsefordonets (diesel) anskaffningspris är 34 600 euro och priset på en eldriven paketbil 46 500 euro. De stödberättigande kostnaderna fastställs på följande sätt: $(46\,500\text{ €} - 38\,600\text{ €}) = 7\,900\text{ €}$. Med stödets gällande maximala belopp (40 %) blir det beviljade stödet $7\,900\text{ €} \times 0,4 = 3\,160\text{ €}$. Med en höjning av stödets maximala belopp för medelstora företag till 50 procent stiger stödbeloppet i exempelfallet enligt följande: $7\,900\text{ €} \times 0,5 = 3\,950\text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till nästan fullt belopp. För små företag skulle stödbeloppet stiga enligt följande, $7\,900\text{ €} \times 0,6 = 4\,740\text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till fullt belopp. I exempelkalkylen minskar stödets belopp för stora företag när det maximala stödet minskar till 30 procent enligt följande: $7\,900\text{ €} \times 0,3 = 2\,370\text{ €}$. Av dem som sökt anskaffningsstöd för medelstora eldrivna paketbilar har endast två procent varit stora företag.

Exempelkalkyl 3. Anskaffningssätt långtidshyrning det vill säga leasing (4 000 euro)

I cirka hälften av alla fall av långtidshyrning av medelstora paketbilar har stödet inte kunna beviljas till fullt belopp. Nedan ges exempel på ett motsvarande fall och hur ändringar i stödets maximala belopp påverkar stödbeloppet.

Det ansökta stödet är 4 000 euro och leasingavtalet har uppgetts gälla 60 månader. Jämförelsefordonets (diesel) månadspris är 520 euro i månaden och för en eldriven paketbil 645 euro i månaden. De stödberättigande kostnaderna anges på följande sätt: $(645\text{ €} \times 60) - (520\text{ €} \times 60) = 7\,500\text{ €}$. Med stödets gällande maximala belopp (40 %) blir det beviljade stödet $7\,500\text{ €} \times 0,4 = 3\,000\text{ €}$. Med en höjning av stödets maximala belopp för medelstora företag till 50 procent stiger stödbeloppet i exempelfallet enligt följande: $7\,500\text{ €} \times 0,5 = 3\,750\text{ €}$, varvid stödbeloppet stiger med 750 euro jämfört med nuläget. Det har en höjande effekt även för små företag där stödets maximala belopp är ännu högre $7\,500\text{ €} \times 0,6 = 4\,500\text{ €}$, det vill säga att stödet kan beviljas till fullt belopp, 4 000 euro. I fråga om stora företag beräknas stödbeloppet, $7\,500\text{ €} \times 0,3 = 2\,250\text{ €}$, varvid stödbeloppet sjunker med 750 euro. Av dem som sökt anskaffningsstöd för stora eldrivna paketbilar har endast två procent varit stora företag.

Stor paketbil, det maximala stödbeloppet 6 000 euro

Av dem som ansökte om stöd för en stor eldriven paketbil var 74 procent (40 st.) små företag, 11 procent (6 st.) medelstora företag och 15 procent (8 st.) stora företag under den granskade tidsperioden. För stora paketbilar är prisskillnaden mellan el- och dieselfordon så stor i förhållande till stödets maximala belopp att en ändring av det till 30 procent inte påverkar stödbeloppet när de stödberättigande kostnaderna ändras utan ett stöd till fullt belopp kan beviljas även med ett 30 procents maximalt stödbelopp. Inte heller en ändring av stödets maximala belopp så att det höjs för små och medelstora företag påverkar egentligen de beviljade stödens eurobelopp. En ändring av det maximala beloppet för anskaffningsstöd för stora paketbilar bedöms på sin höjd ha en mycket liten effekt på anslagens tillräcklighet.

Exempelkalkyl 4. Anskaffningssätt köp (6 000 euro)

Det ansökta stödet är 6000 euro. Jämförelsefordonets (diesel) anskaffningspris är 48 400 euro och priset på en eldriven paketbil 69 300 euro. De stödberättigande kostnaderna fastställs på följande sätt: $(69\,300\text{ €} - 48\,400\text{ €}) = 20\,900\text{ €}$. Med gällande maximala belopp (40 %) blir det beviljade stödet $20\,900\text{ €} \times 0,4 = 8\,390\text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till fullt belopp, 6 000 euro. En höjning av det maximala stödbeloppet för små och medelstora företag inverkar inte på stödbeloppet eftersom stödet beviljas till fullt belopp även med lägre maximala stödbelopp. I exempelkalkylen ändrar inte heller stödbeloppet för stora företag när stödets maximala belopp minskar till 30 procent: $20\,900\text{ €} \times 0,3 = 6\,270\text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till fullt belopp, 6 000 euro.

Exempelkalkyl 5. Anskaffningssätt långtidshyrning det vill säga leasing (6 000 euro)

I några fall har stödet inte kunnat beviljas till fullt belopp. Nedan ges exempel på ett motsvarande fall och hur ändringar i stödets maximala belopp faktiskt påverkar det beviljade stödbeloppet.

Det ansökta stödet är 6 000 euro och leasingavtalet har uppgetts gälla 60 månader. Jämförelsefordonets (diesel) månadspris är 713 euro i månaden och för en eldriven paketbil 950 euro i månaden. De stödberättigande kostnaderna anges på följande sätt: $(950\text{ €} \times 60) - (713 \times 60) = 14\,220\text{ €}$. Med stödets gällande maximala belopp (40 %) blir det beviljade stödet $14\,220\text{ €} \times 0,4 = 5\,688\text{ €}$. Med en höjning av stödets maximala belopp till 50 procent för medelstora företag stiger stödbeloppet i exempelfallet enligt följande: $14\,220\text{ €} \times 0,6 = 7\,110\text{ €}$, varvid stödet kan beviljas till fullt belopp, 6 000 euro. Effekten är höjande även för små företag där stödets maximala belopp är ännu högre $14\,220\text{ €} \times 0,6 = 8\,532\text{ €}$, det vill säga stödet kan beviljas till fullt belopp, 6 000 euro. I fråga om stora företag beräknas stödbeloppet, $14\,220\text{ €} \times 0,3 = 4\,266\text{ €}$, varvid det beviljade stödbeloppet sjunker med 1 422 euro.

Eldrivna lastbilar

Ändringarna i det maximala stödbeloppet för eldrivna lastbilar bedöms inte egentligen påverka det beviljade stödets belopp. Med den nuvarande prisnivån på diesel- och eldrivna lastbilar kan stödet beviljas till fullt belopp även framöver. På längre sikt kan läget ändra om priserna på eldrivna lastbilar sjunker så att de ligger tillräckligt nära priset på dieseldrivna lastbilar. Enligt den gällande lagen kan man ansöka om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar fram till den 31 december 2024.

4.2.2 Konsekvenser för anskaffningsstödet för gasdrivna paket- och lastbilar och fordonsbeståndet

Den föreslagna avgränsningen av företag som utför godstransporter på väg för andras räkning så att de inte omfattas av anskaffningsstöden för gasdrivna last- och paketbilar påverkar anskaffningsstöden för gasdrivna lastbilar. Inte ett enda villkorat beslut för gasdrivna paketbilar har fastställts och betalats ut under 2022. Sålunda påverkar de begränsningar som föreslås i den nationella stödordningen till följd av de minimis-förordningen inte i praktiken anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och den avtagande marknaden för gasdrivna paketbilar.

Enligt förslaget betraktas dock inte en integrerad tjänst där den faktiska transporten endast är ett inslag i tjänsten som transporttjänst. Sålunda kan anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar framöver beviljas företag som utför integrerade tjänster, som flyttningstjänster, post- eller budtjänster eller avfallshämtning eller avfallshantering. Enligt Transport- och kommunikationsverket platsar lite över hälften (drygt 60 % eller 41 st.) utifrån inlämnade ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar från början av 2022 i tillämpningsområdet för definitionen av företag som utför integrerade tjänster. På motsvarande sätt kan stöd framöver inte beviljas cirka 40 procent av dem som ansökt om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar med stöd av de minimis-förordningen. En granskning av antalet fordon visar att andelen lastbilar som hamnar utanför stödordningen är cirka 30 stycken om året. Företag som verkar inom godstransporter har beviljats stöd på följande sätt: 1 st. 2 000 € (CNG/CBG), 2 st. 4 000 € (CNG/CBG), 4 st. 6 000 € (CNG/CBG) och 17 st. 14 000 € (LNG/LBG). Merparten av stödet har således anvisats för stora 3-axlade lastbilar som drivs med kondenserad metan och som typiskt sköter godstransporter på långa sträckor.

Enligt Statistikcentralens näringsgrensindelning är antalet företag som utför godstransporter på väg (cirka 9 102) avsevärt större än det antal företag som utför integrerade tjänster som nämns i de minimis-förordningen (totalt cirka 2 503, inbegripet samhällsomfattande posttjänster och annan post-, distributions- och budverksamhet, flyttningstjänster, insamling av sedvanligt avfall och av farligt avfall). Den potentiella gruppen som ansöker om stöd för gasdrivna last- och paketbilar minskar avsevärt.

4.2.3 Konsekvenser för användning av väte i trafiken och fordonsbeståndet

Den föreslagna nya stödkategorin av vätedrivna paket- och lastbilar bedöms ge handeln med vätedrivna paket- och lastbilar en start under 2024 och den vägen främja användningen av väte i trafiken. Efterfrågan på vätedrivna fordon påverkas väsentligt även av andra faktorer, bland annat hur det byggs distributionsinfrastruktur.

Det bedöms att effekten av anskaffningsstödet för vätedrivna last- och paketbilar fram till slutet av 2024 bidrar till att högst några vätedrivna fordon tas i bruk. Sålunda är andelen vätedrivna paket- och lastbilar som mest några procent av de fordon som stöds inom ramen för stödordningen för anskaffningsstöd. Det här påverkar inte andelarna för övriga drivkrafter, utan elen kan antas öka och dominera även i fortsättningen på marknaden för såväl last- som paketbilar. Stödet för anskaffning av vätedrivna lastbilar kan bidra till uppnåendet av det mål på 500 vätedrivna lastbilar senast 2030 som sätts i kommunikationsministeriets program för utveckling av distributionsinfrastrukturen för nya drivmedel som publicerades den 29 mars 2023. För att uppnå målet krävs det att cirka åtta vätedrivna lastbilar registreras 2024 och att tillväxten därefter är exponentiell.

De föreslagna graderingarna av anskaffningsstödens belopp för vätedrivna last- och paketbilar är desamma som för eldrivna last- och paketbilar. Anskaffningspriset på till totalvikten större

fordon är på samma sätt betydligt högre för vätedrivna fordon än för andra drivkrafter, vilket är motiveringen till de högre stöden för dem. Den föreslagna graderingen bedöms ha betydelse för stödets genomslag, eftersom ett mindre stödbelopp för stora fordon inte är tillräckligt effektivt och det för mindre bilar inte är värt att stödbeloppet stiger till en onödigt stor andel av anskaffningspriset.

Vätedrivna last- och paketbilar som skaffats med anskaffningsstöd kan på lång sikt bidra till att byggandet och driften av vätetankningsstationer framöver blir lönsamt på marknadsvillkor.

4.2.4 Konsekvenser för företagen

De föreslagna högre maximala stödbeloppen för små och medelstora företag kan ha konsekvenser för hur stora transportföretag framöver styr anskaffningen av fordon till sina underleverantörer som typiskt är små- och medelstora företag. De stora företagens andel av de sökande har hittills dock varit relativt liten varför företagskonsekvenserna av detta slag bedöms bli små.

Med de föreslagna ändringarna av det maximala stödbeloppet bedöms de genomsnittliga ändringarna i stödbeloppen bli små i förhållande till hela stödbeloppet, anskaffningspriserna och företagens kassaflöde. Företagskonsekvenserna av de föreslagna ändringarna av de maximala stödbeloppen bedöms således bli marginella. I enstaka fall kan anskaffningen av fordon mer än nu inriktas annorlunda.

Propositionen begränsar den krets som ansöker om anskaffningsstöd för gasdrivna paket- och lastbilar så att stöden i fråga inte beviljas företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Begränsningen i stödordningen gäller inte företag som utför integrerade tjänster där den faktiska transporten är enbart ett inslag i tjänsten. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon avsedda för godstransporter på väg. Avgränsningen av de företag som är verksamma inom godstransporter på väg så att de inte omfattas av stödordningen innebär att en stor del, cirka 40 procent, av dem som ansöker om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar ställs utanför stödkategorin i fråga.

Enligt en expertbedömning görs största delen av fordonsanskaffningarna utan anskaffningsstöd. I konsekvensbedömningarna har det använts en andel på 72 procent. Bedömningen utgår från att företagen skaffar fordon för ett behov, inte på grund av stödet. En del av dem som ansöker om stöd för gasdrivna fordon kan välja att anskaffa ett motsvarande dieseldrivet, eldrivet eller vätedrivet fordon, om jämförelsen av drivkrafterna leder till ett jämnt resultat för företaget.

4.2.5 Inverkan på växthusgasutsläppen

Inverkan av ändringarna av det maximala stödbeloppet på de stödbelopp som beviljas är i genomsnitt endast några hundra euro. I vissa fall kan ändringarna också avsevärt höja de beviljade stödbeloppen. Den största minskande effekten på de stödbelopp som beviljas gäller anskaffningsstöd för stora eldrivna paketbilar i fråga om stora företag. Antalet ansökningar från stora företag är emellertid litet och stora företag bedöms ha möjlighet att inrikta anskaffningar till små underleverantörer. Därmed är den totala effekten av ändringarna i stödets maximala belopp på antalet anskaffningar av fordon som drivs med alternativa drivkrafter liten och den vägen också liten i fråga om växthusgasutsläppen.

Den genomsnittliga utsläppsminskning en eldriven paketbil ger bedöms vara 22 ton koldioxidequivivalenter under bilens hela livscykel. I kalkylerna har det beaktats vilka fordon som på systemnivå ersätts med hjälp av anskaffningsstödet och man antar att en del av de eldrivna pa-

ketbilarna skulle ha anskaffats oberoende av anskaffningsstödet. I siffrorna beaktas inte utsläppen från elproduktionen. I fråga om eldrivna lastbilar bedöms utsläppsminskningen definierad på samma sätt vara 35 ton koldioxidekvivalenter för små fordon som beviljats stöd och 300 ton koldioxidekvivalenter för de största.

I genomsnitt har en eldriven lastbil som anskaffats med stöd fått något över 20 000 euro i stöd, för vilket den bäst motsvarande storlekskategorin är över 26 ton. För detta genomsnittliga fordon är den genomsnittliga utsläppsnyttan cirka 140 ton koldioxidekvivalenter under dess livscykel. I praktiken inverkar de ändringar som till följd av gruppundantagsförordningen görs i anskaffningsstödet som mest så mycket som några paketbilar och en enstaka lastbil och ändringarna i stödets maximala belopp bedöms minska eller öka utsläppen med högst 500 ton koldioxidekvivalenter jämfört med nuläget.

De direkta klimat- och miljökonsekvenser stöden för vätedrivna paket- och lastbilar har blir mycket små på grund av det ringa antal fordon som skaffas under 2024. I ett mycket optimistiskt scenario där en exponentiell ökning av antalet vätedrivna fordon inleds, beviljas anskaffningsstöd för åtta vätedrivna fordon 2024. Beroende på fordonets storlek och hur utsläppen beräknas är utsläppsminskningarna genom ibruktagandet av totalt åtta vätedrivna paket- och lastbilar under deras livscykel uppskattningsvis mellan 7 000 och 13 000 ton koldioxidekvivalenter. Enligt till exempel Transport- och kommunikationsverkets bedömning orsakar en diesellastbil som ersätts med stora långtradare 140 ton koldioxidekvivalenter utsläpp per år under hela livscykeln. Livscykeln har antagits vara åtta år, varvid utsläppsminskningen av 8 vätedrivna lastbilar under deras livscykel är cirka 9 000 ton koldioxidekvivalenter. Siffrorna beaktar inte att en del av de vätedrivna lastbilar som får anskaffningsstöd skulle ha anskaffats i vilket fall som helst.³⁰ Det uppskattade utnyttjandet av anskaffningsstödet för vätedrivna last- och paketbilar och därmed också bedömningen av växthusgasutsläppen är förknippad med stor osäkerhet.

Stödordningens effekter på växthusgasutsläppen, inbegripet de effekter stöden för gasdrivna paket- och lastbilar har för utsläppsminskningsmålet för trafiken har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (RP 215/2021 rd).

4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna

Enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd är den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverket. Enligt Transport- och kommunikationsverket har de föreslagna ändringarna inga betydande konsekvenser för myndighetens verksamhet.

4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna

I statsbudgeten för 2023 har det totalt budgeterats ett anslag på 2,5 miljoner euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paket- och lastbilar som ett reservationsanslag i moment 31.20.51. Enligt dispositionsplanen i beslutsdelen fördelas anslaget så att 1,5 miljoner euro finns att tillgå för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar och 1 miljon euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar. Stödet för vätedrivna paket- och lastbilar kan ges inom ramen för budgetbesluten för 2023 med en ändring av dispositionsplanen i beslutsdelen i mo-

³⁰ I tidigare bedömningar har det i fråga om de eldrivna fordonens andel uppskattats att cirka 72 procent av fordonen skulle ha köpts utan stöd.

mentet. På så sätt har förslaget ingen ökande effekt på statens utgifter. Med den nuvarande åtgången räcker anslaget för anskaffningsstöd för el-, gas- och vätedrivna last- och paketbilar till slutet av 2024. Det är dock svårt att bedöma hur anskaffningsstödet utnyttjas, eftersom många faktorer påverkar efterfrågan på fordon.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

De övriga handlingsalternativen för hur anskaffningsstöden för eldrivna last- och paketbilar skulle kunna genomföras har behandlats i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (RP 215/2021 rd).

Kommissionen har exklusiv befogenhet i fråga om EU:s regler för statligt stöd. Medlemsstaterna kan vara säkra på att en stödåtgärd befrias från förhandsanmälningsskyldigheten gentemot kommissionen (s.k. notifiering) om den uppfyller de allmänna och särskilda villkoren i gruppundantagsförordningen. Om en medlemsstat ändå genomför en stödåtgärd som inte uppfyller alla villkor i det tillämpliga gruppundantaget utan att anmäla den på förhand till kommissionen strider stödet mot reglerna. Med anledning av ändringarna i gruppundantagsförordningen ska alltså det gällande nationella programmet för anskaffnings- och konverteringsstöd ändras så att det motsvarar EU:s gällande regler om statligt stöd. Om det inte görs är det fråga om olagligt statsstöd som beviljas av en medlemsstat. Till den del som någon ersättande rättsgrund inte kan hittas inom ramen för EU:s gällande regler om statligt stöd måste en sådan nationell stödform avskaffas.

I stället för att tillämpa de föreslagna ändringarna i gruppundantagsförordningen eller de minimis-förordningen skulle man kunna överväga att anmäla den gällande stödordningen till kommissionen. Men notifieringsprocessen är administrativt tung och utdragen, och det råder ingen säkerhet om resultatet. Eftersom anskaffningsstöd enligt den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan sökas fram till utgången av 2024 betraktas det föreslagna tillvägagångssättet som motiverat.

Inom ramen för gruppundantagsförordningen skulle man kunna låta bli att höja de maximala beloppen av anskaffningsstöd för eldrivna och vätedrivna fordon när det gäller paketbilar och lastbilar eller små eller medelstora företag. De föreslagna minimibeloppen behövs dock för att de nationellt fastställda stödbeloppen ska minska så lite som möjligt.

I fortsättningen skulle man med stöd av den allmänna gruppundantagsförordningen kunna bevilja anskaffningsstöd för fordon i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I ett konkurrensutsatt anbudsförfarande kan man tänka att de tillgängliga anslagen fördelas på ett optimalt sätt då aktörerna konkurrerar om dem. Men det skulle vara svårt att objektivt poängsätta anskaffningar av fordon som drivs med olika alternativa drivkrafter då deras användningsändamål och anskaffningspriser skiljer sig avsevärt från varandra. Dessutom skulle betydande administrativa merkostnader uppkomma för inledandet och administreringen av anbudsförfarandet.

Vätedrivna paketbilar och lastbilar skulle kunna göras attraktivare med hjälp av beskattnings- och andra prissättningsrelaterade alternativ i stället för eller utöver anskaffningsstöden. Enligt Petteri Orpos regeringsprogram inleder regeringen en totalreform av finansieringen och beskattningen av trafiken, som genomförs i ett samarbete mellan kommunikationsministeriet och finansministeriet.

Jämsides med eller i stället för vätedrivna paketbilar och lastbilar skulle man också kunna stödja anskaffning av vätedrivna personbilar. Efterfrågan på väte skulle kunna öka om vätedrivna personbilar tas i bruk med stöd av anskaffningsstöd. Den vägen skulle stödet bidra till en ökad användning av väte i trafiken och till att vätetankningsstationer byggs och drivs på marknadsvillkor. Vätedrivna fordon är dock inte lika energieffektiva som direkt eldrift. Väte kommer sannolikt att användas i synnerhet inom tunga godstransporter och fjärrkollektivtrafik, där laddningsmöjligheterna på vägen är begränsade. Genom förslaget stöds anskaffning av vätedrivna paketbilar och lastbilar på samma sätt som i fråga om eldrivna och gasdrivna paketbilar och lastbilar.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Tyskland

Tyskland stöder anskaffning av bränslecellsbilar och renodlade elbilar. Det stödbelopp som delas ut och de fordonsmodeller som berättigar till stöd minskade från ingången av 2023 så att anskaffning av plug in-hybrider inte längre stöds. 2023 stöds bränslecellsbilar som kostar högst 40 000 euro med 4 500 euro, och bränslecellsbilar som kostar 40 000–65 000 euro med 3 000 euro. 2024 stöds nya bränslecellsbilar som kostar mindre än 40 000 euro med 3 000 euro och motsvarande begagnade fordon med 2 400 euro.

Norge

I Norge är bränslecellsbilar och elbilar befriade från den importtull som betalas för såväl nya som begagnade bilar. Dessutom är försäljning av bränslecellsbilar och eldrivna bilar befriad från mervärdesskatt om anskaffningspriset understiger 500 000 NOK.

Sverige

Det så kallade bonus malus-systemet som gällt i Sverige sedan 2018 för att stödja anskaffning av utsläppsnåla bilar avskaffades den 9 november 2022. Avskaffandet av stödordningen motiverades med att anskaffnings- och driftskostnaderna för fordon som omfattades av stödet var jämförbara med köp eller användning av en bensin- eller diesebil.

Nederländerna

Anskaffning av fordon med låga koldioxidutsläpp stöds i Nederländerna genom skatteförmåner för både privatpersoner och företag. Belastning van Personenauto's en Motorrijwielen (BMP), som är jämförbar med bilskatten, är beroende av CO₂-utsläppen från den bil som ska registreras. Den som registrerar ett vätedrivet fordon utan CO₂-utsläpp behöver inte betala skatten.

Dessutom stöds företagens anskaffningar av el- och vätedrivna fordon i beskattningen med de så kallade MIA- och Vamil-systemen. MIA möjliggör utöver de normala skatteavdragen ett ytterligare avdrag på högst 45 procent för den som skaffar miljövänlig teknik. Vamil möjliggör en avskrivning på 75 procent vid en självvald tidpunkt. Eldrivna fordon omfattas från och med 2023 inte längre av MIA- och Vamil-systemens tillämpningsområde, men avdrags- och avskrivningsrättigheterna tillämpas fortfarande på anskaffning av vätedrivna bilar.

I Nederländerna kan företag under tiden 4.6–29.12.2023 ansöka om statligt stöd för anskaffning av en utsläppsfri lastbil. Anslaget på 30 miljoner euro har reserverats i sin helhet för anskaffning av eldrivna lastbilar.

6 Remissvar

I utkastet till proposition begärdes yttranden av sammanlagt 32 instanser inbegripet organisationer, företrädare för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter.

Dessa instanser var jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, statsrådets kansli, miljöministeriet, företagsstödsdelegationen, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och -industrin rf, Bioenergi rf, Finsk Energiindustri rf, Etanolautoilijat ry, Gasgrid Finland Oy, Gasum Oy, Avfallshanteringsförening rf, Naturresursinstitutet Luke, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Neste Abp, P2X Solutions Ab, Suomen biokierto ja biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands miljöcentral Syke och Teknologiateollisuus ry.

Det inkom 28 remissyttranden om utkastet till proposition. Yttranden lämnades av jord- och skogsbruksministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, statsrådets kansli, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry (gemensamt yttrande), Etanolautoilijat ry, Helen Ab, Lidl Suomi Ky, Logistiikkayritysten Liitto ry, North European Oil Trade Oy (nedan också *NEOT Oy*), Arbetsgivarna för servicebranscherna Palta rf, P2X Solutions Ab (nedan också *P2X Ab*), StepOne Tech Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Sähköinen liikenne ry, Centrallaget för Handelslagen i Finland (nedan också *SÖK*), Suomen Taksiliitto ry och Finlands miljöcentral.

Av de ovan nämnda meddelade jord- och skogsbruksministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, utrikesministeriet, statsrådets kansli och Finlands miljöcentral att de inte har något att yttra om utkastet till proposition.

Remissinstanserna understödde allmänt anskaffningsstöden för paketbilar och lastbilar som en metod för att minska utsläppen från trafiken och bidra till den rena omställningen inom logistiksektorn. Inrättandet av en stödkategori för vätedrivna paketbilar och lastbilar betraktades allmänt som en välkommen reform.

Remissinstansernas ändringsförslag gällde huvudsakligen en förlängd giltighetstid för stödordningen och lagen, en utvidgning av stödordningen till flera fordon och en höjning av stödbeloppen. I flera yttranden framfördes omständigheter som gjorde att avskaffandet av konverteringsstöden betraktades som en missriktad åtgärd med tanke på uppnåendet av Finlands klimatmål och ur kostnadseffektivitetens perspektiv. I en del yttranden framfördes standpunkten att anskaffning av renodlade elbilar fortfarande bör understödas.

Remissinstanserna understödde att det direkta ansökningsförfarandet bibehålls, men i vissa yttranden efterlystes en enklare ansökningsprocess.

I flera yttranden betonades gasens och vätets roll i synnerhet för utsläppsminskningarna inom den tunga trafiken. En del remissinstanser underströk att en översyn av lagen i fråga om an-

skaffningsstöden för paketbilar och lastbilar bör inledas omedelbart på grund av den föränderliga EU-lagstiftningen om statligt stöd, det vill säga ändringarna i den så kallade de minimis-förordningen om stöd av mindre betydelse.

I vissa yttranden framkom behovet av att vid sidan av fordon stödja byggandet av distributionsinfrastruktur för alternativa drivkrafter.

I sitt yttrande understödde finansministeriet sloandet av hänvisningarna till anskaffnings- och konverteringsstöd för personbilar. Finansministeriet kritiserade allmänt anskaffningsstödens kostnadseffektivitet och utsläppsminskningspotential samt verkningsfullheten av stöd för gasdrivna fordon.

Finansministeriet lyfte upp att gränsdragningen enligt de minimis-förordningen mellan företag som utför godstransporter på väg och företag som tillhandahåller så kallade integrerade tjänster eventuellt kan bli problematisk. I fråga om höjningen av det maximala stödbeloppet för små och medelstora företag ansåg finansministeriet att det behövs vägande skäl för att avvika från en likvärdig behandling av företagen. Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf understödde de föreslagna höjningarna av stödets maximibelopp för små och medelstora företag. Finansministeriet och Suomen Biokierto ja Biokaasu ry föreslog att klimat- och miljökonsekvenserna av gasfordon tas in i konsekvensbedömningen. Finansministeriet ansåg att är var positivt att inga nya konsekvenser för myndigheterna identifieras i propositionen, men kritiserade allmänt de administrativa kostnader som anskaffningsstöden är förknippade med.

I propositionen har motiveringens avsnitt om klimat- och miljökonsekvenser kompletterats utifrån yttrandena av finansministeriet och Suomen Biokierto ja Biokaasu ry. En hänvisning till den berörda medlemsstatens skyldighet enligt artikel 3.3 i de minimis-förordningen att på lämpligt sätt se till att stöd av mindre betydelse inte används för inköp av vägtransportfordon har tagits in i motiveringen på grundval av finansministeriets yttrande. Motiveringen har också kompletterats i fråga om de maximala stödbeloppens ändamålsenlighet.

Arbets- och näringsministeriet konstaterade i sitt yttrande att förslaget preliminärt är förenligt med EU-lagstiftningen, men påpekade att ett yttrande om propositionen behöver begäras av företagsstödsdelegationen. Arbets- och näringsministeriet ansåg att konverteringsstöden inte bör avskaffas och motiverade sitt yttrande bland annat med det fortsättningsvis höga anskaffningspriset på elbilar. Även NEOT Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Etanoliautoilijat ry, SOK och StepOne Tech Oy motsatte sig att konverteringsstöden slopas i lagstiftningen. Förslaget beaktades inte när regeringens proposition färdigställdes, eftersom ansökningstiden för konverteringsstöd gick ut den 31 december 2022 och inga anslag har anvisats för dem. Konvertering av fordon har redan underlättats genom de ändringar i fordonslagen (82/2021) som trädde i kraft den 1 april 2023. Genom ändringarna tilläts flexiblere konverteringar i alla fordonsklasser och för fordon i alla åldrar.

Företagsstödsdelegationen, som verkar under arbets- och näringsministeriet, gav sitt yttrande i frågan den 1 september 2023. Enligt yttrandet uppfyller anskaffnings- och konverteringsstödet för fordon som drivs med alternativa drivkrafter villkoren för statligt stöd enligt EU-lagstiftningen. Enligt yttrandet kan artikel 36b i den allmänna gruppundantagsförordningen tillämpas på den aktuella stödordningen som förfarande för statligt stöd. Företagsstödsdelegationen konstaterar i sitt yttrande att det stöd som beviljas måste uppfylla de allmänna villkoren i kapitel I och II samt de särskilda villkoren enligt artikel 36b för att gruppundantagsförordningen ska kunna tillämpas. Företagsstödsdelegationen rekommenderar att det så kallade Deggendorfvillkoret som nämns i kapitel I i förordningen tas upp i regeringens proposition om stödordningen

eller i de skriftliga anvisningarna om stödordningen. När det gäller gasdrivna fordon kan den så kallade de minimis-förordningen tillämpas som förfarande. Utkastet till regeringens proposition kompletterades utifrån företagsstödsdelegationens yttrande så att ett nytt 2 § 3 mom. som innehåller det ovan nämnda Deggendorfvillkoret föreslås.³¹

Ålands landskapsregering betraktade i sitt yttrande de föreslagna ändringar som följer av ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd som helt och hållet av lagteknisk karaktär. Ålands landskapsregering anser, liksom i sitt tidigare sakkunnigyttande (ÅLR 2021/9703), att det är viktigt att anskaffningsstöden tillämpas också på bilar som är registrerade på Åland.

Transport- och kommunikationsverket Traficom ansåg att de ändringar som föreslås på grund av ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd är motiverade och att förslaget om stöd för anskaffning av vätedrivna fordon kan understödjas. Också Helen Ab, Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry P2X Ab, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Lidl Suomi Ky och Logistiikkayritysten Liitto ry understödde i sina yttranden stödet för anskaffning av vätedrivna paketbilar och lastbilar. Helen Ab och P2X Ab underströk att stödordningen bör träda i kraft snabbt.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry och Finlands Transport och Logistik rf föreslog att paragraferna om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar justeras så att ”den paketbil eller lastbil som anskaffas använder el och/eller väte som enda drivkraft” då villkoret enligt regeringens proposition i fråga om väte var att det ska vara den enda drivkraften för den paketbil eller lastbil som anskaffas. Förslaget anses vara motiverat och det beaktades när regeringens proposition färdigställdes, så att anskaffningsstöd kan beviljas om den paketbil eller lastbil som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf framförde några terminologiska kompletteringsbehov i regeringens proposition. Förslagen beaktades när regeringens proposition färdigställdes.

I flera yttranden betonades behovet av att förlänga stödordningen. Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Palta rf, P2X Ab, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry och Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry önskade att lagens giltighetstid förlängs till utgången av 2028. Sähköinen Liikenne ry tog i sitt yttrande upp att en förutsägbar stödordning är viktig för företagens beslutsfattande. Den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd gäller fram till den 31 december 2026 och lagen tillämpas enligt dess 1 § 2 mom. 3 och 4 punkt på anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar som söks senast den 31 december 2024. Förslaget beaktades inte i den fortsatta beredningen av propositionen eftersom anskaffningsstöden för paketbilar och lastbilar utifrån de beslut som fattats om anslagen väntas räcka fram till utgången av 2024.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Arbetsgivarna för servicebranscherna Palta rf, Finlands Transport och Logistik rf, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Logistiikkayritysten Liitto ry och Lidl Suomi Ky understödde beviljandet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar. Suomen Kaasuyhdistys ry önskade att man inte begränsar den gasdrivna tunga trafiken. Förslaget beaktades inte i den fortsatta beredningen av propositionen eftersom begränsningarna av anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar

³¹ Kommissionens meddelande om återkrav av olagligt och oförenligt statligt stöd (2019/C 247/01).

och paketbilar baserar sig på EU:s lagstiftning om statligt stöd, det vill säga på de minimis-förordningen, som ska beaktas i den nationella lagstiftningen.

Lidl Suomi Ky önskade i sitt yttrande att stödet för vätedrivna fordon blir tillräckligt högt för att uppmuntra införandet av de första vätebilarna. P2X Ab tog i sitt yttrande upp behovet av att i fortsättningen bedöma anskaffningsstödens belopp. Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Biokiertö ja Biokaasu ry och Sähköinen Liikenne ry föreslog att anskaffningsstöden höjs. Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Suomen Biokiertö ja Biokaasu ry föreslog dessutom att det maximala antalet fordon per företag som beviljas anskaffningsstöd höjs. Också enligt yttrandet från Sähköinen Liikenne ry vore det viktigt att uppmuntra aktörerna att med en gång ställa om en betydande mängd transporter till eldrift.

Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry önskade att stödordningen utvidgas till att gälla bussar och vätedrivna personbilar i kategori M2. Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Taksiliitto ry och Sähköinen liikenne ry önskade i sina yttranden att anskaffningsstöden för eldrivna personbilar förlängs. Suomen Taksiliitto ry föreslog att anskaffningsstödet för renodlade elbilar utvidgas till att gälla taxiföretag. Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry tog upp taxi- och bussbranschens dåliga möjligheter att investera i ny teknik.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf samt Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry föreslog att stödprocessen förenklas.

Förslagen om höjda stöd, utvidgning av stödordningen, höjning av antalet fordon som stöds och en förenklad stödprocess beaktades inte i den fortsatta beredningen av propositionen. Propositionens syfte är inte att se över villkoren för beviljandet av anskaffningsstöd, utan i princip att ändra den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd så att den motsvarar ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd och att göra det möjligt att ansöka om stöd för anskaffning av vätedrivna paketbilar och lastbilar. De gällande stödnivåerna och antalet fordon som beviljas stöd anses vara ändamålsenliga med hänsyn till de anslag som anvisats för anskaffningsstödet, i synnerhet då anslaget enligt propositionen ska fördelas över fler stödkategorier än för närvarande. Ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar gick ut den 31 december 2022 och inga anslag har anvisats för dem. Förslaget om stöd för vätedrivna personbilar beaktades inte när propositionen färdigställdes, med hänsyn till stödordningens enhetlighet. I personbilar bedöms dessutom el vara det förmånligare och mer energieffektiva alternativet i nästan alla fall.

Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Suomen Biokiertö ja Biokaasu ry betonade vikten av att på nytt se över lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd efter att den nya de minimis-förordningen har antagits. Kommunikationsministeriet inledde den 15 augusti 2023 ett lagstiftningsprojekt för att bedöma hur ändringarna i de minimis-förordningen påverkar lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd.

7 Specialmotivering

Det föreslås att rubriken för lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd ändras till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (i kraft 1.1.2022–31.12.2026). För konvertering av fordon för etanol- eller gasdrift anvisades inga anslag för 2023, och ansökningstiden för dem gick ut den 31 december 2022. Den föreslagna lagen

innehåller därmed inte längre några bestämmelser om konverteringsstöd, utan tillämpningsområdet avgränsas till bestämmelser om förutsättningarna för stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

1 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att hänvisningarna till anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd stryks. För anskaffning av renodlade elbilar eller konvertering av fordon för etanol- eller gasdrift anvisades inga anslag för 2023, och ansökningstiden för dem gick ut den 31 december 2022. Det föreslås att paragrafen ändras så att anskaffningsstöd för vätedrivna paketbilar och lastbilar tas in i lagens tillämpningsområde.

Paragrafens *1 mom.* ändras så att lagen innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för anskaffning, det vill säga köp och långtidshyrning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Momentet innehåller därmed inte längre några bestämmelser om konverteringsstöd.

Det föreslås att *2 mom. 1 och 2 punkten* stryks. Den gällande *2 mom. 3 punkten* blir *1 punkten* och innehåller bestämmelser om ansökningstiderna för anskaffningsstöd utöver för el- och gasdrivna paketbilar även för vätedrivna paketbilar. Enligt den föreslagna *2 mom. 1 punkten* tillämpas denna lag på anskaffningsstöd för en el-, gas- eller vätedriven paketbil som söks senast den 31 december 2024. Den gällande *2 mom. 4 punkten* blir *2 punkten* och innehåller bestämmelser om ansökningstiderna för anskaffningsstöd utöver för el- och gasdrivna lastbilar och eldrivna släpvagnar även för vätedrivna lastbilar. Enligt den föreslagna *2 mom. 2 punkten* tillämpas denna lag på anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn och en gas- eller vätedriven lastbil som söks senast den 31 december 2024.

2 §. Förhållande till annan lagstiftning. Enligt förslaget ska *2 mom.* ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen *företag*. Syftet med den terminologiska ändringen är att förtydliga och förenkla den gällande lagstiftningen och till denna del anpassa den så att definitionerna bättre motsvarar etablerad praxis i EU-lagstiftningen om statligt stöd.

Enligt etablerad praxis i EU-rätten betraktas alla aktörer som bedriver ekonomisk verksamhet som företag. Ett företag kan vara en fysisk eller juridisk person. Med ekonomisk verksamhet avses i sin tur att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad. Organisationens rättsliga ställning (privaträttslig/offentligrättslig) eller huruvida organisationen eftersträvar vinst spelar därmed ingen roll. Det innebär att den verksamhet som till exempel organisationer inom tredje sektorn, forskningsorganisationer eller icke-vinstsyftande innovationsförmedlare (t.ex. teknologicer, företagskuvöser, handelskammare) bedriver kan falla under tillämpningsområdet för EU:s regler om statligt stöd.

Det föreslås också att *2 mom.* ändras så att det tas in en hänvisning till kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (*de minimis-förordningen*), som ska tillämpas på stöd för anskaffning av gasdrivna paket- och lastbilar som beviljas inom ramen för stödordningen. Paragrafens *2 mom.* förenklas genom att man slopar förbudet att bevilja anskaffningsstöd för i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen avsedda företag i svårigheter. Förbudet överlappar med den gällande lagens *4 § 4 mom.* och *5 § 5 mom.*

Ett nytt *3 mom.* fogas till paragrafen. Stöd som avses i denna lag får enligt det föreslagna *3 mom.* inte betalas ut om Europeiska kommissionen har fattat ett i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avsett beslut om återkrav av stöd, och sökanden i enlighet med detta har meddelats ett i *1 §* i lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas

bestämmelser om statligt stöd (300/2001) avsett beslut om verkställighet av återkrav som sökanden inte har följt.

Det föreslås att omnämmandet av konverteringsstöd stryks i rubriken till lagens 2 kap.

3 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil. Paragrafen ska enligt förslaget upphävas som onödig eftersom ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar gick ut den 31 december 2022. Enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

4 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil. Paragrafen ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen företag. Formuleringen överensstämmer med det föreslagna 2 § 2 mom. Det föreslås att förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för vätedrivna paketbilar tas in i paragrafen. Paragrafen förenklas så att onödiga omnämmanden av drivkrafter och årtal stryks. Till paragrafen fogas dessutom nya förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar i enlighet med de minimis-förordningen.

Det föreslås att *1 mom.* ändras så att anskaffningsstöd för en paketbil kan beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny paketbil som inte har genomgått första registrering.

Anskaffningsstöd för paketbilar definieras i 1 § 2 mom. 3 punkten i den gällande lagen, och därför förenklas den aktuella paragrafens *1 mom.* genom att text som överlappar med bestämmelsen om tillämpningsområdet stryks. Årtalen som gäller anskaffning och långtidshyrning stryks. Bestämmelser om ansökningstiderna för anskaffningsstöd finns i 1 § i den gällande lagen. Enligt 2 mom. 3 punkten i den paragrafen tillämpas lagen på anskaffningsstöd för paketbil som söks senast den 31 december 2024. Anskaffningsstöd söks enligt gällande 14 § 1 mom. före en bindande anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon. Om det tar längre än väntat att göra en bindande beställning kan de sökande ha svårt att under 2024 uppfylla den gällande förutsättningen för beviljande av stöd för anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon. De omnämmanden av drivkrafter som överlappar med 2 mom. stryks.

Enligt förslaget ska *2 mom. 1 punkten* ändras så att anskaffningsstöd kan beviljas om den paketbil som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft. Tillägget innebär att en vätedriven paketbil som berättigar till stöd använder väte eller en kombination av el och väte som enda drivkraft. Kombinationen av el och väte behöver nämnas för att man ska kunna ta hänsyn till tekniken i bränslecellsbilar. I bränslecellsbilar tankas väte som via bilens vätetank transporteras till bränslecellen. I cellen produceras med hjälp av en elektrokemisk reaktion elström för fordonets elmotor.

Paragrafens *3 mom.* ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen företag. Formuleringen överensstämmer med de föreslagna 2 § 2 mom. och 4 § 1 mom. Omnämmandena av drivkrafter stryks för att förenkla momentet. Anskaffningsstöd kan fortfarande beviljas endast en gång för en och samma paketbil.

I paragrafen föreslås ett nytt *4 mom.* enligt vilket anskaffningsstöd för anskaffning av en paketbil vars huvudsakliga drivkraft är gas dock inte beviljas i de minimis-förordningen avsedda företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av en paketbil som är avsedd för godstransporter på väg. Det gällande *4 mom.* blir ett nytt *6 mom.* Bestämmelsen

behövs för att lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd ska vara förenlig med bestämmelserna i den gällande de minimis-förordningen. Enligt artikel 3.2 i de minimis-förordningen får stöd av mindre betydelse inte användas för förvärv av vägtransportfordon.

Till paragrafen fogas också ett nytt 5 mom. som begränsar det i 4 mom. föreslagna förbudet på det sätt som de minimis-förordningen tillåter. Enligt det föreslagna 5 mom. kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd med avvikelse från 4 mom. i sådana situationer där den faktiska godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Enligt skäl 5 i de minimis-förordningen betraktas till exempel flyttningstjänster, post- eller budtjänster eller avfalls-hämtning och avfallshantering som sådana integrerade tjänster. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Enligt 6 mom. beviljas anskaffningsstöd fortfarande inte sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

5 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil. Paragrafen ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen *företag*. Det föreslås också att förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för vätedrivna lastbilar tas in i paragrafen på samma sätt som i den föreslagna 4 §. Paragrafen förenklas så att onödiga omnämnanden av drivkrafter och årtal stryks på samma sätt som i det föreslagna 4 § 1 mom. I paragrafens 1 mom. stryks också den onödiga upprepningen ”ny” framför gasdriven lastbil eftersom förutsättningen att fordonet ska vara nytt framgår i början av meningen.

I förslaget ändras 1 mom. så att anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller gas- eller vätedriven lastbil som inte har genomgått första registrering.

Det föreslås att 2 mom. 1 punkten ändras så att anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller vätedriven lastbil, om den lastbil eller släpvagn som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft. Tillägget innebär att en vätedriven lastbil som berättigar till stöd använder väte eller en kombination av el och väte som enda drivkraft. Kombinationen av el och väte behöver nämnas för att man ska kunna ta hänsyn till tekniken i bränslecellsbilar. I bränslecellsbilar tankas väte som via bilens vätetank transporteras till bränslecellen. I cellen produceras med hjälp av en elektrokemisk reaktion elström för fordonets elmotor. För att göra bestämmelsen tydligare ersätts termen tungt fordon i den gällande lagen med termerna lastbil och släpvagn.

Till 3 mom. fogas en ny 5 punkt med bestämmelser om att stöd kan beviljas ett i de minimis-förordningen avsett företag som är verksam inom någon annan sektor än vägtransportsektorn.

I paragrafen föreslås ett nytt 4 mom. där det föreskrivs att förbudet att bevilja anskaffningsstöd inte gäller situationer där godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Det gällande 4 mom. blir 5 mom. och det gällande 5 mom. blir 6 mom. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Villkoret baserar sig på artikel 3.2 i kommissionens de minimis-förordning, enligt vilken detta stöd av mindre betydelse inte får användas för förvärv av vägtransportfordon. Enligt skäl 5 i förordningen bör stöd för inköp av vägtransportfordon till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning inte omfattas av förordningens tillämpningsområde. Enligt skäl 5 bör en integrerad tjänst där den faktiska transporten endast är ett inslag, t.ex. flyttningstjänster, post- eller budtjänster eller avfallshämtning och avfallshantering, inte betraktas som en transporttjänst.

Materiellt rättsligt motsvarar innehållet i avgränsningarna som gäller mottagare av stöd för gasdrivna lastbilar de föreslagna 4 § 4 mom. och 5 mom. om förutsättningarna för beviljande av stöd för gasdrivna paketbilar.

Enligt 5 mom. kan anskaffningsstöd under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en lastbil eller släpvagn och ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem lastbilar eller släpvagnar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma lastbil eller släpvagn.

Enligt 6 mom. beviljas anskaffningsstöd fortfarande inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

6 §. Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Paragrafen upphävs som onödig. Ansökningstiden för konverteringsstöd gick ut den 31 december 2022. Enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

7 §. Beloppet av anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Paragrafen upphävs som onödig. Ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar gick ut den 31 december 2022. Enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

8 §. Beloppet av anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paketbilar. Paragrafen föreslås innehålla bestämmelser om beloppet av anskaffningsstödet för såväl eldrivna som vätedrivna paketbilar. Enligt 1 mom. kan anskaffningsstöd för paketbil beviljas för anskaffning av en ny paketbil som använder el, väte eller en kombination av båda som drivkraft. I 1 punkten stryks villkoret att anskaffningspriset på en liten stödberättigande eldriven paketbil får vara högst 50 000 euro. Anskaffningspriset på små paketbilar behövs begränsas för att stöd villkoren för små paketbilar ska vara i linje med stöd villkoren för eldrivna personbilar. Efter att ansökningstiden för stöd för eldrivna personbilar, det vill säga renodlade elbilar, gått ut behövs inte längre gränsen på 50 000 euro för paketbilar. Dessutom föreslås det att hänvisningarna i 1 mom. 1 punkten till paketbilens storlek ("liten") stryks, eftersom inget av kriterierna i den aktuella punkten faktiskt gäller fordonets storlek. I 1 mom. förtydligas 2 punkten med förutsättningen att axelavståndet får vara högst 3,5 meter. Dessutom stryks i 1 mom. 2 punkten ordet medelstor som attribut för paketbil och i 1 mom. 3 punkten ordet stor.

För att lagstiftningen ska vara förenlig med bestämmelserna i den gällande allmänna gruppundantagsförordningen upphävs 2 mom. I en ny 12 a § föreskrivs det om stödberättigande kostnader och i en ny 12 b § om det maximala beloppet av stöd som beviljas företag.

9 §. Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar. Paragrafens 2 mom. upphävs på samma sätt som det föreslagna 8 § 2 mom. I en ny 12 a § föreskrivs det om stödberättigande kostnader och i en ny 12 b § om det maximala beloppet av stöd som beviljas företag.

10 §. Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar och eldrivna släpvagnar. Paragrafens 2 mom. upphävs på samma sätt som de föreslagna 8 § 2 mom. och 9 § 2 mom. I en ny 12 a § föreskrivs det om stödberättigande kostnader och i en ny 12 b § om det maximala beloppet av stöd som beviljas företag.

11 §. Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar. Paragrafens 3 mom. upphävs på samma sätt som de föreslagna 8 § 2 mom., 9 § 2 mom. och 10 § 2 mom. I en ny 12 a § föreskrivs det om stödberättigande kostnader och i en ny 12 b § om det maximala stödbeloppet.

12 §. Beloppet av anskaffningsstöd för vätedrivna lastbilar. Det föreslås att paragrafens nuvarande innehåll upphävs som onödigt. Ansökningstiden för konverteringsstöd gick ut den 31 december 2022. Enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Till paragrafen fogas bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för vätedrivna lastbilar. Samtidigt ändras paragrafens rubrik så att den motsvarar det nya innehållet.

Beloppet av anskaffningsstöd för vätedrivna lastbilar graderas på samma sätt som beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar i 10 § för att göra stödordningen enhetligare och begripligare. Den föreslagna graderingen baserar sig på fordonens typiska storleksklasser.

Enligt *1 mom.* kan anskaffningsstöd för lastbil beviljas för anskaffning av en lastbil som använder väte eller en kombination av väte och el som drivkraft. Enligt *1 punkten* är stödbeloppet 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram. Enligt *2 punkten* är stödbeloppet 12 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram. Enligt *3 punkten* är stödbeloppet 18 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram. Enligt *4 punkten* är stödbeloppet 25 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram. Enligt *5 punkten* är stödbeloppet 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram. Enligt *6 punkten* är stödbeloppet 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 60 000 kilogram.

12 a §. Stödberättigande kostnader. Till lagen fogas en ny paragraf med bestämmelser om stödberättigande kostnader för anskaffning av paketbilar och lastbilar. Lagstiftningen förenklas genom att de gällande bestämmelserna om stödberättigande kostnader för alla fordonsklasser samlas i en enda paragraf. Paragrafen behövs för att bestämmelserna om anskaffningsstöd för eldrivna och vätedrivna paket- och lastbilar ska vara förenliga med den gällande allmänna gruppundantagsförordningen. För att förenkla regleringen föreslås det att nationella bestämmelser om stödberättigande kostnader som motsvarar den allmänna gruppundantagsförordningen ska tillämpas på anskaffningsstöden för alla fordon som avses i denna lag, inklusive gasdrivna fordon.

Enligt *1 mom.* avses i denna lag med stödberättigande kostnader sådana extra kostnader för köp eller långtidshyrning av fordon som avses i den allmänna gruppundantagsförordningen. I momentet hänvisas det till köp eller långtidsuthyrning av fordon som avses i denna lag, det vill säga att momentet syftar på alla anskaffningsstöd för fordon enligt denna lag. Bestämmelser om stödberättigande kostnader finns i artikel 36b.3 i den allmänna gruppundantagsförordningen, som gäller anskaffnings- och konverteringsstöd för rena och utsläppsfria fordon.

I *2 mom.* finns bestämmelser om stödberättigande kostnader vid köp av det fordon som ansökan gäller. Det föreslagna momentet är förenligt med artikel 36b.3 a i den allmänna gruppundantagsförordningen. Vid köp av fordon beräknas de stödberättigande kostnaderna enligt det föreslagna *2 mom.* genom att investeringskostnaderna för anskaffning av det fordon som ansökan gäller dras av från investeringskostnaderna för att anskaffa ett fordon i samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha anskaffats utan stöd.

I *3 mom.* finns bestämmelser om stödberättigande kostnader vid långtidsuthyrning av det fordon som ansökan gäller. Det föreslagna momentet är förenligt med artikel 36b.3 b i den allmänna gruppundantagsförordningen. Vid långtidshyrning av fordon beräknas enligt det föreslagna *3 mom.* de stödberättigande kostnaderna genom att nettonuvärdet av långtidshyrning av det for-

don som ansökan gäller dras av från nettovärdet av att långtidshyra ett fordon i samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha långtidshyrt utan stöd. Vid beräkningen av de stödberättigande kostnaderna för långtidshyrning ska fordonets driftskostnader inte beaktas. Enligt artikel 36b.3 b i den allmänna gruppundantagsförordningen ska driftskostnaderna inte beaktas, oavsett om de ingår i kontraktet om långtidshyrning eller inte. Enligt samma led betraktas bland annat energi-, försäkrings- och underhållskostnader som driftskostnader. Förteckningen är inte uttömmande.

12 b §. *Beloppet av stöd som beviljas företag.* Till lagen fogas en ny paragraf med bestämmelser om det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna, vätedrivna och gasdrivna fordon. Regleringen förenklas genom att de gällande bestämmelserna om det maximala beloppet av stöd som beviljas företag för alla olika fordonsklasser tas in i en och samma paragraf. Paragrafen om stödbeloppet baserar sig på artikel 36b.6 i den allmänna gruppundantagsförordningen, som gör det möjligt att bevilja stöd utanför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande om stödet beviljas på grundval av en stödordning. Enligt artikel 2.15 i den allmänna gruppundantagsförordningen avses med stödordning varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd kan beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd som inte är hänförbart till ett visst projekt kan beviljas ett eller flera företag på obestämd tid och/eller med obestämt belopp. Stödordningen för anskaffning av fordon baserar sig på lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, det vill säga på en rättsakt på grundval av vilken statsbidragsmyndigheten beviljar stöd. Stödmyndighetens enskilda beslut om beviljande av stöd bedöms inte vara förenade med sådan prövning att stödbeslutet bör betraktas som en ytterligare genomförandeåtgärd i den mening som avses i ovan nämnda artikel 2.15 i gruppundantagsförordningen. Därmed kan anskaffningsstöd för fordon även i fortsättningen beviljas på ansökan och inte i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

I 1 mom. föreskrivs det om det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas små företag för eldrivna eller vätedrivna fordon. I artikel 36b.6 andra stycket i den allmänna gruppundantagsförordningen finns bestämmelser om stödnivån för anskaffningsstöd när stödet beviljas utanför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Enligt det stycket får stödnivån inte överstiga 20 procent av de stödberättigande kostnaderna när stöd beviljas utanför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Med stöd av den bestämmelsen är det möjligt att höja stödet från basnivån med 10 procent för utsläppsfria fordon, till sammanlagt 30 procent. Enligt artikel 2.102g b avses med utsläppsfria fordon när det gäller lätta vägfordon fordon i kategori M1, M2 eller N1 utan koldioxidutsläpp i form av avgaser, fastställt i enlighet med kraven i kommissionens förordning (EU) 2017/1151. Enligt artikel 2.102g c avses med utsläppsfria fordon när det gäller tunga vägfordon fordon enligt artikel 4.5 i direktiv 2009/33/EG. Stödnivån för anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paket- och lastbilar, det vill säga det maximala stödbeloppet, höjs till sammanlagt 30 procent.

I momentet höjs det maximala stödbelopp som beviljas små företag för anskaffning av eldrivna och vätedrivna fordon inom ramen för det nationella handlingsutrymme som den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter. Detta behövs för att säkerställa att de stödbelopp som nationellt föreskrivs i 8 §, 10 § och 12 § inte minskar på ett sätt som för den sökande är oförutsägbart. Enligt det föreslagna 1 mom. får det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år inte överstiga 60 procent av de avsedda stödberättigande kostnaderna. Avgränsningarna i momentet motsvarar artikel 2.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen och artikel 2.2 i bilaga I till den förordningen. Enligt artikel 2.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen avses med små och medelstora företag, det vill säga SMF-företag,

företag som uppfyller kriterierna i bilaga I. I bilaga I i den allmänna gruppundantagsförordningen finns närmare bestämmelser om hur definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag räknas ut och hur uppgifterna fastställs. I artikel 3 i bilaga I anges de typer av företag som beaktas vid beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen, i artikel 4 de uppgifter som behövs för att beräkna personalstyrkan och de finansiella beloppen samt referensperioden, i artikel 5 personalstyrkan och i artikel 6 fastställandet av uppgifterna om företaget. Enligt artikel 36b.6 andra stycket i den allmänna gruppundantagsförordningen får det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas små företag höjas med 30 procent. Därmed föreskrivs nationellt i 1 mom. att det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år inte får överstiga 60 procent av de stödberättigande kostnaderna.

I 2 mom. föreskrivs det om det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas medelstora företag för eldrivna eller vätedrivna fordon. I momentet höjs det maximala stödbelopp som beviljas medelstora företag för anskaffning av eldrivna och vätedrivna fordon inom ramen för det nationella handlingsutrymme som den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter, på samma sätt som i det föreslagna 1 mom. Detta behövs för att säkerställa att de stödbelopp som föreskrivs i 8 §, 9 a §, 10 § och 11 a § inte minskar på ett sätt som för den sökande är oförutsägbart. Enligt det föreslagna 2 mom. får det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 250 personer och vars omsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år inte överstiga 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Definitionen av medelstort företag i detta moment motsvarar artikel 2.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen artikel 2.1 i bilaga I till den förordningen. Enligt artikel 2.2 i den allmänna gruppundantagsförordningen avses med små och medelstora företag, det vill säga SMF-företag, företag som uppfyller kriterierna i bilaga I. I bilaga I i den allmänna gruppundantagsförordningen finns närmare bestämmelser om hur definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag räknas ut och hur uppgifterna fastställs. I artikel 3 i bilaga I anges de typer av företag som beaktas vid beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen, i artikel 4 de uppgifter som behövs för att beräkna personalstyrkan och de finansiella beloppen samt referensperioden, i artikel 5 personalstyrkan och i artikel 6 fastställandet av uppgifterna om företaget. Stödnivån för anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paket- och lastbilar höjs till sammanlagt 30 procent på samma sätt som i det föreslagna 1 mom. Med hänsyn till det föreslagna maximala stödbeloppet som den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter för medelstora företag, föreslås det nationellt att det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 250 personer och vars omsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år inte får överstiga 50 procent av de stödberättigande kostnaderna.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om basnivån för det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon. Momentet tillämpas på företag som inte är små eller medelstora. Enligt det föreslagna 3 mom. får det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas andra företag än sådana som avses i 1 eller 2 mom. inte överstiga 30 procent av de stödberättigande kostnaderna. Bestämmelsen motsvarar artikel 36b.6 andra stycket i den allmänna gruppundantagsförordningen. I det stycket finns bestämmelser om stödnivån för anskaffningsstöd när stödet beviljas utanför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Enligt det stycket får stödnivån inte överstiga 20 procent av de stödberättigande kostnaderna när stöd beviljas utanför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Med stöd av bestämmelsen är det möjligt att höja stödet från basnivån med 10 procent för utsläppsfria fordon. I momentet höjs det maximala stödbelopp som beviljas för anskaffning av eldrivna och vätedrivna

fordon inom ramen för det nationella handlingsutrymme som den allmänna gruppundantagsförordningen tillåter till sammanlagt 30 procent, på samma sätt som i de föreslagna 1 mom. och 2 mom.

I 4 mom. finns bestämmelser om det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar. Enligt det föreslagna 4 mom. får beloppet inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna, och det totala beloppet av stöd per företag får inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår. Den föreslagna gränsen på 40 procent motsvarar det maximala stödbeloppet enligt 9 § 2 mom. och 10 § 3 mom. i den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd. Det behövs nationella bestämmelser om det maximala stödbeloppet, eftersom statsunderstöd enligt 6 § 1 mom. i statsunderstödslagen (688/2001) inte får täcka det fulla beloppet av de totalkostnader som orsakas av den verksamhet eller det projekt som utgör föremål för statsunderstödet, om inte något annat följer av skäl som är motiverade och nödvändiga för att målen med beviljandet av statsunderstödet ska nås. Villkoret att det totala belopp som beviljas per företag får vara högst 200 000 euro under en period på tre beskattningsår är nytt. Den övre gränsen för det totala beloppet följer av bestämmelserna i artikel 3 i kommissionens de minimis-förordning, enligt vilka det totala stödet av mindre betydelse per medlemsstat till ett enda företag inte får överstiga beloppet enligt de minimis-taket under en period av tre beskattningsår. Dessutom föreskrivs det i artikel 3.3 i de minimis-förordningen att om ett företag utför godstransporter på väg för andras räkning och även utför annan verksamhet som omfattas av taket på 200 000 euro, ska taket på 200 000 euro gälla för det företaget, under förutsättning att berörd medlemsstat på lämpligt sätt, till exempel genom åtskillnad mellan verksamheterna eller uppdelning av kostnaderna, ser till att stödet till förmån för vägtransportverksamheten inte överstiger 100 000 euro och att inget stöd av mindre betydelse används för inköp av vägtransportfordon. Detta kan till exempel göras genom att man kräver att kostnaderna uppdelas om det företag som får stöd har både vägtransportverksamhet och verksamhet som omfattas av taket på 200 000 euro.

Stöd av mindre betydelse ska anses ha beviljats vid den tidpunkt då den lagliga rätten till stödet överfördes till företaget enligt tillämplig nationell lagstiftning oavsett dagen för utbetalning av stödet till företaget. Perioden på tre beskattningsår ska fastställas på grundval av de beskattningsår som används av företaget i den berörda medlemsstaten.

13 §. Ansökan om anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Paragrafen upphävs som onödig. Ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlade elbilar gick ut den 31 december 2022. På ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

14 §. Ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar. Paragrafens 2 mom. ändras så att termerna juridiska personer och enskilda näringsidkare ersätts med termen företag. Formuleringen överensstämmer med de föreslagna 2 § 2 mom., 4 § 1 och 3 mom. samt 5 § 1 och 5 mom.

16 §. Ansökan om konverteringsstöd. Paragrafen upphävs som onödig. Ansökningstiden för konverteringsstöd gick ut den 31 december 2022. På ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

17 §. Utbetalning av konverteringsstöd. Paragrafen upphävs som onödig. Ansökningstiden för konverteringsstöd gick ut den 31 december 2022. På ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

18 §. Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter. Paragrafen ändras så att omnämmandet av konverteringsstöd stryks som onödigt.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2024.

Det föreslås också att de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet ska tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag. Ändringen förtydligar att handläggningen av ansökningar som görs innan ändringarna enligt denna proposition träder i kraft slutförs enligt de bestämmelser som gällde tidigare.

9 Förhållande till andra propositioner

9.1 Samband med andra propositioner

Europeiska kommissionen publicerade den 15 november 2022 ett första utkast till ändring av förordningen om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (de minimis), och en U-skrivelse (U 95/2022 rd) om utkastet lämnades till riksdagen den 20 december 2022. Kommissionen föreslog bland annat att det maximala stödbelopp som beviljas företag med vägtransportverksamhet höjs till 137 500 euro från gällande 100 000 euro. Den 9 juni 2023 publicerade kommissionen ett nytt förslag till de minimis-förordning. Enligt förslaget får stöd av mindre betydelse i fortsättningen beviljas företag som är verksamma inom vägtransportsektorn även för förvärv av vägtransportfordon, och dessa företag omfattas i fortsättningen av stödtaket enligt huvudregeln i de minimis-förordningen. Det nya stödtaket enligt huvudregeln ska enligt förslaget vara 300 000 euro per företag under en treårsperiod. De föreslagna ändringarna påverkar i synnerhet bestämmelserna om de nu föreslagna anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och lastbilar. Enligt den kompletterande U-skrivelsen (UJ 17/2023 rd) understöder Finland det ovan nämnda slopandet av begränsningen för godstransporter på väg. Den gällande de minimis-förordningen är i kraft fram till den 31 december 2023 och enligt kommissionen föreslås ändringarna träda i kraft den 1 januari 2024. Enligt övergångsbestämmelsen i artikel 7.4 i den gällande de minimis-förordningen ska allt stöd av mindre betydelse som uppfyller villkoren i denna förordning fortsatt omfattas av den i ytterligare sex månader efter att förordningen upphört att gälla.

Kommunikationsministeriet inledde den 15 augusti 2023 ett lagstiftningsprojekt i syfte att komplettera den aktuella propositionen så att den motsvarar ändringarna i de minimis-förordningen. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM036:00/2023>.

Den kompletterande propositionen är kopplad till den aktuella propositionen eftersom avsikten är att endast ändra de nu föreslagna bestämmelserna om beviljande av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar. Utifrån det utkast som kommissionen publicerade i juni 2023 skulle det vara möjligt att göra korrigeringarna genom begränsade ändringar i den aktuella propositionen, eftersom ändringsbehoven endast bedöms gälla de föreslagna 4 § 4–5 mom., 5 § 3 mom. 5 punkten, 5 § 4 mom. och 12 b § 4 mom. Avsikten är att den kompletterande propositionen ska lämnas till riksdagen som brådskande, om det är möjligt inom tidsplanen för publiceringen av ändringarna i kommissionens förordning. Om man inte hinner lämna en kompletterande proposition är ett alternativ att lämna en helt ny proposition.

9.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2023 och avses bli behandlad i samband med den. Införandet av en stödform för vätedrivna paketbilar och lastbilar förutsätter ändringar i dispositionsplanen i beslutsdelen i statsbudgetens moment 31.20.51 som gäller anskaffnings- och konverteringsstöd för fordon så att den täcker alla paketbilar och lastbilar med alternativa drivkrafter. Att en ny stödform tas in i stödordningen innebär att de anslag som beviljats i budgeten för 2023 fördelas på flera stödformer.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I den allmänna jämlikhetsbestämmelsen i 6 § 1 mom. i grundlagen uttrycks den grundläggande principen om jämlikhet och lika värde. Människor eller kategorier av människor kan inte genom lag godtyckligt försättas i en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra. Grundlagens jämlikhetsbestämmelse förutsätter att människor behandlas lika i likadana situationer. I förförandet enligt den föreslagna lagen har alla som söker stödet inom ramarna för EU:s lagstiftning om statligt stöd lika möjlighet att ansöka om och beviljas stöd så länge som anslaget räcker till. Vidare är det skäl att notera att det är frivilligt för en person som planerar anskaffning av ett fordon att ansöka om stöd och att ingen har subjektiv rätt att få sådant anskaffnings- eller konverteringsstöd som nämns i lagen.

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Lagförslaget syftar till att främja utsläppsminskningarna inom transporten genom att öka efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt alternativa bränslen. Förslaget främjar tillgodoseendet av de grundläggande miljö rättigheterna genom att det bidrar till att minska koldioxidutsläppen från fordon, utan föroreningar och buller.

I enlighet med vad som anförts 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 ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) 3, 6 och 7 §, 8 § 2 mom., 9 § 2 mom., 10 § 2 mom., 11 § 3 mom. samt 13, 16 och 17 §, av dem 3 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 986/2022,

ändras lagens rubrik, 1 §, 2 § 2 mom., rubriken för 2 kap., 4 och 5 §, 8 § 1 mom., 12 §, 14 § 2 mom. och 18 §, av dem 1 § sådan den lyder i lag 986/2022 samt 4 och 5 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 986/2022, och

fogas till 2 § ett nytt 3 mom. och till lagen nya 12 a och 12 b § som följer:

Lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för anskaffning, det vill säga köp och långtidshyrning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Denna lag tillämpas på

1) anskaffningsstöd för en el-, gas- eller vätedriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil*) som söks senast den 31 december 2024,

2) anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn och en gas- eller vätedriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) som söks senast den 31 december 2024.

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om beviljande av stöd till företag finns dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (den allmänna gruppundantagsförordningen) och i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (*de minimis-förordningen*).

Stöd som avses i denna lag får inte betalas ut om Europeiska kommissionen har fattat ett i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avsett beslut om återkrav av stöd och sökanden i enlighet med detta har meddelats ett i 1 § i lagen om tillämpning av vissa av Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd (300/2001) avsett beslut om verkställighet av återkrav som sökanden inte har iakttagit.

2 kap.

Anskaffningsstöd för fordon

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el-, gas- eller vätedriven paketbil som inte har genomgått första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

1) den paketbil som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en paketbil och ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem paketbilar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma paketbil.

Anskaffningsstöd för anskaffning av en sådan paketbil vars huvudsakliga drivkraft är gas beviljas dock inte i de minimis-förordningen avsedda företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av en paketbil som är avsedd för godstransporter på väg.

Med avvikelse från 4 mom. kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd i sådana situationer där den faktiska godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Anskaffningsstöd beviljas inte sådana företag som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen (*företag i svårigheter*). Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller gas- eller vätedriven lastbil som inte har genomgått första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller vätedriven lastbil, om

1) den lastbil eller släpvagn som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en gasdriven lastbil, om

- 1) det tunga fordon som anskaffas använder gas som huvudsaklig drivkraft,
- 2) fordonet genomgår första registrering i Finland,
- 3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen,
- 4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande, och
- 5) det inte är fråga om ett i de minimis-förordningen avsett företag som utför godstransporter på väg för annans räkning och som skaffar den gasdrivna lastbil som ansökan gäller för godstransporter på väg.

Med avvikelse från 3 mom. 5 punkten kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd i sådana situationer där godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en lastbil eller släpvagn och ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem lastbilar eller släpvagnar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma lastbil eller släpvagn.

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

3 kap.

Stödets belopp

8 §

Beloppet av anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paketbilar

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas för anskaffning av en ny paketbil som använder el, väte eller en kombination av båda som drivkraft, till ett belopp av

- 1) 2 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret och som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna,
- 2) 4 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram och vars skillnad mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 kilogram och vars axelavstånd är högst 3,5 meter,
- 3) 6 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram, vars bärförmåga är minst 680 kilogram och vars axelavstånd är över 3,5 meter.

12 §

Beloppet av anskaffningsstöd för vätedrivna lastbilar

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder väte eller en kombination av väte och el som drivkraft, till ett belopp av

- 1) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,
- 2) 12 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram,

- 3) 18 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram,
- 4) 25 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram,
- 5) 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram,
- 6) 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 60 000 kilogram.

12 a §

Stödberättigande kostnader

I denna lag avses med *stödberättigande kostnader* sådana extra kostnader för köp eller långtidshyrning av fordon som avses i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Vid köp av fordon beräknas de stödberättigande kostnaderna genom att investeringskostnaderna för anskaffning av det fordon som ansökan gäller dras av från investeringskostnaderna för att anskaffa ett fordon i samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha anskaffats utan stöd.

Vid långtidshyrning av fordon beräknas de stödberättigande kostnaderna genom att nettonuvärdet av långtidshyrning av det fordon som ansökan gäller dras av från nettonuvärdet av att långtidshyra ett fordon i samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha långtidshyrts utan stöd. Vid beräkningen av de stödberättigande kostnaderna för långtidshyrning ska fordonets driftskostnader inte beaktas.

12 b §

Beloppet av stöd som beviljas företag

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år får inte överstiga 60 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 250 personer och vars omsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år får inte överstiga 50 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas andra företag än sådana som avses i 1 eller 2 mom. får inte överstiga 30 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar som beviljas ett företag får inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det totala beloppet av stöd per företag för gasdrivna paketbilar eller lastbilar får i enlighet med de minimiförordningen inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår.

14 §

Ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar

En specificerad plan för eller en specificerad beskrivning av anskaffningen eller långtidshyrningen av fordonet ska anges i ansökan om anskaffningsstöd. Om sökanden är ett företag ska

ansökan om anskaffningsstöd dessutom innehålla en tillräcklig utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått samt uppges beloppet av det stöd som söks enligt denna lag.

18 §

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

Utöver vad som föreskrivs i 14 § i statsunderstödslagen ska stödmottagaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i förhållandena som påverkar ett stödbeslut som gäller anskaffningsstöd, omedelbart efter händelsen, dock senast inom två månader från händelsen. Dessutom ska stödmottagaren omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om avtalet om långtidshyrning för det anskaffade fordonet upphör innan tidsfristen på tre år löper ut eller om det anskaffade eller långtidshyrda fordonet avregistreras innan det hållits i registret i stödmottagarens namn den föreskrivna tiden på ett år.

Denna lag träder i kraft den 20 .

På ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Helsingfors den 5 oktober 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Lag

om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) 3, 6 och 7 §, 8 § 2 mom., 9 § 2 mom., 10 § 2 mom., 11 § 3 mom. samt 13, 16 och 17 §, av dem 3 och 6 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 986/2022,

ändras lagens rubrik, 1 §, 2 § 2 mom., rubriken för 2 kap., 4 och 5 §, 8 § 1 mom., 12 §, 14 § 2 mom. och 18 §, av dem 1 § sådan den lyder i lag 986/2022 samt 4 och 5 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 986/2022, och

fogas till 2 § ett nytt 3 mom. och till lagen nya 12 a och 12 b § som följer:

Gällande lydelse

Lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (i kraft 1.1.2022–31.12.2026)

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för anskaffning, det vill säga köp och långtidshyrning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter, *samt för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter.*

Denna lag tillämpas på

1) *anskaffningsstöd för en personbil som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd för renodlad elbil) som söks senast den 31 december 2022,*

2) *stöd som beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (konverteringsstöd) som söks senast den 31 december 2022,*

3) *anskaffningsstöd för en el- eller gasdriven paketbil (anskaffningsstöd för paketbil) som söks senast den 31 december 2024,*

Föreslagen lydelse

Lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (i kraft 1.1.2022–31.12.2026)

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för anskaffning, det vill säga köp och långtidshyrning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Denna lag tillämpas på

1) *anskaffningsstöd för en el-, gas- eller vätedriven paketbil (anskaffningsstöd för paketbil) som söks senast den 31 december 2024,*

2) *anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn och en gas- eller vätedriven lastbil (anskaffningsstöd för lastbil) som söks senast den 31 december 2024.*

4) anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn eller en gasdriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) som söks senast den 31 december 2024.

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

På stöd som avses i denna lag tillämpas statsunderstödslagen (688/2001), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Bestämmelser om beviljande av stöd till *juridiska personer eller enskilda näringsidkare* finns dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (*den allmänna gruppundantagsförordningen*). Anskaffningsstöd beviljas inte sådana företag som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen (*företag i svårigheter*).

2 kap

Anskaffningsstöd och konverteringsstöd för fordon

3 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil

Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas en fysisk person som år 2022 har köpt eller förbundit 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. Stödet kan dock inte beviljas för anskaffning

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

På stöd som avses i denna lag tillämpas statsunderstödslagen (688/2001), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Bestämmelser om beviljande av stöd till *företag* finns dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (*den allmänna gruppundantagsförordningen*) och i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (*de minimis-förordningen*).

Stöd som avses i denna lag får inte betalas ut om Europeiska kommissionen har fattat ett i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avsett beslut om återkrav av stöd och sökanden i enlighet med detta har meddelats ett i 1 § i lagen om tillämpning av vissa av Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd (300/2001) avsett beslut om verkställighet av återkrav som sökanden inte har iakttagit.

2 kap

Anskaffningsstöd för fordon

(3 § upphävs)

av ett fordon som ska registreras för en enskild näringsidkare för näringsverksamhet.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

1) den personbil som anskaffas använder el som enda drivkraft,

2) fordonet genomgår första registrering i Finland,

3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av endast en renodlad elbil. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma personbil. Anskaffningsstöd kan beviljas även om annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

Anskaffningsstöd för en el- eller gasdriven paketbil kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra eller under åren 2023 eller 2024 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el- eller gasdriven paketbil som inte har genomgått en första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

1) den paketbil som anskaffas använder el som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el-, gas- eller vätedriven paketbil som inte har genomgått första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

1) den paketbil som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret

Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en el- eller gasdriven paketbil och *en juridisk person eller enskild näringsidkare* för anskaffning av sammanlagt högst fem eldrivna eller gasdrivna paketbilar för näringsverksamhet. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma paketbil.

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en fysisk person eller, *för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra eller under åren 2023 eller 2024 köper eller förbinder sig att i minst tre år*

eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en paketbil och *ett företag* för anskaffning av sammanlagt högst fem paketbilar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma paketbil.

Anskaffningsstöd för anskaffning av en sådan paketbil vars huvudsakliga drivkraft är gas beviljas dock inte i de minimis-förordningen avsedda företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av en paketbil som är avsedd för godstransporter på väg.

Med avvikelse från 4 mom. kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd i sådana situationer där den faktiska godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Anskaffningsstöd beviljas inte sådana företag som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen (*företag i svårigheter*). Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en sådan fysisk person eller *ett sådant företag* som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller gas- eller vätedriven lastbil som inte har genomgått första registrering.

hyra en ny eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil eller en eldriven släpvagn, om

1) *det tunga fordon* som anskaffas använder el som enda drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en gasdriven lastbil, om

1) *det tunga fordon* som anskaffas använder gas som huvudsaklig drivkraft,

2) fordonet genomgår första registrering i Finland,

3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller *vätedriven* lastbil, om

1) *den lastbil eller släpvagn* som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av *båda*, som enda drivkraft,

2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,

3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en gasdriven lastbil, om

1) *det tunga fordon* som anskaffas använder gas som huvudsaklig drivkraft,

2) fordonet genomgår första registrering i Finland,

3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen,

4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande, och

5) *det inte är fråga om ett i de minimis-förordningen avsett företag som utför godstransporter på väg för annans räkning och som skaffar den gasdrivna lastbil som ansökan gäller för godstransporter på väg.*

Med avvikelse från 3 mom. 5 punkten kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd i sådana situationer där godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett in-

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en eldriven lastbil eller eldriven släpvagn eller gasdriven lastbil och *en juridisk person eller enskild näringsidkare* för anskaffning av sammanlagt högst fem eldrivna lastbilar eller eldrivna släpvagnar eller gasdrivna lastbilar för näringsverksamhet. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för samma lastbil eller släpvagn.

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har konverterat en personbil så att den blivit gas- eller etanoldriven.

Konverteringsstöd kan beviljas, om

1) konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts eller man förbinder sig att göra den i enlighet med 7 § i fordonslagen (82/2021),

2) det i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland antecknas att personbilen använder gas som den enda drivkraften eller som enda drivkraft eller om det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas en anteckning om att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen, och

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

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. Konverteringsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare högst en gång.

slag. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för gods-transporter på väg.

Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en lastbil eller släpvagn och ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem lastbilar eller släpvagnar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma lastbil eller släpvagn.

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

(6 § upphävs)

Konverteringsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Konverteringsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för konverteringen.

7 §

(7 § upphävs)

Beloppet av anskaffningsstöd för renodlade elbilar

Anskaffningsstöd för renodlade elbilar kan beviljas till ett belopp av 2 000 euro.

3 kap

3 kap

Stödets belopp

Stödets belopp

8 §

8 §

Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar

Beloppet av anskaffningsstöd för el- och vätedrivna paketbilar

Anskaffningsstöd för paketbilar kan beviljas för anskaffning av en ny paketbil som använder el som drivkraft, till ett belopp av

1) 2 000 euro, om det är fråga om en *liten* paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret och som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna; *anskaffningspriset för en liten paketbil får vara högst 50 000 euro*,

2) 4 000 euro, om det är fråga om en *medelstor* paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram och vars skillnad mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 kilogram, eller

3) 6 000 euro, om det är fråga om en *stor* paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram, vars bärförmåga är minst 680 kilogram och vars axelavstånd är *minst* 3,5 meter.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas juridiska personer och enskilda näringsidkare för näringsverksamhet får dock

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas för anskaffning av en ny paketbil som använder el, *väte eller en kombination av båda* som drivkraft, till ett belopp av

1) 2 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret och som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna,

2) 4 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram och vars skillnad mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 kilogram *och vars axelavstånd är högst 3,5 meter*,

3) 6 000 euro, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, vars totalmassa är större än 2 500 kilogram, vars bärförmåga är minst 680 kilogram och vars axelavstånd är *över* 3,5 meter

(8 § 2 mom. upphävs)

inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som anskaffningen av en eldriven paketbil medför för skyddet av miljön och som specificeras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

9 §

Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning av en ny paketbil som använder gas som huvudsaklig drivkraft, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar och vars bärförmåga är minst 680 kilogram.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas juridiska personer och enskilda näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som anskaffningen av en gasdriven paketbil medför för skyddet av miljön och som specificeras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

10 §

Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar och eldrivna släpvagnar

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas för anskaffning av en lastbil eller en släpvagn som använder el som drivkraft, till ett belopp av

- 1) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,
- 2) 12 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram,
- 3) 18 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram,
- 4) 25 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram,

9 §

Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar

Anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning av en ny paketbil som använder gas som huvudsaklig drivkraft, om det är fråga om en paketbil som antecknas som paketbil i trafik- och transportregistret, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar och vars bärförmåga är minst 680 kilogram.

(9 § 2 mom. upphävs)

10 §

Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar och eldrivna släpvagnar

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas för anskaffning av en lastbil eller en släpvagn som använder el som drivkraft, till ett belopp av

- 1) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,
- 2) 12 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram,
- 3) 18 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram,
- 4) 25 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram,

5) 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram,

6) 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 60 000 kilogram, eller

7) 10 000 euro, om det är fråga om en släpvagn vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och som har en elektrisk drivlina som kan laddas med stickpropp och vars batteri har en nettokapacitet på minst 20 kilowattimmar och som kan generera en effekt på minst 50 kilowatt till vagnens axel utan avbrott i minst 2 minuter.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas juridiska personer och enskilda näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som anskaffningen av en eldriven lastbil eller en eldriven släpvagn medför för skyddet av miljön och som specificeras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

11 §

Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft, till ett belopp av

1) 2 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,

2) 4 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram, eller

3) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram.

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas till ett belopp av 14 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas juridiska personer och enskilda

5) 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram,

6) 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 60 000 kilogram, eller

7) 10 000 euro, om det är fråga om en släpvagn vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och som har en elektrisk drivlina som kan laddas med stickpropp och vars batteri har en nettokapacitet på minst 20 kilowattimmar och som kan generera en effekt på minst 50 kilowatt till vagnens axel utan avbrott i minst 2 minuter.

(10 § 2 mom. upphävs)

11 §

Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft, till ett belopp av

1) 2 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,

2) 4 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram, eller

3) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram.

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas till ett belopp av 14 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft.

(11 § 3 mom. upphävs)

näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som anskaffningen av en gasdriven lastbil medför för skyddet av miljön och som specificeras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

12 §

Konverteringsstödet belopp

Konverteringsstöd kan beviljas till ett belopp av 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven eller 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanol-driven.

12 §

Beloppet av anskaffningsstöd för väte-drivna lastbilar

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder väte eller en kombination av väte och el som drivkraft, till ett belopp av

- 1) 6 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram,*
- 2) 12 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram,*
- 3) 18 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram,*
- 4) 25 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram,*
- 5) 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram,*
- 6) 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och kombinationsmassan är minst 60 000 kilogram.*

12 a §

Stödberättigande kostnader

I denna lag avses med stödberättigande kostnader sådana extra kostnader för köp eller långtidshyrning av fordon som avses i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Vid köp av fordon beräknas de stödberättigande kostnaderna genom att investeringskostnaderna för anskaffning av det fordon som ansökan gäller dras av från investeringskostnaderna för att anskaffa ett fordon i

samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha anskaffats utan stöd.

Vid långtidshyrning av fordon beräknas de stödberättigande kostnaderna genom att nettonuvärdet av långtidshyrning av det fordon som ansökan gäller dras av från nettonuvärdet av att långtidshyra ett fordon i samma kategori som uppfyller Europeiska unionens bestämmelser och som skulle ha långtidshyrt utan stöd. Vid beräkningen av de stödberättigande kostnaderna för långtidshyrning ska fordonets driftskostnader inte beaktas.

12 b §

Beloppet av stöd som beviljas företag

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år får inte överstiga 60 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas ett företag enligt den allmänna gruppundantagsförordningen som sysselsätter färre än 250 personer och vars omsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år får inte överstiga 50 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna eller vätedrivna fordon som beviljas andra företag än sådana som avses i 1 eller 2 mom. får inte överstiga 30 procent av de stödberättigande kostnaderna.

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar som beviljas ett företag får inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det totala beloppet av stöd per företag för gasdrivna paketbilar eller lastbilar får i enlighet med de minimis-förordningen inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår.

Ansökan om anskaffningsstöd för renodlade elbilar

Anskaffningsstöd för renodlade elbilar söks hos Transport- och kommunikationsverket efter det att fordonet anskaffats eller ett avtal om långtidshyrning ingåtts. I ansökan ska en specificerad redogörelse för den renodlade elbil som anskaffats eller långtidshyrts läggas fram.

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja sökanden anskaffningsstöd om de förutsättningar som anges i 3 § uppfylls.

Sökanden ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen av fordonet har fördröjts eller inte har genomförts, omedelbart efter att ha fått kännedom om detta, dock senast två månader efter den uppskattade dagen för den första registreringen. Om sökanden inte inom föreskriven tid underrättar Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen fördröjts eller inte genomförts, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan.

14 §

Ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar

Anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar söks hos Transport- och kommunikationsverket. Den som ansöker om stöd ska till Transport- och kommunikationsverket lämna in en ansökan för beviljande av stöd före en bindande anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon.

En specificerad plan för eller en specificerad beskrivning av anskaffningen eller långtidshyrningen av fordonet ska anges i ansökan om anskaffningsstöd. Om sökanden är *en juridisk person eller en enskild näringsidkare*, ska ansökan om anskaffningsstöd dessutom innehålla en tillräcklig utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått samt uppges beloppet av det stöd som söks enligt denna lag.

Om de förutsättningar som anges i 4 eller 5 § uppfylls, fattar Transport- och kommunikations-

14 §

Ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar

Anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar söks hos Transport- och kommunikationsverket. Den som ansöker om stöd ska till Transport- och kommunikationsverket lämna in en ansökan för beviljande av stöd före en bindande anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon.

En specificerad plan för eller en specificerad beskrivning av anskaffningen eller långtidshyrningen av fordonet ska anges i ansökan om anskaffningsstöd. Om sökanden är *ett företag* ska ansökan om anskaffningsstöd dessutom innehålla en tillräcklig utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått samt uppges beloppet av det stöd som söks enligt denna lag.

Om de förutsättningar som anges i 4 eller 5 § uppfylls, fattar Transport- och kommunikations-

ionsverket ett villkorligt beslut i ärendet. Sökanden ska till Transport- och kommunikationsverket lämna in uppgifter om bindande anskaffning eller långtidshyrning av det fordon som ansökan gäller inom två månader från delfäendet av det villkorliga beslutet. I det villkorliga beslutet får ändring inte sökas.

Om den som ansöker om anskaffningsstöd inte inom föreskriven tid har lämnat in de uppgifter som avses i 3 mom. eller om Transport- och kommunikationsverket med anledning av uppgifterna inte anser sig kunna fastställa det villkorliga beslutet, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan.

Sökanden ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen av fordonet har fördröjts eller inte har genomförts, omedelbart efter att ha fått kännedom om detta, dock senast två månader efter den uppskattade dagen för den första registreringen. Om sökanden inte inom föreskriven tid underrättar Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen fördröjts eller inte genomförts, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan.

Transport- och kommunikationsverket fastställer beviljandet av anskaffningsstöd när sökanden har lämnat de uppgifter som avses i 3 mom. och låtit förstagångsregistrera fordonet.

ionsverket ett villkorligt beslut i ärendet. Sökanden ska till Transport- och kommunikationsverket lämna in uppgifter om bindande anskaffning eller långtidshyrning av det fordon som ansökan gäller inom två månader från delfäendet av det villkorliga beslutet. I det villkorliga beslutet får ändring inte sökas.

Om den som ansöker om anskaffningsstöd inte inom föreskriven tid har lämnat in de uppgifter som avses i 3 mom. eller om Transport- och kommunikationsverket med anledning av uppgifterna inte anser sig kunna fastställa det villkorliga beslutet, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan.

Sökanden ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen av fordonet har fördröjts eller inte har genomförts, omedelbart efter att ha fått kännedom om detta, dock senast två månader efter den uppskattade dagen för den första registreringen. Om sökanden inte inom föreskriven tid underrättar Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen fördröjts eller inte genomförts, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan.

Transport- och kommunikationsverket fastställer beviljandet av anskaffningsstöd när sökanden har lämnat de uppgifter som avses i 3 mom. och låtit förstagångsregistrera fordonet.

16 §

(16 § upphävs)

Ansökan om konverteringsstöd

Konverteringsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket.

Om den som ansöker om konverteringsstöd är en fysisk person, ska i ansökan om konverteringsstöd lämnas uppgifter om den använda ändringsserien, om vem som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen. Om de förutsättningar som anges i 6 § är uppfyllda, kan Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden konverteringsstöd.

Om den som ansöker om konverteringsstöd är en juridisk person eller en enskild näringsidkare, ska sökanden till Transport- och kommunikationsverket lämna in en ansökan för beviljande av stöd innan konverteringen genomförs. I ansökan om konverteringsstöd

ska den sökande uppge en plan över eller beskrivning av den ändringsserie som används, uppgifter om vem som utför ändringen och en tillräcklig utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått samt beloppet av det stöd som söks enligt denna lag. Om förutsättningarna enligt 6 § är uppfyllda, fattar Transport- och kommunikationsverket ett villkorligt beslut i ärendet. Sökanden ska genomföra konverteringen enligt planen eller beskrivningen och lämna in uppgifter om den godkända ändringsbesiktningen till Transport- och kommunikationsverket inom två månader från delfåendet av det villkorliga beslutet. I det villkorliga beslutet får ändring inte sökas.

Om den som ansöker om stöd och som avses i 3 mom. inte inom föreskriven tid har lämnat in de uppgifter som förutsätts för beviljande av stöd eller om Transport- och kommunikationsverket med anledning av uppgifterna inte anser sig kunna fastställa det villkorliga beslutet, avslår Transport- och kommunikationsverket ansökan. I övriga fall fastställer Transport- och kommunikationsverket beviljandet av konverteringsstöd.

17 §

(17 § upphävs)

Utbetalning av konverteringsstöd

Transport- och kommunikationsverket betalar ut konverteringsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut.

18 §

18 §

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

Utöver vad som föreskrivs i 14 § i statsunderstödslagen ska stödmottagaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i förhållandena som påverkar ett stödbeslut som gäller anskaffningsstöd eller konverteringsstöd, omedelbart efter händelsen, dock senast inom två månader från händelsen. Dessutom ska stödmottagaren omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om avtalet om långtidshyrning för det anskaffade fordonet upphör innan

Utöver vad som föreskrivs i 14 § i statsunderstödslagen ska stödmottagaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i förhållandena som påverkar ett stödbeslut som gäller anskaffningsstöd, omedelbart efter händelsen, dock senast inom två månader från händelsen. Dessutom ska stödmottagaren omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om avtalet om långtidshyrning för det anskaffade fordonet upphör innan tidsfristen på tre år löper ut

tidsfristen på tre år löper ut eller om det anskaffade eller långtidshyrda fordonet avregistreras innan det hållits i registret i stödmottagarens namn den föreskrivna tiden på ett år.

eller om det anskaffade eller långtidshyrda fordonet avregistreras innan det hållits i registret i stödmottagarens namn den föreskrivna tiden på ett år.

Denna lag träder i kraft den 20

På ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet
