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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny 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. Samtidigt föreslås det att den gällande lagen om detta ska upphävas. I den föreslagna lagen ingår bestämmelser om nya förutsättningar för anskaffningsstöd för eldrivna personbilar, el- och gasdrivna paketbilar och el- och gasdrivna lastbilar samt för stöd som gäller konvertering av bensindrivna personbilar till gas- eller etanoldrift.

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering främjar lagen en förnyelse av fordonsbeståndet så att det blir mer klimatvänligt och en gradvis övergång till en utsläppsfri trafik.

Propositionen hänför sig till den kompletterande budgetpropositionen för 2022 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2022

_____

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 4
1 Bakgrund och beredning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Beredning 5
2 Nuläge och bedömning av nuläget 6
2.1 Nuläget i fråga om personbilar som använder el som enda drivkraft 6
2.2 Nuläget i fråga om el- och gasdrivna paketbilar 8
2.3 Nuläget i fråga om el- och gasdrivna lastbilar 9
2.4 Konvertering av personbilar så att de blir gas- eller etanoldrivna 11
2.5 Europeiska unionens lagstiftning 12
2.5.1 Europeiska unionens regler om statligt stöd 12
2.5.2 Europeiska unionens dataskyddslagstiftning 15
2.6 Nationell lagstiftning 16
2.6.1 Lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift 16
2.6.2 Statsunderstödslagen 16
2.6.3 Lagen om transportservice 16
3 Målsättning 16
4 Förslagen och deras konsekvenser 17
4.1 De viktigaste förslagen 17
4.2 Konsekvenser för statsfinanserna 18
4.3 Ekonomiska konsekvenser 19
4.3.1 Anskaffningsstöd för renodlade elbilar 19
4.3.2 Anskaffningsstöd för paketbilar 23
4.3.3 Anskaffningsstöd för lastbilar 26
4.4 Konsekvenser för företagen 30
4.5 Effekter på växthusgasutsläppen 31
4.5.1 Anskaffningsstöd för renodlade elbilar 31
4.5.2 Anskaffningsstöd för paketbilar 32
4.5.3 Anskaffningsstöd för lastbilar 33
4.5.4 Konverteringsstöd 34
4.6 Konsekvenser för myndigheterna 34
5 Alternativa handlingsvägar 36
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser 36
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet 37
6 Remissvar 39
7 Specialmotivering 44
8 Ikraftträdande 54
9 Verkställighet och uppföljning 54
10 Förhållande till budgetpropositionen 55
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 55
11.1 Inledning 55
11.2 Jämlikhet 55
11.3 Skydd för privatlivet och personuppgifter 56

11.4 Näringsfrihet 56
11.5 Grundläggande miljörättigheter 57
LAGFÖRSLAG 58
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 58

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Trafiken har en central betydelse med tanke på uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och Europeiska unionens (EU) åtagande om utsläppsminskningar, eftersom utsläppen från trafiken svarar för cirka en femtedel av alla växthusgasutsläpp i Finland och för cirka 40 procent av utsläppen inom den så kallade ansvarsfördelningssektorn som inte omfattas av utsläppshandeln. Växthusgasutsläppen från inrikestrafiken i Finland[1] uppgick 2019 till sammanlagt cirka 11,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter. År 2019 uppstod cirka 94 procent av utsläppen från den inhemska trafiken inom vägtrafiken. Cirka 54 procent av utsläppen från vägtrafiken orsakades av personbilar, cirka 41 procent av paketbilar och lastbilar och resterande fem procent av bussar, motorcyklar, mopeder och andra motorfordon inom vägtrafiken. Enligt Statistikcentralens preliminära utsläppsuppskattning minskade utsläppen från den inhemska trafiken år 2020 till 10,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, främst på grund av att prestationen inom vägtrafiken minskade med 4 procent[2]. När det gäller statistiken för 2020 ska dock också undantagssituationen till följd av coronapandemin och dess konsekvenser för den inhemska trafiken beaktas.

Enligt gällande EU-lagstiftning ska Finland fram till år 2030 ha minskat sina utsläpp av växthusgaser inom ansvarsfördelningssektorn med minst 39 procent jämfört med 2005 års nivå. Finlands mål för ansvarsfördelningssektorn kommer antagligen att skärpas, eftersom kommissionen i juli 2021 föreslog att Finlands nya landspecifika mål för minskning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn ska vara en minskning med 50 procent. När det för Finland ställda målet att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn skärps, är det möjligt att trycket på åtgärder för att minska utsläppen inom trafiksektorn också kommer att öka.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering ska utsläppsminskningsmålen för trafiken motsvara det nationella målet för klimatneutralitet, enligt vilket Finland ska vara klimatneutralt 2035. Enligt regeringsprogrammet ska Finland åtminstone halvera trafikutsläppen fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Halverandet av utsläppen är ett steg mot koldioxidfria transporter. I regeringsprogrammet har man förbundit sig att vidta åtgärder för att minska utsläppen från trafiken. Målet är att bidra till en övergripande övergång till hållbarare sätt att färdas och till en utfasning av fossila bränslen.

Statsrådet antog i maj 2021 ett principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland (LVM/2021/62), det vill säga om färdplanen för *fossilfria transporter*. I färdplanen presenteras åtgärder för att halvera växthusgasutsläppen från den inhemska trafiken och transporterna fram till 2030 jämfört med nivån för 2005 och åtgärder med hjälp av vilka nollutsläpp från trafiken och transporterna kan uppnås före 2045.

---

[1] Som utsläpp från inrikes trafik räknas utsläpp från vägtrafik, spårtrafik och inrikes sjötrafik, som använder olika bränslen. Utsläppen från den eldrivna trafiken räknas som en del av utsläppen från elproduktionen inom utsläppshandelssektorn. Utsläppen från den inhemska flygtrafiken behandlas som en egen utsläppskälla.

[2] Statistikcentralen, Suomen kasvihuonepäästöt 2020 (Finlands utsläpp av växthusgaser 2020, på finska) https://www.stat.fi/til/khki/2020/khki_2020_2021-05-21_kat_001_fi.html. De officiella uppgifterna om utsläppen för 2020 publiceras i mars 2022.

Färdplanen omfattar tre olika faser, varav den första innehåller flera stöd och incitament för att främja en utsläppssnål trafik. I den första fasen genomför regeringen inom ramen för de anslag som anvisats för genomförandet av principbeslutet ett flertal olika stöd och incitament som främjar utsläppsfri trafik. Med hjälp av stöd och incitament ersätts bl.a. fossila bränslen med alternativa drivmedel, förnyas fordonsbeståndet och höjs trafik- och transportsystemets energieffektivitet. Det finns 20 åtgärder som ska minska de årliga koldioxidutsläppen inom trafiken med uppskattningsvis cirka 0,62 miljoner ton, vilket är mer än en tredjedel av färdplanens mål.

I den andra fasen fogas till åtgärderna sådana åtgärder, om vars inverkan på utsläpps- och kostnadseffekterna det behövs mer information före beslutsfattandet. Sådana åtgärder som ska utredas vidare är bl.a. höjning av distributionsskyldigheten för förnybara bränslen, främjande av distansarbete samt digitala lösningar inom trafiken och främjande av transportservice.

I den tredje fasen kommer det att fattas beslut om eventuella ytterligare åtgärder. Europeiska kommissionen publicerade i juli 2021 flera förslag för att uppnå EU:s klimatmål, och många av dem gäller utsläppen från trafiken. Regeringen bedömer och beslutar om eventuella behov av ytterligare nationella åtgärder som gäller trafiken senast hösten 2021, när EU:s förslag samt det hur åtgärderna i den första och andra fasen framskrider är kända. I detta syfte fortsätter regeringen beredningen av olika åtgärdsalternativ, inklusive den nationella handeln med utsläppsrätter för fossila bränslen och den trafikskattemodell som baserar sig på körkilometer och vägklasser, för den händelse att övriga nationella åtgärder och lösningar på EU-nivå tillsammans är otillräckliga.

Som stöd i det första skedet föreslås bl.a. en riktlinje om stöd för anskaffning och konvertering av fordon med nollutsläpp och låga utsläpp. När det gäller anskaffningsstöd konstateras det i färdplanen att det nuvarande anskaffningsstödet för renodlade elbilar förlängs till åren 2022–2025 och att stödbeloppet höjs. Dessutom fortsätter beviljandet av de nuvarande konverteringsstöden för att konvertera bensinbilar till etanol- eller gasdrift också åren 2022–2030. För el- och gasdrivna paketbilar införs också ett nytt anskaffningsstöd för åren 2022–2025 och det nuvarande anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar fortsätter och ett nytt anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar för åren 2022–2030 tas i bruk.

1.2 Beredning

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Som stöd för beredningsarbetet har man utnyttjat de bakgrundsutredningar som gjordes i samband med beredningen av färdplanen för fossilfria transporter samt de preliminära synpunkter som fåtts av intressentgrupperna. Vid beredningen av regeringspropositionen har dessutom utnyttjats de bakgrundsutredningar som Transport- och kommunikationsverket utarbetat samt expertåsikter.

Regeringens proposition har behandlats vid företagsstödsdelegationens sektions möte den 24 augusti 2021 och vid företagsstödsdelegationens möte den 1 september 2021. Företagsstödsdelegationen har den 1 september 2021 lämnat ett skriftligt utlåtande om regeringens proposition om tillämpningen av EU:s lagstiftning om statligt stöd. Beredningsunderlaget till regeringens proposition finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskod LVM035:00/2021.

På grund av propositionens brådskande natur har det gjorts undantag från anvisningarna för remiss och hörande vid författningsberedning. Det har ordnats en remissbehandling av propositionen med en kortare tidsfrist än vanligt för att riksdagen ska hinna behandla

propositionen så att den kan träda i kraft den 1 januari 2022. Remissbehandlingen ordnades den 4–10 oktober 2021. Under remissbehandlingen lämnade 46 organisationer in ett utlåtande. Kommunikationsministeriet ordnade dessutom ett offentligt diskussionsmöte i ärendet via Teams den 7 oktober 2021. I mötet deltog utöver ministeriets representanter cirka 30 organisationer och personer.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Nuläget i fråga om personbilar som använder el som enda drivkraft

Enligt Statistikcentralen fanns det i slutet av år 2020 i Finland cirka 2,8 miljoner personbilar i trafik. Både personbilsbeståndet i trafik och hela det registrerade personbilsbeståndet (cirka 3,6 miljoner bilar) ökade 2020. I Finland köps årligen i genomsnitt cirka 114 000 nya personbilar. Dessutom importeras årligen cirka 45 000 begagnade personbilar från utlandet till Finland. En stor del av finländarna skaffar sin bil på marknaden för begagnade bilar. I Finland säljs årligen cirka 600 000 begagnade bilar. Enligt Statistikcentralen avregistrerades cirka 71 400 personbilar år 2020. Deras medelålder var 21,3 år. Enligt Suomen Autokierrätys skrotades sammanlagt cirka 72 500 personbilar år 2020.

Covid 19-pandemin har inverkat på försäljningen av personbilar. Under 2020 minskade första registreringarna av nya personbilar så att de låg klart under de genomsnittliga årliga försäljningsvolymerna. I början av 2021 har man återgått till närmare de normala försäljningsvolymerna.[3] Däremot var handeln med begagnade bilar lika livlig år 2020 som under de föregående åren och under våren 2021 har handeln ökat ytterligare.[4]

Det kalkylerade värdet för en genomsnittlig bil i personbilsbeståndet i Finland är enligt bilbranschens uppskattning cirka 6 800 euro, medan det genomsnittliga priset för en ny personbil är cirka 34 000 euro. Genomsnittspriserna på nya bilar har ökat något under 2020, medan genomsnittspriserna på begagnade fordon har sjunkit.[5] Anskaffningspriserna för elbilar har uppskattats vara på samma nivå som anskaffningspriserna för motsvarande förbränningsmotorbilar i mitten av 2020-talet.[6] Jämförelsen av genomsnittspriserna för personbilar är endast riktgivande, eftersom jämförelsen gäller fordon av olika storlekar och användningsändamål. Enligt uppskattning är det skattepliktiga genomsnittspriset på elbilar dock cirka 1,6 gånger högre än för motsvarande bensinbilar, det vill säga cirka 54 500 euro. När de bilar som drivs med alternativa drivkrafter som nu köps som nya i sinom tid kommer ut på marknaden för begagnade bilar, kommer de att göra det möjligt för allt fler hushåll att frångå fossila bränslen.

Personbilar köps hos bilhandlare antingen direkt eller med hjälp av olika finansieringsarrangemang. Personbilar långtidshyrs också som så kallad leasingtjänst antingen

[3] Autoalan tiedotuskeskus/Tilastokeskus, https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys, hänvisad den 31 maj 2021 (på finska).
[4] Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus, https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, hänvisad den 31 maj 2021 (på finska).
[5] Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus, https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, hänvisad den 31 maj 2021 (på finska).
[6] Prispariteten för personbilar av olika storlekar beräknas bli uppnådd under olika år efter mitten av 2020-talet. Se t.ex. BloombergNEF (2021) Hitting the EV Inflection Point. Electric vehicle price parity and phasing out combustion vehicle sales in Europe.

för privat bruk eller för företagsbruk vanligen för 3–5 år. Exempelvis en tjänstebil ställs till arbetstagarens förfogande i allmänhet med leasingavtal. Det finns olika slags leasingavtal. Vanligen delas leasingavtalen in i operationell leasing och finansiell leasing.

Vid operationell leasing sköter den som hyr ut bilen servicen och underhållet av fordonet. Hyrestiderna är vanligen kortare än vid den finansiella leasing som det redogörs för nedan. Den finansiella leasingen består av tre parter: ett finansieringsbolag som köper bilen av försäljaren och hyr ut den vidare till kunden, det vill säga den som hyr bilen. Ett finansiellt leasingavtal ingås mellan finansieringsbolaget och den som hyr bilen. Dessutom finns det ett eget avtal mellan finansieringsbolaget och säljaren, där det kan bestämmas om återköp av bil.

Marknaden för renodlade eldrivna personbilar har förändrats under de senaste åren och antalet eldrivna personbilar fortsätter att öka. I slutet av år 2020 fanns det cirka 2,8 miljoner personbilar i trafik i Finland, och av dem var 55 318 elbilar. I slutet av det andra kvartalet 2021 hade antalet eldrivna personbilar ökat med cirka 22 000, det vill säga antalet eldrivna personbilar var 77 468, av vilka nästan en femtedel, det vill säga 14 682 var renodlade elbilar. Dessutom har många nya modeller introducerats på marknaden åren 2020–2021. Modellurvalet har utvidgats också i fråga om medelstora och medelprissatta bilmodeller, och för närvarande finns det eldrivna alternativ i alla viktklasser.

I lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017, *nedan även lagen om anskaffningsstöd*) föreskrivs det om understöd som beviljas av statens medel för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd) inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten 2018–2021.

Enligt 3 § i den lagen kan anskaffningsstöd för en renodlad elbil beviljas en fysisk person som under åren 2018–2021 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering. Anskaffningsstödet uppgår till 2 000 euro. Enligt 8 § i den lagen betalas anskaffningsstödet till den som köper bilen så att den återförsäljare som säljer bilar ger den som köper bilen en sänkning av försäljningspriset till ett belopp som motsvarar anskaffningsstödet, om villkoren i lagen uppfylls. Importören betalar till återförsäljaren ett belopp som motsvarar den rabatt som beviljats köparen, varefter Transport- och kommunikationsverket i sin tur betalar importören ett belopp som motsvarar den gottgörelse som importören betalat till återförsäljaren. På motsvarande sätt föreskrivs det i 9 § om förfarandet vid betalning av anskaffningsstöd till den som långtidshyr en bil. Enligt paragrafen beviljar en tjänsteleverantör som bedriver långtidsuthyrning en sänkning av hyran som motsvarar anskaffningsstödet till den som långtidshyr bilen, och Transport- och kommunikationsverket betalar till tjänsteleverantören ett belopp som motsvarar sänkningen av hyran.

För hela fyraårsperioden (2018–2021) har det budgeterats 24 miljoner euro, det vill säga 6 miljoner euro per år, i anslag för anskaffnings- och konverteringsstöd för personbilar. Det årliga anslag som blivit oanvänt har alltid överförts till följande år.

Tabell 1 visar registreringarna av anskaffningsstödet för elbilar och användningen av anslaget 2018–2021, siffror fanns tillgängliga fram till utgången av oktober 2021. Stöden för köpta renodlade elbilar visas på månadsnivå och stöden för hyrda (leasing-) bilar visas på årsnivå. Av hela anslaget för fyra år (24 mn €) hade 70,19 procent använts till och med utgången av oktober 2021, inklusive både anskaffningsstöd och konverteringsstöd.

	2018	2019	2020	2021
Januari		27	247	216
Februari		30	190	182
Mars	43	25	133	332
April	30	35	89	320
Maj	22	11	97	430
Juni	11	19	151	296
Juli	10	27	147	261
Augusti	11	39	154	378
September	22	55	239	448
Oktober	26	36	200	682
November	25	496	195	
December	42	246	364	
Totalt, köpta [st.]	**242**	**1 046**	**2 206**	**3 545**
Hyrda (leasing)	43	45	146	230
Totalt, köpta och hyrda [st.]	**285**	**1 091**	**2 352**	**3 775**
Användning av anslag, köpta och hyrda [miljoner euro]	*0,57*	*2,18*	*4,70*	*7,55*

Tabell 1. Registrering av anskaffningsstöd för elbilar [st.] för fordon som köpts och hyrts 2018–2021 samt användning av anslaget [miljoner euro] (i uppgifterna för 2021 ingår endast januari–oktober).

2.2 Nuläget i fråga om el- och gasdrivna paketbilar

Enligt Statistikcentralen fanns det cirka 344 000 paketbilar i trafik 2020 (totalt fanns det cirka 502 000 registrerade paketbilar). Ungefär 12 840 paketbilar genomgick första registrering. Det registrerades 4 848 paketbilar som importerats som begagnade. Det avregistrerades cirka 6 900 paketbilar och deras genomsnittsålder var 21,2 år.

Antalet paketbilar har ökat snabbt med undantag för de senaste åren. Antalet mindre paketbilar har minskat och antalet paketbilar som väger över 2 500 kg har ökat. Detta är en problematisk utvecklingstrend med tanke på utsläppsminskningsmålen. En förklarande faktor för denna utveckling kan vara bilskatten. När det gäller paketbilar som väger mindre än 2 500 kilogram är bilskatten högre än i de tyngre kategorierna.

Diesel är den klart populäraste drivkraften för paketbilar, och urvalet av dieselmodeller är det mest omfattande. Bensinalternativ finns närmast i fråga om de allra minsta paketbilarna. Vid utgången av mars 2021 fanns det 11 stycken flex-fuel-paketbilar som använder höginblandad etanol som drivkraft i trafiken. Som drivkrafter är gas och el samt laddhybridbilar fortfarande i klar minoritet och utgör endast 0,47 procent av paketbilsbeståndet.

Antalet första registreringar av eldrivna paketbilar ökar dock allt snabbare. Anskaffningspriset för en eldriven paketbil är fortfarande uppskattningsvis cirka 15 000 euro högre än för en paketbil som är försedd med en traditionell förbränningsmotor. Intresset har dock ökat på grund av att när man beaktar kostnaderna under drifttiden, det vill säga de så kallade livscykelkostnaderna, blir en elmotor ett totaltekonomiskt mer fördelaktigt alternativ än en förbränningsmotor, eftersom el är en förmånligare drivkraft än bränsle.

Under 2020 genomgick 129 stycken eldrivna paketbilar första registrering. Efter den föregående bedömningen våren 2020 har utbudet av eldrivna paketbilar inte bara börjat öka kraftigt utan också utvidgats till att omfatta paketbilar i den så kallade tonklassen och större paketbilar än så.

Första registreringar av eldrivna paketbilar har koncentrerats till paketbilar av mindre storlek, men 2021 har också försäljningen av paketbilar i tonklassen och större paketbilar, vilka är viktiga för den finländska marknaden, börjat öka tydligt. Ökningen väntas bli ännu starkare i och med att utbudet av modeller blir mångsidigare. Med den nuvarande utvecklingen av försäljningen kommer fler än 300 eldrivna paketbilar att genomgå en första registrering under 2021.

Antalet första registreringar av gasdrivna paketbilar har fram till 2020 ökat relativt jämnt, och 2019–2020 var antalet första registreringar cirka 60 stycken per år. När det gäller gas har fordonsutbudet inte förbättrats nämnvärt, men intresset har ökat i takt med att biogas har blivit populärare. I början av 2021 var antalet första registreringar dock nästan obefintligt, eftersom det i Finland för närvarande säljs endast en gasdriven paketbilsmodell. Beroende på modell varierar försäljningspriserna på nya gasdrivna paketbilar mellan cirka 50 000 och 60 000 euro.

Av de 340 000 paketbilar som är i trafik är knappt 160 000 stycken registrerade hos privata innehavare, det vill säga nästan hälften. Av de nya paketbilarna registreras största delen dock hos företag, och endast drygt sex procent (947 bilar) registrerades hos privata innehavare 2019. Av de paketbilar som registrerades första gången hos privata innehavare var endast ett fåtal el- eller gasdrivna.

Enligt uppgifter från det beräkningssystem som följer avgasutsläppen och energiförbrukningen beträffande trafiken i Finland (LIPASTO) var årsprestationen för paketbilstrafiken cirka 5 686 miljoner kilometer 2018, det vill säga cirka 11 procent av det totala prestationen inom vägtrafiken. År 2018 var paketbilarnas andel av CO_2e-utsläppen sammanlagt 909 472 ton, det vill säga 8,3 procent.

I nuläget beviljas det inte anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar.

2.3 Nuläget i fråga om el- och gasdrivna lastbilar

Lastbilarna står för en betydande andel av växthusgasutsläppen från trafiken, eftersom de förbrukar mycket bränsle på grund av sin storlek och dessutom körs det mycket med dem. Lastbilsbeståndet är dock tämligen litet i förhållande till personbils- och paketbilsbeståndet. Vid utgången av 2020 fanns det 100 918 lastbilar i trafik. Under 2020 genomgick 3 430 stycken första registrering. Det registrerades 2 337 lastbilar som importerats som begagnade. Det avregistrerades 746 lastbilar och deras genomsnittsålder var 20,8 år.

Införandet av drivkrafter som ersätter fossila bränslen har varit långsammare inom den tunga trafiken jämfört med inom personbilstrafiken. År 2020 hade endast cirka 0,3 procent av lastbilarna någon annan drivkraft än diesel eller bensin. Nästan alla lastbilar inom den kommersiella godstrafiken är dieseldrivna. Det är närmast lätta lastbilar som är bensindrivna och en del av dem är i privat bruk.

Gasdrivna lastbilar för den tunga trafiken är ny teknik som utvecklas. Tills vidare finns det begränsad information om och erfarenhet av användningen av denna teknik. Gasdriven bränsle- och motorteknik är indelad i teknik som använder komprimerad naturgas (nedan även CNG, alltså compressed natural gas) och flytande naturgas (nedan även LNG, alltså liquified natural gas). Trots att andelen gasdrivna lastbilar under den senaste tiden har börjat öka när det gäller första registreringar, är deras andel av fordonsbeståndet fortfarande mycket liten. Vid utgången av 2020 fanns det 223 stycken gasdrivna lastbilar i trafik. Tillgången på gasdrivna tunga lastbilar har förbättrats i och med att flera tillverkare nyligen har tagit fram nya modeller. I Finland

erbjuder för närvarande tre olika tillverkare tunga lastbilar som använder flytande gas och tre tillverkare lättare lastbilar som använder komprimerad gas.

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

Vid utgången av 2020 fanns det fem eldrivna lastbilar i trafik. Även när det gäller laddhybridlastbilar är det fråga om enstaka exemplar. Tills vidare används inga lastbilar med väte som drivkraft i Finland. Det är mycket utmanande att bedöma hur vanliga eldrivna lastbilar kommer att bli under de närmaste åren. För närvarande är de eldrivna lastbilar som levereras närmast förserier som ges till utvalda kunder för testbruk. Det förväntas att situationen förändras betydligt inom den närmaste framtiden, eftersom de tillverkare som dominerar marknaden har presenterat sina kommande ellastbilsmodeller även i Finland och förhandsförsäljningen av dem har inletts. Tidtabellerna för leveranserna har dragit ut på tiden i varierande grad när det gäller personbilar och detsamma kan antas även i fråga om tunga fordon.

I fråga om lastbilar är det bra att beakta att bedömningen av omfattningen och utbudet när det gäller modellurvalet för olika lastbilsmodeller skiljer sig avsevärt i förhållande till person- eller paketbilar. Lastbilar består av ett chassi och av olika förarhytter och påbyggnader som installeras ovanpå chassit. På exakt samma grundlastbil kan det installeras flera olika konstruktioner, till exempel påbyggnader som behövs för avfallstransport, en värmereglerad kaross som lämpar sig för livsmedelstransport eller ett öppet flak och en kran som lämpar sig för transport av byggnadsmaterial. I typiska fall tillverkas lastbilschassin av några stora internationella lastbilstillverkare, men deras påbyggnader tillverkas ofta noggrant i hemlandet utgående från användningsändamålen. Även en liten mängd chassin i de allmänna viktklasserna innebär en stor potential för lastbilar som lämpar sig för olika användningsändamål. Enligt uppskattning kommer de eldrivna lastbilarna i det första skedet att ha en central roll i fråga om lastbilar som är avsedda för lokal trafik och som väger 18 och 26 ton och i fråga om dragbilar för påhängsvagnar som kör korta sträckor och väger 40 ton.

Det är tills vidare svårt att bedöma tidtabellen för tillgången på eldrivna lastbilar i olika storleksklasser. För närvarande har de mest centrala tillverkarna producerat partier på några tiotal lastbilar för hela den europeiska marknaden. Produktionsvolymerna ökar snabbt till hundratals lastbilar per år, men inte heller denna mängd räcker nödvändigtvis till särskilt många lastbilar per varje enskilt land. Antalet eldrivna lastbilar kan verkligen börja öka i Finland i det skede när de årliga tillverkningsvolymerna på europeisk nivå är tusentals hos flera tillverkare.

Införandet av alternativa drivkrafter i tung trafik begränsas framför allt av det höga anskaffningspriset. För att vara ett kommersiellt attraktivt alternativ för slutanvändarna måste den alternativa drivkraften ha ett konkurrenskraftigt livscykelpris. Variationsintervallet för anskaffningspriset för tunga fordon är stort beroende på fordonets egenskaper och storlek. Också de avtalsspecifika anskaffningspriserna kan variera stort. Enligt en tjänstemannabedömning och Autoalan tiedotuskeskus uppskattning är priset på gasdrivna fordon för närvarande ca 15–30 procent dyrare än för dieseldrivna fordon, vilket innebär ett anskaffningspris som är tiotusentals euro högre beroende på fordonets egenskaper. Eldrivna lastbilar är fortfarande ovanliga, så det är utmanande att göra en motsvarande bedömning av

anskaffningspriset i förhållande till diesellastbilar. Tekniken och modellurvalet håller dock ännu på att utvecklas, vilket innebär att kostnaderna för anskaffning av eldrivna lastbilar bedöms vara betydligt högre än kostnaderna för anskaffning av diesellastbilar. Allmänt taget är leasingavtal en populär anskaffningsform för anskaffning av nya fordon, eftersom kapitalkostnaderna för tunga fordon är höga. Eftersom priserna på leasingavtal är fallspecifika och fordonsspecifika är det svårt att bedöma stödets betydelse för attraktionskraften hos leasingavtal för fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Utöver anskaffningspriset för lastbil kan villigheten att ta i bruk alternativa drivkrafter för närvarande också begränsas av tillgången på drivmedel. De distributionsstationer för gas som är avsedda för trafiken finns för närvarande huvudsakligen i anslutning till de livligaste trafikstråken och de logistiska knutpunkterna. Aktörerna inom bränsledistributionssektorn kommer att bygga ut distributionsnätet inom den närmaste framtiden, men distributionsnätets nuläge kan vara en begränsande faktor när trafikidkarna fattar investeringsbeslut. På motsvarande sätt finns det längs viktiga rutter fortfarande begränsad tillgång till sådan laddning med hög effekt som lämpar sig för eldrivna lastbilar. Distributionsinfrastrukturen utvecklas för närvarande snabbt, men i nuläget är täckningen inte till alla delar tillräcklig i Finland.

I den gällande lagen om anskaffningsstöd föreskrivs det om understöd som beviljas av statens medel för anskaffning eller långtidshyrning av gasdrivna lastbilar (gasanskaffningsstöd) inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten åren 2020–2022. För närvarande beviljas eldrivna lastbilar inte anskaffningsstöd.

I 3 a § i den lagen finns det bestämmelser om förutsättningar för beviljande av gasanskaffningsstöd. Paragrafen trädde i kraft i samband med den lagändring som trädde i kraft den 1 december 2020 (RP 186/2020 rd). Gasanskaffningsstöd kan beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2020–2022 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering. Understöd beviljas om det tunga fordon som köps eller långtidshyrs använder gas som huvudsaklig drivkraft. Det fordon som förvärvas ska dessutom genomgå första registrering i Finland och hållas i registret i minst ett år efter första registreringen. En förutsättning är också att fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram. Gasanskaffningsstöd beviljas till ett belopp av 5 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft och till ett belopp av 12 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft. Bestämmelser om betalning av gasanskaffningsstöd finns i 9 a §, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket på ansökan betalar stödet till understödstagaren för anskaffning av en gasdriven lastbil som uppfyller lagens krav.

Under perioden 1 december 2020–30 september 2021 har det kommit in sammanlagt 97 ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar. Av det anslag på 1 miljon euro som reserverats för anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar för åren 2020–2022 hade 820 000 euro reserverats, det vill säga 82 procent. Budgetreservationen per drivkraft har fördelats så att andelen CNG-drivna lastbilar är 43 procent, andelen lastbilar drivna med naturgas av typen HL är 10 procent och andelen LNG-drivna lastbilar 47 procent. Alla fordon som antecknats i budgetreserven har inte genomgått första registrering och registrerats i trafik- och transportregistret.

2.4 Konvertering av personbilar så att de blir gas- eller etanoldrivna

En bensindriven bil kan konverteras så att den blir gas- eller etanoldriven. Anordningar för etanolkonvertering säljs av flera olika aktörer. Etanolkonverteringar och gaskonverteringar kan låta utföras på vissa bilverkstäder. De krav som gäller godkännande av konverteringar har

utfärdats med stöd av 7 § i fordonslagen (82/2021) i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om ändring av bilars och till dem tillhörande släpvagnars konstruktion (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019).

Konvertering av en gammal bil är också ett effektivt sätt att underlätta övergången från fossila bränslen mot ett mer klimatvänligt sätt att röra sig för sådana människor och hushåll som inte nödvändigtvis har möjlighet eller vilja att skaffa sig en ny bil.

Priset på etanolbränsle (E85) är mycket konkurrenskraftigt med bensinpriset. Bränslet kostar cirka en euro/liter (inkl. mervärdesskatt) vid pumpen. I fråga om etanol bör det dock beaktas att det på grund av det lägre energiinnehållet förbrukas klart mer bränsle jämfört med hur mycket bensin det förbrukas på motsvarande sträcka. I Finland finns det för närvarande drygt 160 stationer som erbjuder E85-bränsle. Totalt finns det i Finland cirka 1 800 distributionsstationer för bränslen, alltså kan distributionen av höginblandade biodrivmedel sägas vara rätt begränsad.

I lagen om anskaffningsstöd föreskrivs det om stöd som inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten åren 2018–2021 betalas till den som omvandlar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven.

I 4 § i den lagen förskrivs det om förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Enligt den paragrafen kan konverteringsstöd beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Understöd beviljas om konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om ändring av bilars och bilsläpvagnars konstruktion som utfärdats med stöd av 7 § i fordonslagen (82/2021) samt om det i trafik- och transportegistret antecknas att gas används som den ena eller som enda drivkraft för personbilen eller om det vid ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas en anteckning om att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen. Därtill är en förutsättning att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet är disponibelt. Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

Enligt statistiken för 2021 hade sammanlagt 896 etanolkonverteringsstöd beviljats mellan januari och oktober. Under samma period har sammanlagt 78 stöd beviljats för gaskonverteringar. Mer allmänt betraktat har efterfrågan på stöd för gaskonvertering varit mycket svag, eftersom sammanlagt färre än 250 bilar konverterades 2018–2019. Därför har gaskonverteringarnas inverkan på utsläppen varit mycket liten.

2.5 Europeiska unionens lagstiftning

2.5.1 Europeiska unionens regler om statligt stöd

De stöd för anskaffning av fordon som beviljas företag utgör sådant statligt stöd på vilket EU:s regler om statligt stöd tillämpas. Bestämmelser om statligt stöd finns i artikel 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). Utgångspunkten är att statligt stöd som anvisas för företagsverksamhet är förbjudet, eftersom det kan ge företag en selektiv ekonomisk fördel i förhållande till konkurrerande företag, vilket i sin tur kan snedvrida verksamheten och konkurrensen på den inre marknaden. För att ett stöd ska betraktas som statligt stöd måste det samtidigt uppfylla de fyra kriterier som nämns i artikel 107 i EUF-fördraget: stödet har beviljats av offentliga medel, det är selektivt, det snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

De nu föreslagna anskaffningsstöden kan anses uppfylla kriterierna för definitionen av statligt stöd när de riktar sig till företag. Företag är enligt EU-rätten alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet oberoende av rättslig form och finansieringssätt. Till ekonomisk verksamhet räknas all verksamhet i vilken varor och tjänster erbjuds på en marknad. I fråga om de stöd som nu föreslås anses det att villkoren enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget uppfylls när det föreslagna stödet riktar sig till företag, det vill säga juridiska personer eller enskilda näringsidkare.

För det första ska de föreslagna stöden beviljas av offentliga medel i enlighet med artikel 107.1. i EUF-fördraget. För det andra är stöden selektiva, eftersom de beviljas endast vissa företag inom ramen för det anslag som anges i budgeten. Alla företag får alltså inte nödvändigtvis stöd. Kriteriet som gäller selektivitet har traditionellt tolkats i vid bemärkelse och avsikten med det är att avgränsa allmänna politiska åtgärder som behandlar alla jämlikt (t.ex. skatteåtgärder och andra finanspolitiska åtgärder) så att de lämnas utanför bedömningen av statligt stöd. Stödet är selektivt om det gynnar vissa företag eller viss produktion.

Det tredje kriteriet är stödets inverkan på konkurrensen på ett sätt som snedvrider den eller hotar att snedvrida konkurrensen. Tolkningen av villkoret är mycket omfattande, vilket innebär att detta kriterium för statligt stöd uppfylls nästan automatiskt i kommissionens beslutspraxis. Kommissionen har ingen skyldighet att bevisa att åtgärden faktiskt snedvrider konkurrensen, utan det räcker att det är möjligt att konkurrensens snedvrids. Enligt EU-domstolens rättspraxis utesluter det faktum att stödets belopp är ringa, att företaget är litet eller har en liten marknadsandel inte möjligheten att konkurrensen snedvrids[7], särskilt om det på marknaden i fråga är stor konkurrens. Även ett ringa stöd stärker stödmottagarens ställning i förhållande till andra konkurrerande företag, och det är således inte väsentligt om snedvridningen av konkurrensen är betydande eller inte. Även det tredje kriteriet kan anses vara uppfyllt i det aktuella förslaget, eftersom de företag som får stöd drar nytta av det jämfört med de företag som inte får stöd. Som ovan konstateras har stödets ringa belopp inte någon inverkan på bedömningen av om definitionen uppfylls.

Det fjärde villkoret i definitionen av statligt stöd är att stödet ska påverka handeln mellan medlemsstaterna. Således är stöd som endast påverkar medlemsstaterna internt samt stöd vars effekter uppträder mellan en enskild medlemsstat och en stat utanför unionen inte sådana stöd som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Allmänt taget har det kriterium som gäller påverkan på handeln ansetts uppfyllas lätt. De företag som får de stöd som nu föreslås kan också vara verksamma utanför Finland på EU:s inre marknad, och då kan det bedömas att stöden påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Europeiska unionens domstol har dessutom i sin avgörandepraxis dragit upp en riktlinje om att även om stödmottagaren är verksam på en rent nationell marknad, kan stödet påverka handeln mellan medlemsstaterna genom att förbättra utbudet på den nationella marknaden och på detta sätt göra det svårare för företag från andra medlemsstater att etablera sig på den marknaden.

De stöd som staten anvisar för företagsverksamhet kan dock vara förenliga med EU:s inre marknad, om de främjar den allmänna ekonomiska utvecklingen och de mål som anges i EUF-fördraget. Enligt huvudregeln ska åtgärder som kan betraktas som statligt stöd anmälas till kommissionen innan de tas i bruk. Syftet med förfarandet med förhandsanmälan är att

[7] Dom av den 29 september 2000 i mål T-55/99, CETM, REG, s. II-3207, punkt 89. Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans, REG, s. I-7747, punkt 81.

säkerställa att stöden är förenliga med den gemensamma marknaden, och en stödåtgärd kan inte tas i bruk innan kommissionen har godkänt stödsystemet.

Under vissa förutsättningar kan ett statligt stöd införas även utan kommissionens förhandsgodkännande. Om bestämmelserna i kommissionens gruppundantagsförordning (EU) nr 651/2014 (nedan *gruppundantagsförordningen*) kan tillämpas på det statliga stödet, behöver stödet inte anmälas till kommissionen på förhand. I fråga om de stöd som omfattas av förordningen ska dock ett sammandrag sändas till kommissionen inom 20 arbetsdagar från det att stödåtgärden trätt i kraft.

I kapitel I i gruppundantagsförordningen föreskrivs det om gemensamma bestämmelser och i kapitel II i den förordningen föreskrivs det om övervakning. I kapitel III fastställs särskilda bestämmelser för de olika stödkategorierna. Enligt artikel 36.1 i förordningen ska investeringsstöd som ger företag möjlighet att gå längre än unionsnormerna eller att höja nivån på miljöskyddet i avsaknad av unionsnormer anses vara förenligt med den inre marknaden, och det är undantaget från skyldigheten till förhandsanmälan.

Enligt artikel 36.5 i gruppundantagsförordningen ska de stödberättigande kostnaderna vara de investeringsmerkostnader som behövs för att gå längre än de tillämpliga unionsnormerna eller för att nå en högre miljöskyddsnivå i avsaknad av unionsnormer. Om kostnaderna för att investera i miljöskydd kan urskiljas ur den totala investeringskostnaden som en separat investering ska denna miljöskyddsrelaterade kostnad utgöra de stödberättigande kostnaderna. I övriga fall fastställs kostnaderna för att investera i miljöskydd genom hänvisning till en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha genomförts på ett trovärdigt sätt utan stöd. Skillnaden mellan kostnaderna för båda investeringarna anger den miljöskyddsrelaterade kostnaden och utgör de stödberättigande kostnaderna. Stödnivån får inte överskrida 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödnivån får höjas med 10 procentenheter för stöd till medelstora företag och med 20 procentenheter för stöd till små företag.

Stöd till företag för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter samt stöd för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter kan anses uppfylla förutsättningarna för stöd som beviljas för miljöskydd enligt artikel 36 i gruppundantagsförordningen, eftersom stödmottagaren när det gäller dessa stöd kan höja nivån på miljöskyddet i sin verksamhet. Syftet med stöden är att underlätta företagens övergång från fossila bränslen och att göra det lättare för dem att minska växthusgasutsläppen från trafiken och andra negativa miljökonsekvenser i sin verksamhet. Gränsvärdena för utsläpp som är skadliga för hälsan regleras i EU:s typgodkännandedirektiv genom så kallade *Euro-utsläppsklassificeringar*. Den gällande utsläppsklassificeringen för paketbilar är Euro 6-utsläppsklassen och för lastbilar Euro 6-klassen. På basis av dessa utsläppsklassificeringar underskrider el- och gasdrivna fordon de utsläppsgränser som anges i EU-lagstiftningen, och är som alternativ mer miljövänliga än fordon som använder fossila bränslen. Av denna anledning kan anskaffningsstöden för el- och gasdrivna paketbilar och lastbilar anses uppfylla kraven på att höja nivån på miljöskyddet enligt artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Kommunikationsministeriet konsulterade kommissionen inofficiellt om tillämpningen av artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen på stödprogrammet för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivmedel, särskilt när det gäller anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar. Kommissionen har i sitt inofficiella svar som sändes den 27 juli 2021 konstaterat att artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen kan vara tillämplig på stödprogrammet för anskaffning av el- och gasdrivna fordon. Dessutom påpekade kommissionen i sitt svar att en nivå på miljöskyddet skulle kunna anses vara Euro 6-utsläppsklassen för paketbilar och Euro 6-klassen för lastbilar.

Reglerna om statligt stöd gäller inte stöd om stödet riktas till fysiska personer eller om det inte riktas till företag, det vill säga till verksamhet som är ekonomisk till sin karaktär. Således är EU:s regler om statligt stöd, inklusive gruppundantagsförordningen, inte tillämpliga på det anskaffningsstöd för renodlad elbil som föreslås i propositionen, eftersom anskaffningsstöd för renodlade elbilar endast beviljas fysiska personer. EU:s regler om statligt stöd tillämpas inte heller på anskaffningsstöd för paketbilar eller anskaffningsstöd för lastbilar i situationer där stödmottagaren är en fysisk person, om inte den fysiska personen är en enskild näringsidkare.

I propositionen föreslås det att konverteringsstöd i fortsättningen inte bara ska kunna sökas av fysiska personer utan också av juridiska personer. Konverteringsstöd ska kunna sökas av vilken aktör som helst som bedriver ekonomisk verksamhet och som äger ett fordon som kan konverteras så att det blir etanol- eller gasdrivet. Också konverteringsstödet anses med tanke på EU:s regler om statligt stöd utgöra statligt stöd när det beviljas för ekonomisk verksamhet, eftersom stödåtgärden bedöms uppfylla kriterierna för statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet beviljas av statens medel. Vem som helst ska kunna ansöka om stöd oberoende av den ekonomiska verksamhetens art eller omfattning. Åtgärden är också selektiv, eftersom det anslag som anvisats för stödet kan ta slut. Dessutom kan stödet ha smärre konsekvenser för handeln eller konkurrensen mellan EU-medlemsländerna.

Kommunikationsministeriet begärde den 6 augusti 2021 ett utlåtande av företagsstödsdelegationen om huruvida utkastet till regeringsproposition om anskaffnings- och konverteringsstöd för fordon som drivs med alternativa drivkrafter uppfyller kriterierna för statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget och om vilket förfarande i enlighet med reglerna för statligt stöd som ska iakttas i fråga om stödåtgärden. Företagsstödsdelegationen gav sitt utlåtande i ärendet den 1 september 2021. Enligt utlåtandet uppfyller de föreslagna anskaffnings- och konverteringsstöden villkoren för statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget när stöd beviljas för ekonomisk verksamhet. Enligt utlåtandet kan artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen tillämpas som förfarande för statligt stöd i fallet med det berörda stödprogrammet. Dessutom konstaterade företagsstödsdelegationen att tillämpningen av den allmänna gruppundantagsförordningen förutsätter att det stöd som beviljas uppfyller de allmänna förutsättningarna i kapitel I och II i förordningen samt de särskilda förutsättningarna i artikel 36. Företagsstödsdelegationen påpekade i sitt utlåtande att de nuvarande EU-reglerna om statligt stöd som tillämpas på stödprogrammet gäller till och med den 31 december 2023. Kommissionen har under sommaren 2021 inlett en revidering av gruppundantagsförordningen som gäller artikel 36. Således ska den nationella rättsliga grunden för stödprogrammet vid behov ändras på det sätt som ändringarna av reglerna om statligt stöd förutsätter.

2.5.2 Europeiska unionens dataskyddslagstiftning

På behandlingen av personuppgifter som gäller understöden ska Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (*allmän dataskyddsförordning*) tillämpas. Enligt artikel 2.1 i den allmänna dataskyddsförordningen ska förordningen tillämpas på sådan behandling av personuppgifter som helt eller delvis företas på automatisk väg. I artikel 2.2 räknas de situationer upp där den allmänna dataskyddsförordningen inte ska tillämpas. Enligt artikel 2.2 a i förteckningen ska förordningen inte tillämpas på behandling av personuppgifter som utgör ett led i en verksamhet som inte omfattas av unionsrätten. På den lag som nu föreslås ska dock EU:s lagstiftning om statligt stöd och särskilt dess gruppundantagsförordning tillämpas, så behandlingen omfattas av unionsrätten. De övriga grunderna för avgränsning av tillämpningsområdet i artikel 2.2 är inte tillämpliga på behandling av personuppgifter enligt denna lag.

I artikel 6 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs det om den rättsliga grunden för behandling av personuppgifter. Enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen är en rättslig grund att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. I den föreslagna lagen föreskrivs att det är Transport- och kommunikationsverkets uppgift att behandla ansökningarna, betala ut stöden och sköta andra myndighetsuppgifter i anslutning till stödprogrammet. För att utföra dessa uppgifter behöver Transport- och kommunikationsverket behandla personuppgifter. Den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter är således en rättslig förpliktelse som åvilar personuppgiftsansvarige.

2.6 Nationell lagstiftning

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

I lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017) föreskrivs det om understöd som beviljas av statens medel för anskaffning eller långtidshyrning av personbilar som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd), för anskaffning eller långtidshyrning av gasdrivna lastbilar (gasanskaffningsstöd) samt för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (konverteringsstöd) inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten 2018–2022. Förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd, gasanskaffningsstöd och konverteringsstöd beskrivs närmare i avsnitt 2.

2.6.2 Statsunderstödslagen

I statsunderstödslagen (688/2001) finns det bestämmelser om de grunder och förfaringssätt som ska iakttas när statsunderstöd beviljas. Enligt statsunderstödslagen avses med statsunderstöd finansiering med karaktären av stöd som beviljas för att understödja en viss verksamhet eller ett visst projekt. I statsunderstödslagen föreskrivs det allmänt om bland annat grunderna för beviljande av statsunderstöd, beviljande och utbetalning av statsunderstöd, användningen av statsunderstöd och tillsynen över användningen samt om återbetalning och återkrav av statsunderstöd.

2.6.3 Lagen om transportservice

I lagen om transportservice (320/2017) föreskrivs det bl.a. om innehållet i och ändamålet med trafik- och transportregistret. I 216 § 3 mom. i den lagen konstateras det att Transport- och kommunikationsverket får använda uppgifterna i sitt register för skötseln av sina lagstadgade uppgifter.

3 Målsättning

Enligt färdplanen för fossilfria transporter är målet för hela bilbeståndet, att det år 2030 ska finnas cirka 700 000 eldrivna personbilar och cirka 45 000 eldrivna paketbilar, av vilka minst hälften är renodlade elbilar. I fråga om gasdrivna fordon är målet cirka 130 000 person- och paketbilar 2030. När det gäller tunga fordon är motsvarande mål cirka 4 600 eldrivna lastbilar och cirka 6 200 gasdrivna lastbilar och bussar.

Bilar hålls i trafik i genomsnitt i cirka 20 år. Därför är det viktigt att sörja för att en allt större andel av de nya fordonen som säljs är så utsläppssnåla som möjligt och att de i allt högre grad är något annat än traditionella diesel- och bensinbilar. I fråga om detta har det i färdplanen

angetts som en riktlinje att andelen nya tekniker med nollutsläpp eller låga utsläpp bland sålda nya personbilar ska öka från nuvarande cirka 20 procent till möjligast nära hundra procent fram till 2030.

Syftet med propositionen är att främja de ovannämnda nationella målen vid förändringen av fordonsbeståndet och att till denna del göra det möjligt att uppnå utsläppsminskningar inom trafiken. Syftet är att främja användningen av el och gas i trafiken. Ett ytterligare syfte är att främja utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastrukturen genom att öka efterfrågan på den. Syftet med anskaffningsstöden är att öka attraktionskraften hos och efterfrågan på fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Dessutom är syftet med anskaffningsstöden att minska anskaffningskostnaderna för fordon som drivs med alternativa drivkrafter, varvid anskaffning av sådana fordon är möjlig för flera fordonsköpare.

Syftet med anskaffningsstöden är att ändra beteendet hos dem som köper och långtidshyr bilar på ett sätt som gör övergången till utsläppssnål trafik snabbare. Syftet med konverteringsstödet är dessutom att uppmuntra fordonsägarna att ändra sina fordon så att de blir mer utsläppssnåla. Syftet med anskaffningsstödet för eldrivna lastbilar är att ytterligare påskynda att marknaden i fråga kommer igång.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny 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 lagen föreslås bestämmelser om förutsättningar för anskaffningsstöd för renodlade elbilar, el- och gasdrivna paketbilar samt el- och gasdrivna lastbilar och för konverteringsstöd för konvertering av bensinbilar så att de drivs med etanol eller gas. I propositionen föreslås det samtidigt att lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017) upphävs.

I propositionen föreslås det att anskaffningsstöd för renodlade elbilar ska beviljas till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft. Anskaffningsstöd ska beviljas för köp eller långtidshyrning av en personbil som kostar högst 50 000 euro som ny. Anskaffningsstöd för renodlade elbilar kan sökas endast av fysiska personer. Den som ansöker om stöd kan få anskaffningsstöd för renodlade elbilar för ett fordon per kalenderår.

Det föreslås att stöd för anskaffning av eldrivna paketbilar beviljas till ett belopp av 2 000–6 000 euro beroende på paketbilens storlek. Som stöd för gasdrivna paketbilar föreslås 2 000 euro. Stödet kan sökas av både fysiska och juridiska personer. I propositionen föreslås också anskaffningsstöd för anskaffning av el- och gasdrivna lastbilar. Stöd för eldrivna lastbilar ska beviljas till ett belopp av 6 000–50 000 euro på basis av fordonets storlek och fordonskombinationen. För anskaffning av en gasdriven lastbil kan stöd beviljas till ett belopp av 2 000–6 000 euro, om fordonets huvudsakliga drivkraft är komprimerad gas och till ett belopp av 14 000 euro, om den huvudsakliga drivkraften är flytande gas. Även anskaffningsstöd för lastbilar kan sökas av både fysiska och juridiska personer. Privatpersoner kan beviljas anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar för ett fordon per kalenderår. Juridiska personer kan beviljas anskaffningsstöd för högst fem fordon per kalenderår. På statsunderstöd som beviljas juridiska personer tillämpas också EU:s regler om statligt stöd.

I propositionen föreslås dessutom bestämmelser om förutsättningar för stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift. Konverteringsstöd kan beviljas till ett belopp av 200 euro för en etanolkonvertering av ett fordon och till ett belopp av 1 000 euro för en gaskonvertering. Stöd kan sökas för konvertering av ett fordon per kalenderår och den som ansöker om stöd kan vara en fysisk eller juridisk person.

I propositionen föreslås det dessutom att alla anskaffningsstöd och konverteringsstöd i fortsättningen ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Enligt förslaget ska anskaffningsstöd för renodlade elbilar sökas hos Transport- och kommunikationsverket och i ansökan ska en specificerad redogörelse för det fordon som anskaffats läggas fram. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja anskaffningsstöd för anskaffning av en renodlad elbil som uppfyller de förutsättningar som anges i 3 § inom gränserna för det anslag som för detta ändamål tagits in i statsbudgeten. Enligt förslaget ska anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar sökas hos Transport- och kommunikationsverket innan anskaffningen av ett fordon. Transport- och kommunikationsverket ska fatta ett villkorligt beslut i ärendet. Därefter ska den som ansöker om stöd inom utsatt tid lämna in uppgifter om anskaffningen av det fordon som ansökan gäller. Förfarandet skiljer sig från förfarandet för ansökan om anskaffningsstöd för renodlade elbilar, eftersom även företag kan ansöka om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar och en förutsättning i EU:s regler om statligt stöd är att sökanden lämnar in stödansökan innan anskaffningen av fordonet. Även när det gäller konverteringsstöd och den sökande är ett företag, ska ansökan lämnas in till Transport- och kommunikationsverket innan ändringsarbetet inleds. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket på basis av ett positivt stödbeslut betala ut anskaffnings- och konverteringsstöd till stödmottagaren efter det att fordonet har genomgått första registrering eller ändringsbesiktningen har godkänts. Förfarandet föreslås bli ändrat jämfört med förfarandet i den gällande lagen om anskaffningsstöd.

De anskaffnings- och konverteringsstöd för fordon som föreslås i propositionen ska delvis finansieras med medel ur statsbudgeten och delvis med medel ur EU:s facilitet för återhämtning och resiliens (RRF, Recovery and Resilience Facility). Den andel av finansieringen av anskaffningsstöden som täcks av återhämtningsinstrumentet föreslås vara 5 miljoner euro, som delas upp i 2,5 miljoner euro för 2022 och 2,5 miljoner euro för 2023. Finansieringen ur återhämtningsinstrumentet ska användas för att finansiera anskaffningsstödet för renodlade elbilar och för konverteringsstödet.

4.2 Konsekvenser för statsfinanserna

I den kompletterande budgetpropositionen för 2022 föreslås det att ett anslag på sammanlagt sex miljoner euro budgeteras som ett reservationsanslag under moment 30.20.51. Enligt propositionen ska anslaget fördelas så att 2,5 miljoner euro riktas till anskaffnings- och konverteringsstöd (EU:s återhämtningsinstrument, RRF, pelare 3) som en del av återhämtnings- och resiliensplanen, ett anslag på 1,5 miljoner euro riktas till anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar samt ett anslag på 2 miljoner euro riktas till anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar. Dessutom föreslås det att till momentet överförs det reservationsanslag som beviljats med stöd av den gällande lagen om anskaffningsstöd och som förblir oanvänt 2020–2021, och som enligt nuvarande bedömning uppgår till cirka 7 miljoner euro. I budgetpropositionen föreslås dessutom ett anslag på 1 miljon euro för Transport- och kommunikationsverkets administrativa kostnader för åtgärder som hänför sig till färdplanen för fossilfria transporter.

Från och med 2023 ska stödprogrammet på motsvarande sätt finansieras med 2,5 miljoner euro genom EU:s återhämtningsinstrument.

4.3 Ekonomiska konsekvenser

4.3.1 Anskaffningsstöd för renodlade elbilar

Stödets totalekonomiska konsekvenser

Det föreslås att anskaffningsstödet för eldrivna personbilar förlängs så att det gäller åren 2022 och 2023. Även om marknaden för eldrivna personbilar har förändrats och modellurvalet har utvidgats, kommer det att behövas stödåtgärder för att stärka elbilsbeståndets tillväxt till dess att prisparitet med förbränningsmotorbilar uppnås. Det förutspås att priset på nya elbilar sjunker så att en medelstor elbil och en medelstor förbränningsmotorbil kostar lika mycket 2026.[8] Efter detta kan en eldriven personbil till och med fås till ett lägre pris än en förbränningsmotorbil. De totalekonomiska konsekvenserna av att personbilar som använder el som enda drivkraft blir vanligare har bedömts utifrån litteraturen. Den totalekonomiska aspekten har betydelse för att renodlade elbilar ska bli allmännare på att marknadsdrivet sätt och således också för behovet av offentligt stöd och dimensionering av det.

Vid bedömningen av de totalekonomiska konsekvenserna av renodlade elbilar har man beaktat livscykelkostnaderna för anskaffningen och användningen av en bil (engl. *TCO, total cost of ownership*). I jämförelserna av livscykelkostnader har det tagits hänsyn till bland annat anskaffningspriser, skatter, finansieringskostnader, utvecklingen av återförsäljningsvärden, brukstider, skrotningsåldrar samt driftskostnader såsom drivkrafter och underhåll. Livscykelkostnaderna för en renodlad elbil har redan nu bedömts vara lägre än för en förbränningsmotorbil när det gäller stora trafikprestationer. Enligt beräkningar från Teknologiska forskningscentralen VTT Ab[9] är livscykelkostnaderna för renodlade elbilar med det nuvarande anskaffningsstödet på samma nivå eller rentav förmånligare än för förbränningsmotorbilar när det gäller en årsprestation på 30 000 km. Livscykelkostnaderna för personbilar som använder el som enda drivkraft beräknas minska betydligt under de kommande åren. Det mest centrala är hur produktionskostnaderna och försäljningspriserna för elbilar förändras, hur återförsäljningsvärdena för begagnade elbilar utvecklas och vilken skillnaden mellan driftskostnaderna i anslutning till drivkraften är.

Prisskillnaden mellan förbränningsmotorbilar och elbilar beror till största delen på prisskillnader mellan batterier, motorer och kraftöverföringssystem. Batteriernas andel av priset på en renodlad elbil är i genomsnitt en tredjedel, och därför har utvecklingen av batteritekniken den största betydelsen för priset på en elbil. Realpriserna på nya batterier har sjunkit med cirka 89 procent åren 2010–2020.[10] Enligt olika uppskattningar sjunker produktionskostnaderna för batterier med 30–50 procent under 2018–2025.[11]

---

[8] Prisparitet för personbilar av olika storlekar beräknas bli uppnådd under olika år efter mitten av 2020-talet. Se t.ex. BloombergNEF (2021) Hitting the EV Inflection Point. Electric vehicle price parity and phasing out combustion vehicle sales in Europe.

[9] Transport- och kommunikationsverket (2019) VTT:n laskelma autoilun kustannuksista.(VTT:s beräkning av kostnaderna för bilkörning, på finska)

[10] Transport & Environment (2021): https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_02_Battery_raw_materials_report_final.pdf.

[11] Autoalan tiedotuskeskus (2021): https://www.aut.fi/files/2356/Kayttovoimatiekartta_raportti_1502_2021.pdf (på finska).

I fråga om livscykelkostnader kan det bedömas att personbilar som använder el som enda drivkraft förr eller senare blir ett lönsammare alternativ för konsumenten på marknadsvillkor. En minskning av utsläppen ökar inte heller kostnaderna för hushåll och företag, utan är däremot en privatekonomiskt förmånlig lösning.

Stödets inverkan på efterfrågan på renodlade elbilar

En förlängning av anskaffningsstödet för renodlade elbilar bedöms i någon mån öka elbilarnas popularitet bland hushållen. Anskaffningsstödet sänker försäljningspriserna på elbilar, vilket i sin tur sänker kostnaderna för elbilar i förhållande till laddbara hybridbilar och förbränningsmotorbilar, så det kan antas att en del hushåll beslutar att skaffa en elbil i stället för dessa. Vid budgetförhandlingarna hösten 2021 fattade statsminister Marins regering dessutom ett beslut enligt vilket renodlade elbilar befrias från bilskatt i syfte att främja elektrifieringen av trafiken och fordonsskattens grundskatt för renodlade elbilar höjs i motsvarande grad. Höjningen av fordonsskatten ska inte gälla renodlade elbilar som tagits i bruk tidigare och befrielsen gäller bilar som beskattas efter den 1 oktober.[12] Även ändringen av bilskatten bedöms ha en stimulanseffekt på försäljningen av elbilar.

Transport- och kommunikationsverket har för beredningen av regeringspropositionen gjort en bakgrundsutredning[13], där ökningen av efterfrågan på renodlade elbilar och åtgången av anskaffningsstödet för 2022 har beräknats. Granskningen har gjorts för 2022, eftersom det i samband med beredningen av regeringspropositionen endast har funnits kännedom om det anslag som föreslagits i budgetpropositionen för 2022. Inom ramen för stödprogrammet beviljas anskaffningsstöd för renodlade elbilar till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en eldriven personbil och förutsättningen är att det totala priset på elbilen är högst 50 000 euro. Uppskattningen baserar sig på antagandet att det anslag som anvisats för anskaffningsstöd och konverteringsstöd för 2022 eventuellt uppgår till sammanlagt 9,5 miljoner euro, varav högst 1 miljon euro reserveras för konverteringsstöd och resten för anskaffningsstöd. Det beräknade anslaget på sammanlagt cirka 9,5 miljoner euro för stödåret 2022 ska bestå av två poster, varav den första utgörs av de 2,5 miljoner euro som föreslagits i budgetpropositionen för 2022 och den andra enligt en grov uppskattning utgörs av det reservationsanslag på cirka 7,0 miljoner euro som blivit över av anslagen för anskaffningsstöd för föregående år[14] och som kan användas till såväl anskaffningsstöd för renodlade elbilar som konverteringsstöd för gas- och etanolbilar. I konsekvensbedömningen hänvisas det till budgetberäkningen för anskaffningsstödet för renodlade elbilar (8,5–9,5 miljoner euro) med termen ”budgetbegränsning”.

I uppskattningen har som priselasticitet för efterfrågan på personbilar som använder el som enda drivkraft använts talet -1,3 i enlighet med en europeisk källa. Bedömningen har gjorts så att den förväntade försäljningen av personbilar som använder el som enda drivkraft för 2022 har delats in i olika prisklasser för fordonen. Granskningen har gjorts utifrån nyförsäljningen, det vill säga andelen långtidshyrning av personbilar (leasing) och dess särdrag har inte beaktats.

---

[12] Statsrådets kommunikationsavdelning, Finansministeriet. Pressmeddelande 512/2021, 9.9.2021, https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallituksen-talousarvioesitys-rakentaa-tulevaisuuden-kestavaa-kasvua?languageId=sv_SE

[13] Transport- och kommunikationsverket: Bakgrundpromemoria om anskaffningsstödet för renodlade elbilar för 2022 (på finska). den 28 september 2021.

[14] Transport- och kommunikationsverket uppskattning (15.9.2021), baserad på beloppen för beviljade anskaffningsstöd och uppskattningar för resten av 2021

Efterfrågan på elbilar bedöms i tabell 2 med hjälp av tre olika scenarier.

- ”Grundläggande” scenario: Försäljningen av nya personbilar enligt drivkraft, VTT:s grundprognos för färdplanen för fossilfria transporter[15]. Nyförsäljning av elbilar 2022: 4 867 stycken. Detta scenario ligger i linje och är jämförbart med tidigare promemorior om anskaffningsstöd.

- ”Uppdaterat” scenario: Försäljningen av nya personbilar enligt drivkraft, VTT:s uppdaterade grundprognos[16]: Nyförsäljning av elbilar 2022: 11 500 st.

- ”Statistiskt” scenario: Expertbedömning som bygger på Transport- och kommunikationsverkets statistik över första registreringar: Nyförsäljning av elbilar 2022: 12 000 stycken. (År 2020 genomgick 4 245 stycken elbilar första registrering och mellan januari och augusti 2021 genomgick 5 688 stycken elbilar första registrering.)

Av de ovannämnda scenarierna är det ”statistiska” enligt Transport- och kommunikationsverkets expertbedömning den mest ändamålsenliga prognosen för konsekvensbedömningen av denna regeringsproposition. I konsekvensbedömningen granskas endast det enskilda året 2022, då statistiken från föregående år är ett nyttigt jämförelseobjekt, särskilt eftersom den ökning av försäljningen av elbilar som noterats under tidigare år på basis av marknadsläget ser ut att fortsätta. De långsiktiga basprognoserna kan däremot inte nödvändigtvis på samma sätt ta ställning till försäljningsprognosen för ett enskilt år, och de kan i synnerhet underskatta försäljningen under de första åren, eftersom huvudvikten ligger på prognostiseringen av trender på längre sikt.

	Grundläggande, 2 000 €	**Grundläggande, inget stöd**	**Uppdaterat, 2 000 €**	**Uppdaterat, inget stöd**	**Statistiskt, 2 000 €**	**Statistiskt, inget stöd**
Den totala efterfrågan på elbilar [st.]	4 867	4 648	11 500	10 982	12 000	11 460
Efterfrågan på anskaffningsstöd utan budgetbegränsningar [st.] (efterfrågan på bilar som uppfyller kriterierna för anskaffningsstöd)	2 680	(2 460)	6 332	(5 814)	6 607	(6 067)
Anskaffningsstöd som beviljas med beaktande av	2 680	-	minst 4 250, högst 4 750	-	minst 4 250, högst 4 750	-

[15] ALIISA 2019 (WEM).xlsx (26.3.2021)
[16] Päivitetty_perusennuste_LIITE_20210920060815.xlsx (20.9.2021)

	Grundläggande, 2 000 €	Grundläggande, inget stöd	Uppdaterat, 2 000 €	Uppdaterat, inget stöd	Statistiskt, 2 000 €	Statistiskt, inget stöd
budgetbegränsningen [st.]						

Tabell 2. Den totala efterfrågan på nyförsäljning av elbilar samt efterfrågan på anskaffningsstöd [st.], om stödet förblir oförändrat (stöd 2 000 euro, bilens maximipris 50 000 euro) och i en situation där stöd saknas. Uppskattning av antalet anskaffningsstöd som beviljas [st.] med beaktande av budgetbegränsningen.

Exempel på tolkning av tabellen: I det ”statistiska” scenariot har den totala efterfrågan på elbilar med stöd på nuvarande nivå uppskattats till 12 000 stycken. Beräknat med hjälp av priselasticiteten skulle den totala efterfrågan på elbilar vara 11 460 stycken utan anskaffningsstöd, det vill säga 540 stycken färre. Efterfrågan på anskaffningsstöd, det vill säga efterfrågan på elbilar som kostar högst 50 000 euro, skulle i det ”statistiska” scenariot vara 6 607 stycken, medan efterfrågan på bilar i prisklassen skulle vara 6 067 utan anskaffningsstöd, det vill säga 540 stycken färre. Med beaktande av budgetbegränsningen kan högst 4 250–4 750 stycken anskaffningsstöd beviljas, trots den stora efterfrågan.

Med det anslag på 9,5 miljoner euro som granskats i bedömningen kan anskaffningsstöd till ett belopp av 2 000 euro beviljas för 4 250–4 750 elbilar 2022. Antalet anskaffningsstöd beror på hur stor del av finansieringen som används för konverteringsstöd. På basis av denna konsekvensbedömning utgör anslaget inte någon begränsning i det ”grundläggande” scenariot, men tillräckligheten kan sättas på prov i det ”uppdaterade” scenariot. I det ”statistiska” scenariot tar anslaget slut.

Konsekvensbedömningen för personbilar som använder el som enda drivkraft påverkas av att anslaget är begränsat. Eftersom marknaden för renodlade elbilar har utvecklats 2020–2021 och åtgången av fordon har ökat betydligt, är det möjligt att det årliga anslaget för anskaffningsstöd nödvändigtvis inte räcker till för alla som är berättigade till stöd under de kommande åren. Det att stödbudgeten är begränsad kan således också påverka bilmarknaden, om fordonsköparna skjuter upp anskaffningen till kommande år, och därigenom för sin del till och med tillfälligt bromsa upp den förväntade ökningen av försäljningen av personbilar som använder el som enda drivkraft.

Kravet på ett maximipris på 50 000 euro för elbilar och dess konsekvenser

Urvalet av renodlade elbilar har utvidgats betydligt särskilt 2020–2021, och modeller finns för närvarande tillgängliga i alla pris- och viktklasser. Bland elbilar som till sina totala kostnader ligger på över 50 000 euro återfinns de allra dyraste renodlade elbilarna och en del av de familjebilsmodeller med större bärförmåga. Däremot uppskattas det skattepliktiga genomsnittspriset på renodlade elbilar vara cirka 54 500 euro, och den nu gällande gränsen på 50 000 euro som gäller det totala priset på fordon som får anskaffningsstöd har bidragit till att den andel renodlade elbilar som genomgått första registrering i prisklassen 50 001–55 000 euro är betydligt lägre än i prisklassen 45 001–50 000 euro.

Anskaffningsstöden har direkta konsekvenser för inkomstfördelningen när de ökar hushållens disponibla medel. Inriktningen av anskaffningsstöden för personbilar har begränsats till renodlade elbilar som kostar mindre än 50 000 euro och detta kan påverka på ett sådant sätt att

ökningen av de disponibla medlen inte nödvändigtvis gäller alla inkomstklasser. Om anskaffningsstöden inte begränsades enligt fordonets anskaffningspris, skulle ökningen av medlen rikta sig jämnare till alla inkomstklasser, vilket särskilt skulle gynna hushåll med höga inkomster.

Effekterna av ett slopande av prisgränsen på 50 000 euro för anskaffningsstöd bedöms sannolikt rikta sig till hushåll med goda inkomster. Efterfrågan på renodlade elbilar ökar dock snabbt i fråga om förmånligare modeller och stödet antas tillsammans med begränsningen av maximipriset till 50 000 euro ta slut redan under kalenderåret. Med beaktande av dessa omständigheter anses det inte finnas skäl att slopa maximipriset på 50 000 euro.

4.3.2 Anskaffningsstöd för paketbilar

Stödets totalekonomiska konsekvenser

Anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar föreslås för 2022. Konsekvenser har dock estimerat för längre period, om anskaffningsperioden fortsatte fram till 2025. Marknaden för el- och gasdrivna paketbilar är i utvecklingsstadiet, alltså det är viktigt att estimera potentiella konsekvenser också för längre period. Även om marknaden för eldrivna paketbilar har förändrats och modellurvalet har utvidgats är stödåtgärder motiverade till dess att prisparitet med förbränningsmotorbilar uppnås. Både lätta och tyngre paketbilar förutspås ha samma pris som motsvarande förbränningsmotorbilar efter 2025.[17]

De totalekonomiska konsekvenserna av att eldrivna paketbilar blir vanligare har bedömts utifrån litteraturen. Vid bedömningen av de totalekonomiska konsekvenserna av eldrivna paketbilar bör man utöver anskaffningspriset och de förväntade ändringarna av det också beakta andra livscykelkostnader som förorsakas användaren, på samma sätt som ovan i fråga om personbilar. De val som baserar sig på lönsamhet under användningstiden för bilar som används i företag kan av orsaker som hänför sig till produktionskostnader och konkurrens ha till och med en mer kritisk betydelse än för hushållen.

I nuläget är anskaffningspriset för en eldriven paketbil cirka 20–40 procent högre än för motsvarande en motsvarande dieselbil[18], vilket ökar livscykelkostnaderna i fråga om kapitalkostnaderna. En eldriven paketbil kan dock mätt enligt livscykelkostnaderna redan nu vara ett förmånligare alternativ än en förbränningsmotorbil.[19] För eldrivna paketbilar är särskilt drivkraftskostnaderna, underhållsavtalen och fordonsskatten förmånligare än för förbränningsmotorbilar.

I ljuset av prognoserna kan det uppskattas att eldrivna paketbilar om några år kommer att vara ett lönsammare alternativ för konsumenterna på marknadsvillkor mätt i livscykelkostnader. En

[17] BloombergNEF (2021) https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf.

[18] Autoalan tiedotuskeskus (2021) Autoalan käyttövoimatiekartta 2021. (Färdplan för drivkrafter inom bilbranschen, på finska)

[19] Kauppalehti (2021) Automaahantuoja: Sähköpakettiauto voi tulla yrittäjälle dieseliä halvemmaksi. (En eldriven paketbil kan bli billigare än diesel för företagare, på finska) I beräkningarna jämförs paketbilar som använder el som enda drivkraft med Citroëns och Peugeots motsvarande modeller med förbränningsmotor under en period på tre driftår och med en körprestation på 72 000 kilometer.

minskning av utsläppen ökar inte heller kostnaderna för hushåll och företag, utan är däremot en privatekonomiskt förmånlig lösning.

I nuläget finns det få stora och medelstora eldrivna paketbilar i trafik jämfört med små eldrivna paketbilar eller eldrivna personbilar, men deras antal har börjat öka i takt med att utbudet har ökat.[20] Anskaffningsstödet kommer att påskynda en så snabb tillväxt som möjligt i alla storleksklasser för paketbilar.

Stödet bedöms också ha betydande positiva effekter på laddningsinfrastrukturen och utvecklingstakten inom den eldrivna godstrafiken.

När det gäller gasdrivna paketbilar är det svårare att granska stödets totalekonomiska konsekvenser, eftersom uppskattningen av antalet gasdrivna paketbilar som säljs i och med stödet och under dess giltighetstid i mycket stor utsträckning beror på hur utbudet utvecklas. För närvarande finns det endast en gasdriven paketbilsmodell till salu i Finland. Kostnaderna under användningstiden för en gasdriven paketbil blir dock på samma sätt som el förmånligare än kostnaderna för en dieseldriven bil.

Stödets inverkan på efterfrågan på el- och gasdrivna paketbilar

Transport- och kommunikationsverket har bedömt hur den föreslagna modellen med anskaffningsstöd påverkar efterfrågan på el- och gasdrivna paketbilar. Utgångspunkten för bedömningen är att det för 2022 har reserverats 1,5 miljoner euro för anskaffningsstödet för el- och gasdrivna paketbilar. Det fordonsspecifika anskaffningsstödet ska enligt förslaget graderas enligt transportkapaciteten för eldrivna paketbilar så att stödet för små paketbilar är 2 000 euro, för medelstora paketbilar 4 000 euro och för stora paketbilar 6 000 euro. För gasdrivna paketbilar är stödet 2 000 euro.

I tabell 3 har försäljningsvolymerna för fordonen uppskattats enligt den nuvarande beskattningen, prisnivån på bränslen samt utvecklingen av tillgången på gas- och eldrivna paketbilar. I antalsuppskattningarna har man försökt beakta det låga antalet genomförda första registreringar samt den uppskattade kraftiga tillväxttakten. Samma fenomen har setts i fråga om åtgången på anskaffningsstöd för elbilar, som efter den tämligen måttfulla ökningen i början har ökat kraftigt under 2020–2021. På grund av det marknadsläge som för närvarande växer snabbt och fortfarande baserar sig på ett litet modellutbud kan de faktiska försäljningsvolymerna dock variera betydligt jämfört det som uppskattats. När det gäller gasdrivna paketbilar ligger anskaffningsstödet på samma nivå som för små eldrivna paketbilar. I bedömningen antas efterfrågan förbli liten, men att den kommer att utvecklas positivt i takt med att modellutbudet eventuellt ökar jämfört med siffrorna för det första året.

Sammanlagt					
År	Sammanlagt	Små	Medelstora	Stora	Gas
2022	330	197	56	47	30
2023	490	295	83	72	40
2024	715	443	125	107	40
2025	515	315	86	74	40

[20] Transport- och kommunikationsverket, Ajoneuvokannan tilastot (Statistik över fordonsbeståndet, på finska), https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot.

Sammanlagt					
Sammanlagt	2 050	1 250	350	300	150
”skulle ha köpts i vilket fall som helst”					
År	Sammanlagt	Små	Medelstora	Stora	Gas
2022	220	137	35	28	20
2023	325	205	52	43	25
2024	475	308	78	64	25
2025	375	240	60	50	25
Sammanlagt	1 395	890	225	185	95
”köp av ett mer utsläppssnålt alternativ”					
År	Sammanlagt	Små	Medelstora	Stora	Gas
2022	75	40	16	14	5
2023	120	64	24	22	10
2024	185	101	39	35	10
2025	105	55	21	19	10
Sammanlagt	485	260	100	90	35
”skulle inte ha köpts som ny utan stöd”					
År	Totalt	Små	Medelstora	Stora	Gas
2022	35	20	5	5	5
2023	45	26	7	7	5
2024	55	34	8	8	5
2025	35	20	5	5	5
Sammanlagt	170	100	25	25	20

Tabell 3. Antalet understödda paketbilar per år och indelat enligt stödkategorier och inverkan på fordonsbeståndet.

Graderingen av de paketbilar som får stöd baserar sig på skillnader i anskaffningspriserna mellan paketbilar i olika storleksklasser. Gränserna har valts så att de beskriver tre typiska storleksklasser på basis av användningen av paketbilar. Definitionerna av gränserna valdes så att uppgifterna färdigt är lättillgängliga i registeranteckningarna och att det nästan är omöjligt att registrera bilen i en större storleksklass än normalt. Anskaffningspriset för en stor paketbil är ungefär dubbelt så högt som för en liten paketbil. Även utsläppen på årsnivå är högre, eftersom stora paketbilar vanligen har större prestation och förbrukning. Prisskillnaden till en eldriven paketbil i en större storleksklass är så stor att ett högre stöd än i den föreslagna stödmodellen knappast i nämnvärd grad skulle leda till oändamålsenliga val av fordon. Maximibeloppet för anskaffningspriset för små paketbilar har fastställts till 50 000 euro, och det motsvarar villkoret för anskaffningsstödet för eldrivna personbilar.

När det gäller eldrivna paketbilar baserar sig uppskattningen på antalet eldrivna paketbilar som säljs i och med stödet 2022 dels på den grundläggande prognosen för växthusgasutsläppen från trafiken och dels på att antalet första registreringar av eldrivna paketbilar i det närmaste har fördubblats varje år, och sannolikt fortsätter utvecklingen i och med att modellutbudet förbättras och priserna sjunker. Antagandet är att en betydande majoritet av de understödda paketbilarna hör till storleksklassen för små paketbilar, vilket hittills har varit fallet i fråga om el- och gasdrivna paketbilar.

När det gäller gasdrivna paketbilar är antagandet i beräkningen att det kommer att finnas tillgång till små paketbilar under de kommande åren. Om detta dock inte sker förändras prognosen för gasdrivna paketbilar betydligt. Om utbudet av gasdrivna paketbilar inte förbättras och slutresultatet blir ett sparsamt modellutbud och en krympande marknadsutveckling, kan detta leda till en knapp och sjunkande åtgång av stödet. När det gäller gasdrivna paketbilar är det också skäl att beakta att det inte finns något anskaffningsstöd för gasdrivna personbilar, vilket kan leda till att stora personbilar registreras som paketbilar enbart för att man ska få stöd.

Med de föreslagna beloppen och villkoren räcker anslaget enligt uppskattning till för 2022. Det är dock möjligt att efterfrågan fortsätter öka snabbare än väntat, vilket innebär att stödet kan ta slut i slutet av året. De konsekvenser som detta medför för marknaden är dock små, osäkerheten kring stöden efter 2022 och deras belopp bedöms har mycket större inverkan. Om anskaffningsstöden däremot kontinuerligt förverkligas genom årliga beslut så att stödets kontinuitet eller storleksklass är oklar eller om det årligen råder oklarhet om budgeten är tillräcklig, är marknaden för paketbilar utsatt för fortgående störningar.

4.3.3 Anskaffningsstöd för lastbilar

Stödets totalekonomiska konsekvenser

Marknaden för eldrivna lastbilar håller först nu på att komma igång och därför är det inte möjligt att göra noggranna kvantitativa konsekvensbedömningar av försäljningsvolymen av eldrivna lastbilar och dess inverkan på koldioxidutsläppen.

I fråga om livscykelkostnaderna för lastbilar kan det dock antas att det sker en likadan förändring till förmån för el som i fråga om person- och paketbilar. Batteri- och kraftöverföringstekniken inklusive kostnaderna utvecklas på motsvarande sätt och de lägre driftskostnaderna talar för användningen av el som drivkraft. Förr eller senare blir lastbilar som använder el som enda drivkraft förmånligare än förbränningsmotorteknik i fråga om de flesta storleksklasser och användningsändamål. I det skedet behöver utsläppsminskningar inte stödjas och den tekniska förändringen sänker kostnaderna för transportföretagen och transporterna. Genom anskaffningsstödet för el- och gasdrivna lastbilar kan dock utvecklingen av efterfrågan och marknaden främjas före det.

Stödets inverkan på efterfrågan på eldrivna lastbilar

Anskaffningsstödet för köp eller leasing av en el- och gasdriven lastbil gör anskaffningen av fordon som använder alternativa drivkrafter mer attraktiv genom att anskaffningspriset sänks och därmed förbättra livscykelkostnaderna jämfört med ett fordon som använder diesel. Bedömningarna av de ekonomiska konsekvenserna och stödets användningsgrad är dock osäkra, eftersom fordonen fortfarande är nya och det inte finns tillräckliga prisuppgifter att tillgå.

Sett till antalet kan åtgången på eldrivna lastbilar som får anskaffningsstöd i inledningsskedet uppskattas vara störst bland lastbilar med två och tre axlar som kör distributionstrafik för konsumentprodukter. En enskild lastbils inverkan på utsläppen från trafiken är på motsvarande sätt störst i de tyngre storleksklasserna. Enligt uppskattning är sådana dragbilar för påhängsvagnar som ingår i viktklassen 40 ton den viktigaste enskilda modellen i Europa med tanke på utsläppsminskningar, och även tillverkarna verkar satsa på dessa.

Första registreringar av lastbilar statistikförs i storleksklasserna 3,5–5,99 ton, 6,0–15,99 ton och minst 16 ton. Denna indelning har således bedömts vara en bra utgångspunkt också för graderingen av anskaffningsstöden. När det gäller större lastbilar, det vill säga fordon på över 16 ton, finns det dock anledning att ytterligare gradera anskaffningsstödet utöver den statistiska storleksklassificeringen, eftersom distributionsbilar på 16 ton och lastbilar som lämpar sig för att dra tunga kombinationer är i mycket olika prisklasser och även tekniskt sett påtagligt olika. I storleksklassen för fordon på över 16 ton genomgår också betydligt fler fordon första registrering än i de mindre storleksklasserna.

De graderingar av anskaffningsstödet som granskats i Transport- och kommunikationsverkets bedömning[21] grundar sig på typiska storleksklasser för fordon och är följande:

- 3,5–5,9 ton, stödbelopp 6 000 euro,

- 6–15,9 ton, stödbelopp 12 000 euro,

- 16–25,9 ton, stödbelopp 18 000 euro,

- 26 ton och tyngre, stödbelopp 25 000 euro,

- 18 ton och tyngre och kombinationsmassa på 40 ton eller fordonsmassa på 38 ton, stödbelopp 40 000 euro,

- 26 ton och tyngre och kombinationsmassa på 60 ton, stödbelopp 50 000 euro och

- PHEV släpvagn 18 ton + 50 kW 2 minuter + 20 kWh, stödbelopp 10 000 euro.

Stödperioden är planerad till 2022 och 2023. Som paketbilar, konsekvenser har dock estimerat om anskaffningsperioden fortsatte fram till 2025. Marknaden för el- och gasdrivna lastbilar är i utvecklingsstadiet, alltså det är viktigt att estimera potentiella konsekvenser också för längre period. Marknaden kommer sannolikt att förändras avsevärt redan de nästa år. I synnerhet med tanke på en möjlig fortsättning för stödet borde storleken på stöden bedömas under stödperioden.

Sett till antalet är åtgången på understödda lastbilar antagligen störst när det gäller lastbilar med två och tre axlar som kör distributionstrafik för konsumentprodukter. De enskilda lastbilarnas inverkan är på motsvarande sätt störst i de tyngsta storleksklasserna, och därför bör de inte uteslutas ur stödprogrammet. I synnerhet dragbilar i viktklassen 40 ton som är avsedda för påhängsvagnar är med tanke på utsläppsminskningarna den viktigaste enskilda lastbilsmodellen

[21] Transport- och kommunikationsverket: Bakgrundspromemoria om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar (endast på finska). Projektportalen LVM035:00/2021.

i Europa, och det uppskattas att detta också återspeglas i tillverkarnas planer och modellurval under de kommande åren.

VTT:s grundprognos ligger till grund för bedömningen av efterfrågan på stödet. Utifrån det tidigare utfallet antas det enligt grundprognosen att tillväxten blir ganska jämn i förhållande till det verkliga utfallet. I verkligheten är utvecklingen först mycket långsam, men när leveranserna av lämpliga fordon inleds ökar tillväxttakten. I grundprognosen klassificeras lastbilarna enligt lastbilar som används utan släpvagn och lastbilar som används med släpvagn. Enligt grundprognosen kommer det 2025 att finnas 164–262 eldrivna lastbilar och 143–372 lastbilar som används med släpvagn. I den nedre gränsen i prognosen ingår inte konsekvenserna av det stöd som nu bereds. Efter att grundprognosen blev klar har satsningarna på elektrifiering av trafiken snarare ökat än minskat, så volymerna kommer knappast att ligga nära den nedre gränsen. I grundprognosen är det uppskattade antalet eldrivna lastbilar som är i trafik 2025 sammanlagt 300–600 stycken. Enligt denna uppskattning kommer antalet år 2025 att vara 555 stycken, varav en betydande andel beräknas bli en del av trafiken först närmare året 2025.

Transport- och kommunikationsverket har i enlighet med tabell 4 granskat den eventuella efterfrågan på stöd under stödperioden 2022-2023 och åren 2024-2025. I tabell 5 presenteras på motsvarande sätt en uppskattning av de totala kostnaderna för stödet i förhållande till den uppskattade efterfrågan.

Kategori	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Sammanlagt**
3,5–5,9	5	20	50	80	155
6–15,9	5	15	30	60	110
16–25,9	10	25	50	100	185
26–	5	10	30	60	105
40-kombinationer	5	10	25	50	90
60-kombinationer	0	5	15	30	50
PHEV	5	10	20	50	85

Tabell 4: De uppskattade antalet stödansökningar för olika storleksklasser under olika år.

Kategori	**Stöd €**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Sammanlagt**
3,5–5,9	6 000	40 000	160 000	400 000	640 000	1 240 000
6–15,9	12 000	60 000	180 000	360 000	720 000	1 320 000
16–25,9	18 000	180 000	450 000	900 000	1 800 000	3 330 000
26–	25 000	125 000	250 000	750 000	1 500 000	2 625 000

Kategori	Stöd €	2022	2023	2024	2025	Sammanlagt
40-kombinationer	40 000	200 000	400 000	1 000 000	2 000 000	3 600 000
60-kombinationer	50 000	0	250 000	750 000	1 500 000	2 500 000
PHEV	10 000	50 000	100 000	200 000	500 000	850 000
Sammanlagt		655 000	1 790 000	4 360 000	8 660 000	15 465 000

Tabell 5: Stödkostnader för olika storleksklasser utifrån en årlig uppskattning av åtgången samt de sammanlagda beloppen.

När det gäller anskaffningsstödet för eldrivna lastbilar är det dock skäl att notera att det är oerhört svårt att bedöma elektrifieringen av lastbilstrafiken och att planera anskaffningsstöden i nuvarande situation där tillgången och prissättningen på lastbilar förändras avsevärt på kort sikt.

De första fordonen av betydligt nyare typ är alltid utvecklingsprojekt och så kallade experimentella anskaffningar för transportföretagen. Med hjälp av dem samlas erfarenheter före stora investeringar. Efter att ha fått erfarenheter vågar man skaffa flera fordon som drivs med en ny drivkraft. En stor ökning av elektrifieringen sker alltså inte utan en försiktig start. Ju snabbare den tunga eldrivna trafiken utvecklas ens i liten skala, desto snabbare kan man också förvänta sig en betydande tillväxt. Tekniken för eldrivna lastbilar börjar dock vara färdig.

Anskaffningsstöden främjar dock inte en övergång till elbilar, om tillgången på bilar eller brister i laddningsinfrastrukturen begränsar övergången. En identifierad flaskhals är att laddningspunkter med hög effekt ibland finns på utmanande platser med tanke på laddningen av lastbilar. Laddarna med hög effekt bör placeras så att det går att köra intill dem också med lastbil.

Stödets inverkan på efterfrågan på gasdrivna lastbilar

Marknaden för gasdrivna lastbilar har utvecklats snabbare än den marknad för eldrivna lastbilar som beskrivs ovan. Från och med den 1 december 2020 har det dessutom beviljats anskaffningsstöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar. I praktiken har alla lastbilar på över 16 ton som använder komprimerad eller flytande gas tagits i bruk under de senaste tre åren. Den relativa ökningen har varit snabb, vilket förklaras av det låga antalet fordon. Anskaffningsstödet har sannolikt haft en positiv inverkan på anskaffningens attraktionskraft, men effekterna kan inte bedömas exakt. Genom lagen utvidgas anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar också till mindre och medelstora lastbilar som drivs med komprimerad gas. Stödet bedöms också främja efterfrågan på mindre gasdrivna lastbilar och öka teknikneutraliteten.

Den allmänt positiva inställningen till biogas, den skäliga tillgången till lastbilar, förbättringen av tankningsinfrastrukturen och ökningen av stödbeloppen ökar dock sannolikt åtgången på gasdrivna lastbilar och stöd jämfört med nuläget. Den nuvarande efterfrågan när det gäller anskaffning av sådana lastbilar som omfattas av stödet är cirka 60 lastbilar som använder komprimerad gas och 60 lastbilar som använder flytande gas per år (det nuvarande utfallet är 44 stycken CNG-lastbilar och 45 stycken LNG-lastbilar under de första 9 månaderna).

Transport- och kommunikationsverket har bedömt efterfrågan på och stödkostnaderna för gasdrivna lastbilar i enlighet med tabell 6.

Antal lastbilar	Nuvarande takt	Ökning på 20 %	Ökning på 40 %
CNG	60	72	84
LNG	60	72	84
Stödkostnader			
CNG	450 000	540 000	630 000
LNG	900 000	1 080 000	1 260 000
Sammanlagt	1 350 000	1 620 000	1 890 000

Tabell 6. Ökning av efterfrågan på gasdrivna lastbilar samt stödkostnader.

4.4 Konsekvenser för företagen

De föreslagna anskaffningsstöden ökar efterfrågan på nya personbilar, paketbilar och lastbilar som drivs med alternativa drivkrafter. Detta skulle ha positiva effekter för företag som tillverkar, importerar och återförsäljer fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Däremot minskar de föreslagna anskaffningsstöden sannolikt populariteten i fråga om diesel- och bensindrivna fordon samt laddbara hybrider i samma utsträckning, varvid de totala konsekvenserna för företag på fordonsmarknaden blir begränsade.

Det är sannolikt att försäljningspriserna på de fordon som drivs med alternativa drivkrafter kommer att sjunka och att urvalet kommer att förbättras i alla de fordonskategorier som nämns ovan under genomförandet av modellen med anskaffningsstöd. Därmed kan efterfrågan vara större än beräknat mot slutet av giltighetstiden för anskaffningsstöden. Oanvända anslag som reserverats av statens medel överförs för att användas under de följande åren. Om anslagen dock inte räcker till för hela stödåret, finns det en risk för att försäljningen av dessa fordon blir livligare i början av året, men avtar i och med att anslaget tar slut. Om stödet tar slut mitt under året kan det alltså orsaka störningar i verksamheten för företag inom bilbranschen.

Anskaffningsstöd för paketbilar kan också sökas av företag. El- och gasdrivna paketbilar har beräknats vara ett bättre totalekonomiskt alternativ med tanke på livscykelkostnaderna jämfört med motsvarande bilar som drivs med fossila bränslen. Således medför det billigare anskaffningspriset som fås med hjälp av anskaffningsstödet samt kostandsnyttan under driften av fordonet eventuellt konkurrensfördelar för det företag som får anskaffningsstöd. I fråga om lastbilar antas stödet i huvudsak riktas till företag, vilket innebär att detsamma också gäller företag som får anskaffningsstöd för lastbilar. Den övergång till alternativa drivkrafter som anskaffningsstöden sporrar till underlättar också företagens roll när det gäller att minska koldioxidutsläppen från trafiken och avstå från fossila bränslen. Till exempel fäster numera allt fler transportföretag allt större uppmärksamhet vid miljöfrågor i sin verksamhet. En övergång till el- eller gasdrivna fordon hjälper företagen att uppnå sina egna klimatmål samt erbjuder nya affärsmöjligheter och eventuellt nya kundrelationer vid konkurrensutsättningar av företag eller offentliga aktörer som betonar miljökrav. I synnerhet i städer och tätorter spelar minskningen av de lokala utsläpp som trafiken ger upphov till en central roll, och då finns det efterfrågan på el- eller gasdriven transport och logistik.

I fråga om konverteringar av fordon till etanol- eller gasdrift beräknas konverteringsstödet ha positiva konsekvenser för de företag som utför sådana. Ett företag som använder konverterade fordon som drivs med ett mer utsläppssnåla bränslen har också möjlighet att förbättra miljökonsekvenserna av sin verksamhet. Konverteringsstödets konsekvenser för företagen antas dock vara små.

4.5 Effekter på växthusgasutsläppen

4.5.1 Anskaffningsstöd för renodlade elbilar

Transport- och kommunikationsverket har i en bakgrundsutredning bedömt hur anskaffningsstödet för renodlade elbilar påverkar koldioxidutsläppen. I tabell 7 presenteras en uppskattning av de effekter som anskaffningsstödet för elbilar har på koldioxidutsläppen 2022 i en situation där stödbeloppet är 2 000 euro, i en situation där det inte finns något stöd och i en situation där budgetbegränsningen beaktas.

Utgångspunkten för beräkningen av utsläppseffekterna är att anskaffningsstödet (2 000 euro) kvarstår på nuvarande nivå utan budgetbegränsning, eftersom det också är antagandet för de grundprognoser som använts som scenarier (”grundläggande” och ”uppdaterat”) samt det scenario (”statistiskt”) som härletts ur statistiken över första registreringar. Således skulle utsläppseffekten av det nuvarande anskaffningsstödet, som granskas utan budgetbegränsning, i vart och ett av de tre scenarierna vara ”noll” i fråga om utsläpp. Om det inte fanns något stöd skulle utsläppen öka på det sätt som beräknas i tabellen jämfört med den ovannämnda situationen där utsläppseffekten är noll. På samma sätt skulle utsläppen öka om budgetbegränsningen, det vill säga huruvida stödet på nuvarande nivå är tillräckligt, blir en fördröjande faktor.

Tabell 7 innehåller tre scenarier: ett ”grundläggande” scenario, ett ”uppdaterat” scenario och ett ”statistiskt” scenario, för varje scenario jämförs utsläppseffekten med en situation i det aktuella scenariot där stödet förblir oförändrat och det inte finns någon budgetbegränsning. Dessutom kartläggs effekterna på koldioxidutsläppen [ton], om stödet förblir oförändrat (stöd 2 000 euro, bilens maximipris 50 000 euro). Ett minustecken innebär en minskning av utsläppen och ett plustecken innebär en ökning av utsläppen; jämförelsepunkten och nolläget är en förlängning av det nuvarande stödet utan budgetbegränsningar.

	Grundläggande, 2 000 €	**Grundläggande, inget stöd**	**Uppdaterat, 2 000 €**	**Uppdaterat, inget stöd**	**Statistiskt, 2 000 €**	**Statistiskt, inget stöd**
Utsläppseffekt utan budgetbegränsning [ton]	0	+ 6 434	0	+ 15 204	0	+ 15 865
Utsläppseffekt med beaktande av budgetbegränsningen [ton]	0	-	minst + 3 799, högst + 4 999	-	minst + 4 460, högst + 5 660	-

Tabell 7. Effekter på koldioxidutsläppen [ton], om stödet förblir oförändrat (stöd 2 000 euro, bilens maximipris 50 000 euro) och i en situation där stöd saknas. Uppskattningen av budgetbegränsningens utsläppseffekter [ton] beaktar att anslaget tar slut.

Exempel på tolkning av tabellen: I det ”statistiska” scenariot är utsläppseffekten enligt definitionen noll med stöd på nuvarande nivå. Utan anskaffningsstöd, varvid det skulle skaffas 540 stycken färre elbilar, skulle utsläppen vara 15 865 ton högre än vad som är fallet med den nuvarande stödnivån. När budgetbegränsningen beaktas skulle utsläppen vara 4 460–5 660 ton högre med den nuvarande stödnivån jämfört med en situation utan budgetbegränsningar. Enligt

färdplanen för fossilfria transport är kostnaden för utsläppsminskningen som kan uppnås med anskaffningsstöd för elbilar med tanke på statsfinanserna uppskattningsvis cirka 10 000 euro/t CO_2.

Utöver utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser skulle en sådan större försäljning av renodlade elbilar som ersätter förbränningsmotorbilar också minska andra utsläpp i luften och således minska skadliga konsekvenser för luftkvaliteten och människors hälsa.

4.5.2 Anskaffningsstöd för paketbilar

Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning kommer stödet att 2022 ge upphov till en årlig minskning av CO_2-utsläppen med knappt 500 ton. Detta motsvarar cirka 0,004 procent av de årliga utsläppen från trafiken i Finland (2019), cirka 0,005 procent av utsläppen från vägtrafiken och cirka 0,055 procent av utsläppen från paketbilar. Priset på utsläppsminskningen blir då cirka 2 000 euro/tCO_2 per år.

Den totala effekten begränsas tills vidare av att det uppskattade antalet paketbilar som säljs är relativt lågt. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning uppnås den största delen av utsläppsminskningarna genom stöd för små paketbilar, där också priset på utsläppsminskningen är lägre. För små paketbilar har priset på utsläppsminskningen uppskattats till cirka 1 800 euro/tCO_2, medan priset för andra storleksklasser är cirka 2 500 euro/tCO_2. Utsläppen från elproduktionen har inte beaktats i beräkningarna.

Den minsta och dyraste utsläppsminskningen uppnås däremot med hjälp av gasdrivna paketbilar. Det höga priset beror på att det antas att det i första hand används naturgas i paketbilarna. Om enbart biogas användes i en paketbil, skulle priset på utsläppsminskningen med hjälp av biogas bli cirka 1 400 euro, och med blandningen hälften naturgas och hälften biogas (motsvarar den faktiska fördelningen när det gäller drivmedlen) cirka 2 000 euro. Antagandet baserar sig på Gasums koldioxidrapportering, enligt vilken koldioxidutsläppen från biogas är cirka 70 procent lägre än utsläppen från naturgas.

Utöver den årliga utsläppsminskningen har man dessutom uppskattat utsläppsminskningar under hela livscykeln för paketbilar som skaffas 2022 med hjälp av stöd. Antagandet är att livslängden för paketbilar är lika lång oberoende av drivkraft och att koldioxidminskningen för paketbilar som är mer utsläppssnåla än dieseldrivna paketbilar kumuleras som sådan under hela livscykeln. Enligt dessa uppskattningar är den utsläppsminskning som kan uppnås med en understödd ny paketbil med en livslängd på 16 år sammanlagt cirka 7 400 ton koldioxid, och priset på utsläppsminskningen är cirka 130 euro. Med beaktande av biogasens livscykelfördelar skulle nyttan vara marginellt större, cirka 7 500 ton koldioxid och priset på utsläppsminskningen skulle vara 128 euro.

I beräkningen har det antagits att körning med understödda paketbilar i högre grad än normalt koncentreras till stadskörning och också omfattar körning på vintern. Mängden och priset i fråga om den minskade koldioxiden beror i hög grad på hur stor del av de köpta paketbilarna som skulle ha varit nya eldrivna paketbilar oberoende av stödet. En understödd paketbil ersätter antingen en ny motsvarande paketbil eller så ersätts körningar med den av körningar med och utsläpp från en genomsnittlig paketbil i fordonsbeståndet, om det utan stöd inte alls skulle ha köpts en ny paketbil.

4.5.3 Anskaffningsstöd för lastbilar

Utbudet av och marknaden för eldrivna lastbilar håller först nu på att komma igång och därför är det utmanande att göra kvantitativa uppskattningar. I tabell 8 presenteras den beräknade dieselförbrukningen per hundra kilometer för typiska lastbilar i olika storleksklasser, den typiska årsprestationen för ett fordon och dieselförbrukningen per år. När årsförbrukningen multipliceras med koldioxidfaktorn för en liter diesel (2,33 kilogram) fås det årliga utsläppet från ett typiskt fordon i storleksklassen. Informationen baserar sig på uppgifter som samlats in av transportföretag och fordonstillverkare i fråga om lastbilar av årsmodellen 2021.

Storleksklass	**l/100 km**	**km/år**	**l/år**	**CO_2 t / år**	**CO_2 t / livscykel**
3,5–	12	30 000	3 600	8,4	126
6–	16	40 000	6 400	14,9	224
16–	20	50 000	10 000	23,3	326
26–	25	60 000	15 000	35	490
40–	30	120 000	36 000	83,9	1 000
60–	40	150 000	60 000	139,8	1 100
PHEV Släpvagn	5	170 000	8 500	19,8	238

Tabell 8. Potentialen för minskning av CO_2-utsläppen för enskilda eldrivna lastbilar i olika storleksklasser. Ett typiskt dieseldrivet fordon används som jämförelseobjekt.

I vilken utsträckning de eftersträvade miljöeffekterna av det gasdrivna fordonsbeståndet kommer att uppnås beror i sin tur i hög grad på om fordonen använder naturgas eller biogas. Användningen av naturgas som bränsle minskar utsläppen med cirka 10–20 procent. Naturgasens relativa miljövänlighet jämfört med den fossila dieseln minskar med tiden när distributionsskyldigheten för biodrivmedel gradvis skärps. Genom användning av biogas är det möjligt att minska utsläppen med ca 80–90 procent. Gas för transportändamål säljs i kilogram. Priset på naturgas är 1,41 €/kg och priset på biogas är 1,43 €/kg[22]. Naturgas är lite mer konkurrenskraftig än biogas, och därför är det möjligt att tunga fordon som använder gas som drivmedel kommer att föredra naturgas. Biogas föredras till exempel av transportföretag vars kunder förutsätter att deras samarbetspartner som producerar transporttjänster uppfyller vissa miljömål.

Om fordonen använde naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent, skulle utsläppsminskningen vara ca 0,04–0,09 procent av de årliga utsläppen från lastbilstrafiken och ca 0,01–0,02 procent av målet för minskningen av utsläppen från trafiken. Om fordonen använde biogas till 100 procent, skulle utsläppsminskningen vara ca 0,12–0,26 procent av de årliga utsläppen från lastbilstrafiken och ca 0,03–0,07 procent av målet för minskningen av utsläppen från trafiken. Utifrån uppskattningen kan man dock inte fastställa hur stor andel av utsläppsminskningen som beror på införandet av anskaffningsstödet. Den tunga trafikens inverkan på utsläppen varierar avsevärt från fordon till fordon, och de största utsläppsminskningarna uppstår om fordonsparken av tunga kombinationer av bil och egentlig släpvagn som kör mycket förnyas med fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Anskaffningsstödet bedöms vara en behövlig signal till transportbranschen om statens engagemang för målen i färdplanen för fossilfria transporter, den nationella energi- och

[22] Prisuppgifter (27.9.2021) Gasum. https://www.gasum.com/yksityisille/tankkaa-kaasua/tankkaushinnat/ (på finska).

klimatstrategin och biogasprogrammet, vilket kan förändra transportbranschens inställning till tunga fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

Andra pådrivande faktorer för att tunga fordon som drivs med alternativa drivkrafter ska bli vanligare är de egna miljömålen hos betydande kunder som köper logistiktjänster, att tekniken i fråga vinner terräng och kostnaderna för tekniken sjunker samt eventuella framtida förändringar i dieselns relativa kostnadsfördel.

4.5.4 Konverteringsstöd

Åtgången på konverteringsstöd har när det gäller både etanol- och gaskonverteringar stabiliserats så att det genomsnittliga antalet månatliga konverteringar mellan september 2020 och augusti 2021 i medeltal har varit knappt 90 etanolkonverteringar och knappt 10 gaskonverteringar i månaden.

Transport- och kommunikationsverket bedömer att åtgången kommer att fortsätta på samma nivå, vilket skulle innebära cirka 1 050 etanolkonverteringar och cirka 115 gaskonverteringar per år. De årliga kostnaderna för stöden skulle då på motsvarande sätt uppgå till 210 000 och 115 000 euro. Medianåldern för en bil som konverteras till etanoldrift har hittills varit cirka 18 år och för en bil som konverteras till gasdrift cirka 14 år, och fram till konverteringen har det på motsvarande sätt i genomsnitt körts cirka 245 000 och 192 000 kilometer med dem. Med hjälp av dessa värden och årsprestationen på 13 380 kilometer för de bilar som omfattades av den tidigare kampanjen för skrotningspremier samt den genomsnittliga skrotningsåldern för personbilar (20,3 år) kan det uppskattas att det genomsnittliga återstående antalet körkilometer med konverterade etanolbilar är cirka 44 000 kilometer och cirka 97 000 kilometer i fråga om konverterade gasbilar. Med hjälp av konverteringsstöden kan man således fortfarande främja en omställning till fossilfria transporter, eftersom de också gör alternativa drivkrafter tillgängliga för konsumenter som inte har möjlighet att köpa ett nytt fordon.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets bakgrundsutredning har de genomsnittliga utsläppsvärdena före konverteringen varit cirka 210 g/km för etanolbilar och 194 g/km för gasbilar som fått konverteringsstöd. Det uppskattas att koldioxidutsläppen kan minskas med cirka 450 ton per år tack vare 1 050 årliga etanolkonverteringar, det vill säga totalt cirka 1 450 ton koldioxidutsläpp under livscyklerna för dessa bilar. Priset på utsläppsminskningen blir då cirka 140 euro. På motsvarande kan koldioxidutsläppen minskas med cirka 155 ton per år genom 115 årliga konverteringar till gasbil, det vill säga totalt cirka 1100 ton koldioxidutsläpp under livscyklerna för dessa bilar. Priset på utsläppsminskningen blir då cirka 105 euro. Antagandena och ramvillkoren påverkar summorna avsevärt: om till exempel en utsläppsminskning på 80 procent med hjälp av avfallsetanol faktiskt skulle minska utsläppen fullt ut på systemnivå, skulle minskningen sammanlagt vara nästan 4 500 ton och priset på det koldioxidton som undviks vara cirka 27 euro, eller om man antar att bilarna bara kör hälften av det antagna skulle också nyttan halveras. Det bör också noteras att målet är att bioandelen i fordongasen blir kontinuerligt större, vilket också ökar de utsläppsminskningar som uppnås.

4.6 Konsekvenser för myndigheterna

Transport- och kommunikationsverket ska vara den statsbidragsmyndighet som avses i 4 § i statsunderstödslagen. Till verkets uppgifter hör beviljande och utbetalning av stöd samt andra uppgifter som hänför sig till beviljande av och tillsyn över stöd, såsom rådgivning. Verket har även tidigare varit statsbidragsmyndighet för anskaffningsstödet för renodlade elbilar och konverteringsstödet samt för anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar. Enligt förslaget ska stödformerna utökas och villkoren för de nuvarande stöden och ansökningsförfarandet ska

ändras. Reformen ökar Transport- och kommunikationsverkets resursbehov och administrativa kostnader.

Transport- och kommunikationsverket har redan med stöd av den gällande lagen om anskaffningsstöd beviljat anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd. Utöver de nya stödformerna är den viktigaste ändringen av Transport- och kommunikationsverket uppgifter i denna proposition dock att anskaffningsstöd för renodlade elbilar i fortsättningen ska beviljas den som ansöker om stöd direkt och att stödet i motsats till nuvarande förfarande inte längre ska kompenseras genom fordonets anskaffningspris i samband med bilköpet. Jämfört med tidigare modeller för stöd för anskaffning ökar Transport- och kommunikationsverkets arbetsvolym i och med att behandlingen av ansökningar ändras. Anskaffningsstöd för renodlade elbilar ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket efter anskaffningen av fordon och för att säkerställa rättssäkerheten för de sökande Transport- och kommunikationsverket borde upprätthålla en uppdaterad övervakning av ansökningsbeloppen för stöd och stödbudgetens lämplighet. Ansökningsförfarandet för paket- och lastbilar ska däremot enligt propositionen i praktiken ändras till ett förfarande i två steg där Transport- och kommunikationsverket på ansökan meddelar ett villkorligt beslut och fastställer beslutet om förutsättningarna för beviljande av stöd uppfylls eller konstaterar att det har förfallit. Anskaffningsstöden för paketbilar och eldrivna lastbilar är i sin tur nya stödformer och detta kräver nya personalresurser. Även företag kan ansöka om stöd, och därför blir också utredningsuppgifter som hänför sig till EU:s regler om statligt stöd en ny uppgift.

I de ovannämnda uppgifterna ingår följande funktioner som bör beaktas i resursbehovet: ärendehantering, kundrådgivning, behandling av ansökningar, utbetalning, ändringssökande, kommunikation, samarbete med intressentgrupper och utveckling och förvaltning av systemen i informationssystemen.

Det måste reserveras tillräckligt med personalresurser för behandlingen av ansökningar för att behandlingen av ansökningar inte ska överbelastas i onödan. Det är viktigt att behandlingen av ansökningar löper smidigt för att det ska vara möjligt att i realtid följa hur väl det anslag som reserverats för anskaffnings- och konverteringsstöd räcker till. Även rådgivningen i anslutning stöden ska säkerställas. Om kunden inte kan garanteras smidig rådgivning och ett smidigt ansökningsförfarande samt ett så snabbt beslutsfattande som möjligt, har detta en direkt inverkan på stödets effektivitet. I synnerhet behandlingstiden för en ansökan och genomförandet av en så noggrann uppföljning av anslaget som möjligt inverkar väsentligt på stödets popularitet. Förlängda behandlingstider och en eventuell underdimensionering av resurserna kan leda till problem också för bilbranschen, eftersom handeln med el- och gasdrivna fordon är starkt kopplad till beviljandet av anskaffningsstöd. En överbelastad behandling av ansökningarna och en oskälig fördröjning av besluten skulle också ha en mycket skadlig inverkan på fordonshandeln, om stödmottagarna väntar på ett positivt stödbeslut innan en ekonomiskt bindande anskaffning av ett fordon.

På grundval av det som beskrivs ovan har det bedömts att det för Transport- och kommunikationsverket bör reserveras minst 9 årsverken för behandlingen av ansökningar om anskaffnings- och konverteringsstöd under åren 2022–2025 för att säkerställa en tillräckligt snabb behandlingstid för ansökningarna och ett tillräckligt snabbt beslutsfattande. Antalet stödansökningar kan antas öka i takt med att stödprogrammet framskrider. De nya stödformerna, ansökningsförfarandet för stöden och rådgivningen om villkoren för stöden medför betydligt fler kontakter och andra uppgifter än tidigare för Transport- och kommunikationsverket. För andra uppgifter som hänför sig till behandlingen av ansökningar om anskaffnings- och konverteringsstöd, såsom kundrådgivning och utredningsuppgifter i anslutning EU:s regler om statligt stöd, bör det dessutom reserveras uppskattningsvis minst 3 årsverken. Sammanlagt bör

det reserveras cirka 12 årsverken för uppgifter enligt den föreslagna lagen. I budgetpropositionen för 2022 föreslås för Transport- och kommunikationsverket ett anslag på 1 miljon euro för administrativa kostnader som föranleds av de åtgärder som hänför sig till färdplanen för fossilfria transporter. Transport- och kommunikationsverket har bedömt att verket kommer att använda anslaget för uppgifter enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd. Anslaget täcker resurser för sammanlagt 9 årsverken, varvid det för Transport- och kommunikationsverket utöver denna finansiering bör reserveras finansiering för ytterligare 3 årsverken.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Attraktionskraften för fordon som drivs med alternativa drivkrafter kan utöver eller i stället för genom anskaffningsstöd ökas genom beskattning och andra alternativ som hänför sig till prissättningen. I slutrapporten från den arbetsgrupp som utredde en reform av beskattningen av trafiken har det granskats hur incitamenten för anskaffning av elbilar kan stärkas genom att ändra tyngdpunkten i beskattningen[23].

I samband med budgetpropositionen för 2022 kom statsrådet i september 2021 överens om att bilskatten för renodlade elbilar slopas från och med den 1 oktober 2021. Slopandet av skatten gäller renodlade elbilar som genomgår första registrering efter den 1 oktober. I samband med slopandet av bilskatten höjs fordonsskattens grundskatt för renodlade elbilar i motsvarande grad. En regeringsproposition om skatteändringen bereds för närvarande vid finansministeriet. I slutrapporten från arbetsgruppen som utredde beskattningen av trafiken har det bedömts att en slopad bilskatt på 2,7 procent för elbilar skulle innebära en sänkning på 900 euro, om priset på elbilar antas motsvara det genomsnittliga priset för alla bilar. Sänkningen av bilskatten skulle under elbilarnas livslängd finansieras med en höjning av fordonsskattens grundskatt med knappt 60 euro. Arbetsgruppen konstaterade dessutom att den sammanlagda effekten av skatteändringen emellertid beror på bilens pris. Till exempel enligt medelpriset för de elbilar som såldes 2020 är sänkningen av bilskatten cirka 1 300 euro och för bilar till ett pris av 100 000 euro cirka 2 700 euro.

Inom upphandling av offentliga trafiktjänster (person- och godstransporter) är den rättsliga grunden för främjandet av alternativa drivkrafter och användningen av el däremot lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (740/2021) som trädde i kraft den 2 augusti 2021 och som styrs av direktivet om rena fordon. I färdplanen för fossilfria transporter har det dessutom slagits fast att det ska ordnas tidvis återkommande kampanjer för skrotningspremier.

Storleken på anskaffningsstödet för gasdrivna fordon kan bestämmas till exempel enligt om biogas eller naturgas används som bränsle i fordonet. För att öka de positiva miljökonsekvenserna skulle stödet kunna vara större för fordon som använder biogas som bränsle. Genom att ersätta naturgas med biogas minskas utsläppen från vägtrafiken och effektiviseras propositionens positiva miljökonsekvenser. Det skulle dock vara en stor utmaning att rikta stödet till fordon som använder biogas, eftersom övervakningen av det bränsle som

[23] En reform av beskattningen av trafiken har utretts av en arbetsgrupp vid finansministeriet, och arbetsgruppens slutrapport Slutrapport från den arbetsgrupp som utreder en reform av beskattningen av trafiken publicerades i maj 2021 (på finska). Finansministeriets publikationer 2021:26. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-367-521-6

används skulle kräva kontinuerlig kontroll och det skulle administrativt vara mycket svårt eller omöjligt att genomföra.

Anskaffningsstöd skulle också kunna beviljas för begagnade elbilar och till exempel laddhybridbilar. Anskaffning av begagnade elbilar stöds till exempel i Nederländerna. Med tanke på förnyelsen av fordonsbeståndet är det mest fördelaktigt att ge stöd till nya fordon, varvid antalet första registreringar ökar. Med tiden främjar detta också marknaden för begagnade elbilar, när nyare och tekniskt mer avancerade fordon fås i omlopp. Samtidigt är det möjligt att försäkra sig om att ett och samma fordon inte beviljas flera överlappande stöd. Risken för överlappande stöd gäller i synnerhet fordon som importeras från utlandet. Det att renodlade elbilar inte ger upphov till några utsläpp alls talar däremot för att de ska stödjas i stället för laddhybridbilar. Med hjälp av anskaffningsstödet för renodlade elbilar kan regeringens utsläppsminskningsmål uppnås effektivare, också med beaktande av att beloppet av anskaffningsstöd är begränsat. Med tanke på utsläppsminskningsmålen är det således motiverat att stödja endast personbilar som använder el som enda drivkraft.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Sverige

I Sverige har det sedan 2018 använts ett så kallat bonus-malus-system som syftar till att stödja anskaffningen av utsläppssnåla bilar. Systemet gäller personbilar, lätta bussar och paketbilar. I bonus-malus-modellen tas det ut en förhöjd fordonsskatt (malus) för fordon med höga utsläpp och för anskaffning av utsläppssnåla fordon beviljas det anskaffningsstöd (bonus). För bilar vars koldioxidutsläpp överstiger 90 gram per kilometer tas det ut en förhöjd fordonsskatt i tre års tid. Gränsvärdet för koldioxidutsläpp är 95 gram för de fordon som har tagits i bruk mellan den första juli 2018 och den 31 mars 2021. Grundavgiften är 360 kronor (cirka 35 euro) per år och till det fogas en koldioxidavgift som är högre ju större fordonets koldioxidutsläpp är. Exempelvis för en bil som tagits i bruk efter den 1 april 2021 och vars utsläpp är 90–130 gram koldioxid/km ska en koldioxidavgift på 107 kronor (cirka 10,50 euro) per gram betalas. Skatteinkomsterna av detta används till anskaffningsstöd för utsläppssnåla fordon, och stöden betalas till både privatpersoner och företag. Stödet är högst 25 procent av priset på bilen. Bilar med nollutsläpp, såsom renodlade elbilar, får det högsta stödet på 70 000 kronor (cirka 6 860 euro).

I Sverige har det sedan 2020 varit möjligt att få anskaffningsstöd också för lastbilar som drivs med el, gas eller bioetanol samt för eldrivna arbetsmaskiner. Stödet i fråga kan betalas till företag, kommuner och förvaltningsorgan på regional nivå (regioner). Stödet uppgår till högst 20 procent av anskaffningskostnaderna för en miljövänlig lastbil eller eldriven arbetsmaskin och till högst 40 procent av prisskillnaden jämfört med en jämförbar vanlig lastbil eller arbetsmaskin. För dessa stöd har det har reserverats 120 miljoner kronor i statsbudgeten (något mindre än 12 miljoner euro) fram till 2022. Till budgeten för 2021 fogades det 100 miljoner kronor (något under 10 miljoner euro) för anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar, stödbudgeten är alltså i sin helhet 220 miljoner kronor (något under 22 miljoner euro) 2021.

Tyskland

I Tyskland tillämpas ett program för miljöstöd som sporrar till anskaffning av elbilar och till att utrangera diesel- och bensinfordon. Tyskland stöder anskaffningen av renodlade elbilar, laddhybridbilar, alltså så kallade plug-in hybridbilar, och andra sådana bilar (inklusive bränslecellsbilar, dvs. vätebilar) vars lokala utsläpp är mindre än 50 g CO_2/km. Renodlade elbilar som kostar högst 40 000 euro stöds med 6 000 euro och laddhybridbilar med 4 500 euro.

Renodlade elbilar som kostar 40 000–65 000 euro stöds med 5 000 euro och laddhybridbilar med 4 500 euro.[24] År 2020 styrde Tyskland en del av sitt coronapaket på 130 miljarder euro till anskaffningsstöd för hybrid- och elbilar. Anskaffningsstödet för renodlade elbilar höjdes till 9 000 euro i den lägre prisklassen och till 7 500 euro i den högre prisklassen. De höjda anskaffningsstöden för laddhybridbilar är 6 750 euro och 5 652 euro. De höjda stödbeloppen är i kraft fram till 2025.[25] Av coronapaketet styrdes också tilläggsinvesteringar på 2,5 miljarder euro för att utvidga laddningsnätet för elbilar och för att främja forskning om och utveckling av elbilar och batterier.

I Tyskland understöddes till och med den 31 mars 2021 också lastbilar och traktorer som drivs med komprimerad (CNG) eller flytande (LNG) naturgas och som är avsedda för godstrafik och vars tillåtna totalvikt är minst 7,5 ton. Stödbeloppet per lastbil och traktor var 8 000 euro i fråga om CNG och 12 000 euro i fråga om LNG. Stödet var begränsat till 500 000 euro per företag. Understödet fick utgöra högst 40 procent av kostnaderna för fordonet.[26] Det var också möjligt att få stöd för eldrivna lastbilar till och med den 31 mars 2021. Lastbilar med en vikt på högst 12 ton understöddes med 12 000 euro och lastbilar med en totalvikt på över 12 ton understöddes med 40 000 euro.

Norge

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

De viktigaste metoderna för ekonomisk styrning är avdrag vid mervärdesbeskattningen och bilskatten. Laddhybridbilar får ett avdrag på 26 procent när det gäller den bilskatt som utgår från massa och effekt. Avdraget för sedvanliga hybridbilar är 5 procent. Renodlade elbilar är helt befriade både från mervärdesskatten på 25 procent för nya bilar och från bilskatten. Dessutom får sådana renodlade elbilar som används som tjänstebil 50 procents rabatt på beskattningsvärdet, vid leasing av elbilar tillämpas en lägre mervärdesskattesats än för andra fordon och vid anskaffning av elbil i affärsverksamhet beviljas företaget finansieringsstöd. Av ägare till elbilar kan det tas ut högst 50 procent av det pris som tas ut för färjor, offentlig parkering och vägavgifter hos dem som kör med fossila bränslen.

Norges nuvarande regering har beslutat att bevara incitamenten för bilar med nollutsläpp till utgången av 2021. Efter 2021 ses incitamenten över och anpassas till marknadsutvecklingen. EFTA:s övervakningsmyndighet (ESA) har godkänt Norges mervärdesskattebefrielse för fordon med nollutsläpp fram till utgången av 2022.

Nederländerna

---

[24] Bundesamt für Wirtschart und Ausfuhrkontrolle: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html. den 24 september 2021.

[25] Industry Europe: https://industryeurope.com/sectors/transportation/Germanys-electric-vehicle-stimulus-to-extend-until-2025/. den 24 september 2021.

[26] News for the Natural Gas for Transport Industry: https://www.ngvglobal.com/blog/natural-gas-for-trucks-promoted-by-german-transport-ministry-0617. den 24 september 2021.

I Nederländerna stöds köp av renodlade elbilar på många sätt. Renodlade elbilar är befriade från fordonsskatt fram till 2024. Nederländerna tillämpar ett anskaffningsstöd för renodlade elbilar mellan 2020 och 2025. Det betalas anskaffningsstöd för renodlade elbilar som kostar 12 000–45 000 euro och som har en räckvidd på minst 120 kilometer. Stödet är 4 000 euro för nya renodlade elbilar och 2 000 euro för begagnade renodlade elbilar. Stödbeloppet sänks stegvis fram till 2025 i taket med att priserna på elbilar förutspås sjunka. År 2020 var den totala budgeten för anskaffningsstöd för renodlade elbilar 17,2 miljoner euro.

6 Remissvar

På grund av propositionens brådskande natur har man varit tvungen att avvika från de sedvanliga anvisningarna om remiss och hörande i samband med lagberedning. Det har ordnats en remissbehandling av propositionen med en kortare tidsfrist än vanligt för att riksdagen ska hinna behandla propositionen så att den kan träda i kraft den 1 januari 2022. Remissbehandlingen ordnades den 4–10 oktober 2021.

Utlåtanden om propositionsutkastet begärdes av sammanlagt 28 aktörer till vilka hörde organisationer, representanter för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter. Dessa aktörer var jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Naturresursinstitutet, Finlands miljöcentral, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och -industrin rf, Bioenergi rf, Finsk Energiindustri rf, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Avfallshanteringsförening rf, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf samt Teknologiindustrin rf.

Det kom in 46 utlåtanden om utkastet till proposition. Utlåtanden lämnades av följande instanser: jord- och skogsbruksministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, Naturresursinstitutet, Finlands miljöcentral, Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Automobilförbundet rf, Ax-Kuljetus Oy, Finsk Energiindustri rf, Espoon-Kirkkonummen Taksit - Esbo-Kyrkslätt Taxi EKT ry, Etanoliautoilijat ry, Helsingfors stad, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiyrittäjät ry, Invalidförbundet rf, Jyväskylän Aluetaksi Oy, Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry, Kaisan Taksi Ky, Korkia Consulting Oy, Tröskeln rf, Lielahden Autokeskus Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Muuntuva Oy, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Rahtarit ry, StepOne Tech Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto ry, Sähköinen liikenne ry, Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf, Taksipalvelu 403 Helsinki Oy, Taksi Piipponen Oy, Teknologiindustrin rf, VAK Oy, delegationen för rättigheter för personer med funktionsnedsättning (VANE), Vähälä Yhtiöt samt 5 privatpersoner. Försvarsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet meddelade att de inte har något att yttra i ärendet.

Remissinstanserna understödde allmänt förslaget om anskaffnings- och konverteringsstöd. I utlåtandena understöddes stöd för anskaffning av och konvertering till klimat- och miljövänliga fordon som en del av metoderna för utsläppsminskning. Ändringsförslagen i utlåtandena gällde i huvudsak en utvidgning av stödprogrammet i fråga om den grupp som kan ansöka om stöd och de fordon som stöds. I utlåtandena fästes dessutom uppmärksamhet vid om det finns tillräckliga anslag för stödprogrammet samt vid att stödprogrammet bör vara förutsägbart för att det faktum att stödprogrammet är cykliskt och att anslaget tar slut inte ska medföra

marknadsstörningar på fordonsmarknaden. I vissa utlåtanden kritiserades propositionsutkastets korta remisstid.

I sitt utlåtande kritiserade finansministeriet anskaffnings- och konverteringsstödens kostnadseffektivitet och potential att minska utsläppen. I sitt utlåtande begärde finansministeriet ändringar i tidsfristerna för stödtiderna samt i motiveringen till de ekonomiska konsekvenserna. Dessutom påminde finansministeriet om de ändringar som gjorts i beskattningsgrunden för renodlade elbilar samt om EU-kommissionens förslag om att skärpa gränsvärdena. Utifrån utlåtandet har propositionen preciserats i fråga om konsekvenserna för statsfinanserna och hur anslaget fördelar sig mellan de olika fordonskategorierna. Dessutom har man i större utsträckning beaktat stödets totalekonomiska konsekvenser för hushållen. I den version som var ute på remiss hade stödperiodens längd föreslagits vara 2022–2025. Utifrån finansministeriets utlåtande föreslås 2022–2023 som stödperiod, vilket också ligger i linje med fördelningen av de anslag som föreslagits i budgetpropositionen för 2022. Riktlinjen om att stödperiodens längd ska vara 2022–2025 har slagits fast i färdplanen för fossilfria transporter. Det föreslås att frågan om ett fortsatt stödprogram ska behandlas närmare i samband med planen för de offentliga finanserna våren 2022.

I sitt utlåtande understödde arbets- och näringsministeriet uppnåendet utsläppsminskningsmålen för trafiken med hjälp av anskaffnings- och konverteringsstöd. Arbets- och näringsministeriet framförde att anskaffnings- och konverteringsstöden främjar de nationella målen i samband med den omvälvning som gäller fordonsbeståndet och bidrar till att utsläppsminskningar nås inom trafiken.

Jord- och skogsbruksministeriet fäste uppmärksamhet vid att elbilar inte ännu är ett särskilt beaktansvärt alternativ på landsbygden på grund av det låga antalet laddningspunkter. Jord- och skogsbruksministeriet konstaterade att åtgärder för främjande av biogas pågår.

Ålands landskapsregering framförde att lagstiftningsbehörigheten i frågan hör till Ålands lagting. Ålands landskapsregering ger dock sitt samtycke till att Finlands riksdag stiftar en lag med stöd av vilken anskaffnings- och konveteringsstöd även kan betalas till fysiska personer som är bosatta i landskapet Åland och till juridiska personer som är registrerade på Åland.

Transport- och kommunikationsverket ansåg att de föreslagna resursbehoven är nödvändiga med tanke på ett smidigt ansökningsförfarande. Enligt Transport- och kommunikationsverket har det föreslagna ansökningsförfarandet alltför många steg och är administrativt tungrott, och i sitt utlåtande föreslog verket ändringar i förfarandet. Även Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Automobilförbundet rf kritiserade det föreslagna ansökningsförfarandets komplexitet. Förslagen till ändring av ansökningsförfarandet för anskaffningsstöd för renodlade elbilar har delvis beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen. Efter remissbehandlingen utökades regeringspropositionen med ett nytt förslag till paragraf om ansökningsförfarandet för anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Stödet ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket efter anskaffningen av en renodlad elbil. Transport- och kommunikationsverket ska följa åtgången av stödet i realtid och på basis av mottagna ansökningar göra reserveringar i den budget som gäller anslaget för stödet. När ansökan görs ska sökanden få information om huruvida anslaget räcker till.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf önskade en höjning av prisgränsen för elbilar som anskaffas. Automobilförbundet rf önskade att stödbeloppet för eldrivna personbilar höjs och att stödet utvidgas till att omfatta också begagnade bilar. Bibehållandet av prisgränsen som en förutsättning för beviljande av stöd har motiverats i avsnitt 4.3.1. Det har inte ansetts ändamålsenligt att utvidga stödet till att omfatta begagnade bilar, eftersom syftet

med anskaffningsstödet är att främja anskaffningen av nya och tekniskt mer avancerade fordon. Under beredningsarbetet har det ansetts att en ökad försäljning av nya bilar senare också återspeglas i handeln med begagnade bilar när bilarna övergår till marknaden för begagnade bilar. Förslaget om en höjning av stödbeloppet beaktades inte vid den fortsatta beredningen, eftersom försäljningen av renodlade elbilar har ökat snabbt under den senaste tiden och det föreslagna stödbeloppet har ansetts utgöra ett tillräckligt incitament för att öka antalet renodlade elbilar.

Finlands miljöcentral påpekade att användningen av biodrivmedel redan främjas genom distributionsskyldigheten och understödde i sitt utlåtande att biodrivmedlen riktas till den tunga trafiken. Finlands miljöcentral föreslog att de anslag som reserverats för konverteringsstöd ska riktas till att stödja eldrivna personbilar. Förslaget beaktades inte vid den fortsatta beredningen, eftersom konverteringsstöden också gör alternativa drivkrafter tillgängliga för konsumenter som inte har möjlighet att köpa ett helt nytt fordon.

Helsingfors stad och Elektrotekniska Handelsförbundet i Finland rf föreslog att också offentliga aktörer ska ha möjlighet att ansöka om understöd för anskaffning av fordon med låga utsläpp. Förslaget beaktades inte vid den fortsatta beredningen, eftersom syftet med det föreslagna stödprogrammet är uppmuntra enskilda personer och företag att skaffa utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Offentliga aktörer styrs redan till mer klimatvänliga fordonsanskaffningar genom lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (740/2021).

Invalidförbundet rf, Tröskeln rf och delegationen för rättigheter för personer med funktionsnedsättning föreslog att det till lagförslaget ska fogas ett anskaffningsstöd som beviljas på grund av skada. Förslaget beaktades inte vid den fortsatta beredningen, eftersom anskaffningsstödet för renodlade elbilar är avsett för alla fysiska personer. I samband med lagberedningen har det ansetts att det inte är ändamålsenligt att differentiera anskaffningsstödet för olika grupper av sökande och att det således inte behövs någon positiv särbehandling inom ramen för anskaffningsstödet.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Finsk Energiindustri rf, Logistiikkayritysten Liitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf uttryckte i sina utlåtanden en oro över huruvida budgeten för anskaffningsstödet är tillräcklig. Automobilförbundet rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Sähköinen liikenne ry och Teknologiindustrin rf betonade vikten av ett förutsägbart stödsystem i sina utlåtanden.

I sina utlåtanden understödde Suomen Biokierto ja Biokaasu ry och Teknologiindustrin rf att de ärenden som gäller anskaffnings- och konverteringsstöd koncentreras till Transport- och kommunikationsverket, men efterlyste samtidigt ett säkerställande av tillräckliga myndighetsresurser för behandlingen av ansökningar. Vid beredningen och den fortsatta beredningen av regeringspropositionen har man strävat efter att tillräckligt noggrant bedöma Transport- och kommunikationsverkets resursbehov och propositionen har utarbetats utifrån detta.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Finsk Energiindustri rf, Korkia Consulting Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Rahtarit ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Sähköinen liikenne ry och Teknologiindustrin rf ansåg att det inte behövs någon gradering av anskaffningsstödet för eldrivna lastbilar enligt batterikapacitet. VAK Oy och Vähälä Yhtiöt föreslog en ändring av batteriets nettokapacitet i släpvagnar som är försedda med en elektrisk drivlina. Förslagen har

beaktats vid den slutliga beredningen av propositionen, minimikravet på batterikapacitetens effekt har strukits ur förslaget till paragraf om stödbelopp och de minimikrav som gäller nettokapaciteten för en släpvagns batteri har preciserats utifrån utlåtandena.

Ax-Kuljetus Oy, Espoon-Kirkkonummen Taksit - Esbo-Kyrkslätt Taxi EKT ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiyrittäjät ry, Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry, Jyväskylän Aluetaksi Oy, Kaisan Taksi Ky, Rahtarit ry, Suomen Taksiliitto ry, Taksipalvelu 403 Helsinki Oy och Taksi Piipponen Oy föreslog att anskaffningsstödet för elbilar också ska omfatta personbilar som registreras i tillståndspliktig trafik. Ax-Kuljetus Oy, Espoon-Kirkkonummen Taksit - Esbo-Kyrkslätt Taxi EKT ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiyrittäjät ry, Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry, Kaisan Taksi Ky och Taksipalvelu 403 Helsinki Oy föreslog att stöd också ska beviljas för anskaffning av en bil som kostar över 50 000 euro. Förslagen har inte beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen. Vid beredningen av regeringspropositionen har man utgått från färdplanen för fossilfria transporter, i vilken utgångspunkten har varit att man med anskaffningsstödet för renodlade elbilar uppmuntrar privatbilister att övergå till utsläppsfri rörlighet. Inom yrkestrafiken, i synnerhet inom taxiaffärsverksamheten, blir de genomsnittliga körkilometrarna stora. Anskaffningspriset för elbilar är fortfarande högre än för förbränningsmotorbilar, men kostnaderna under drifttiden kompenserar med hjälp av de stora körkilometrarna snabbt det högre anskaffningspriset. Enligt Transport- och kommunikationsverkets rapport[27] utgör anskaffningskostnaderna för taxitrafiken 10 procent av de totala kostnaderna för taxitrafiken. Bränslekostnaderna utgör i sin tur 6 procent av kostnadsstrukturen. I förarbetena (RP 71/2021 rd) till lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (740/2021) har det bedömts hur det krav som gäller elbilar påverkar anskaffningarna av personbilstransporter. I förarbetena anges det att om en elbil laddas till hälften hemma och till hälften vid för allmänheten tillgängliga laddningspunkter, blir den genomsnittliga driftskostnaden för en elbil enligt kostnadsnivån 2020 cirka 2,7–3,1 euro per 100 kilometer beroende på laddningspunktens effekt. Beroende på vilken laddningseffekt som används beräknas en övergång till en renodlad elbil minska taxiföretagens bränslekostnader med cirka 50–60 procent jämfört med en jämförbar dieselbil och med de antaganden som anges ovan. Prisberäkningarna är dock riktgivande, eftersom man inom yrkestrafiken kan ingå partiprisavtal med distributörer av bränsle eller el och det finns inte någon exakt information om hur taxibilarna laddas i Finland. På basis av denna bedömning har det dock i samband med lagberedningen om anskaffningsstöd konstaterats att anskaffningsstödet för renodlade elbilar inte behöver utvidgas till att omfatta företag och yrkestrafik, eftersom lägre driftskostnader redan i sig är ett tillräckligt incitament. Det bör dessutom beaktas att stödet inte heller gäller bussar, vilket innebär att företag som producerar persontransporttjänster behandlas jämlikt enligt den föreslagna lagen. Dessutom anses det inte finnas grunder för att utvidga gruppen av sökande med tanke på tillräckligheten i fråga om det anslag som föreslås för stödprogrammet.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Teknologiindustrin rf och Vähälä Yhtiöt önskade att anskaffningsstöd ska beviljas för anskaffning av vätebilar. Förslaget har inte beaktats vid den slutliga beredningen av regeringspropositionen, eftersom väte som drivkraft för trafiken fortfarande är en teknik under utveckling och det ännu inte finns lastbilar med bränsleceller tillgängliga på marknaden. En eventuell utvidgning av stödprogrammet till

[27] Transport- och kommunikationsverket: Taksiliikenteen vaikutusten seuranta (uppföljning av konsekvenser för taxitrafiken, på finska). Traficoms publikationer 3/2020. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Taksiliikenteen%20vaikutusten%20seuranta%20-%20Traficomin%20julkaisuja%203-2020.pdf, s. 31-32. den 12 oktober 2021.

att omfatta också andra alternativa drivkrafter kommer att utredas i takt med att tekniken utvecklas under stödperioden.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Vähälä Yhtiöt önskade att anskaffningsstöd också ska kunna sökas för anskaffning av gasdrivna lastbilar som väger mindre än 16 000 kilogram. Rahtarit ry frågade varför det har föreslagits olika stora stödbelopp för eldrivna paketbilar och lätta lastbilar. Förslagen har beaktats vid den slutliga beredningen av regeringens proposition, och som anskaffningsstöd för små eldrivna lastbilar föreslås samma stödbelopp som för stora paketbilar. På basis av de synpunkter som framkommit under remissbehandlingen har också storleken på anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar setts över. Det föreslås att anskaffningsstödet för lastbilar som drivs med komprimerad gas graderas i förhållande till fordonets massa. Det föreslås också att anskaffningsstödet för stora lastbilar sänks något jämfört med i det propositionsutkast som lagts fram under remissbehandlingen, eftersom stödbeloppet inte får överstiga 40 procent av prisskillnaden mellan ett dieseldrivet fordon och ett gasdrivet fordon.

Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna och -industrin rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Teknologiindustrin rf ansåg att man vid fastställandet av det jämförelsepris som hänför sig till kravet enligt vilket beloppet för anskaffningsstödet inte får överstiga 40 procent av prisskillnaden mellan en dieseldriven lastbil och den el- eller gasdrivna lastbil som stödet gäller bör beakta att kostnaderna för påbyggnaderna för fordon som drivs med alternativa drivkrafter kan vara högre än kostnaderna för ett motsvarande dieseldrivet fordon med påbyggnad. Vid den fortsatta beredningen stannade man dock för en enklare prisdefinition där man beaktar prisskillnaden mellan en dieseldriven paketbil och en eldriven paketbil i fråga om anskaffningspris, priset på serviceleasing för avtalstiden eller hyrespriset för avtalstiden för fordonet i förhållande till en motsvarande mindre miljövänlig anskaffning.

Etanoliautoilijat ry ja StepOne Tech Oy uttryckte att konverteringsstödet för etanolkonverteringar bör höjas till 400 euro. Även Rahtarit ry och en privatperson understödde en höjning av stödbeloppet. Dessutom föreslog Etanoliautoilijat ry att det ska vara möjligt att bevilja konverteringsstöd också för sådana flak- och terrängbilar som är antecknade som lätta lastbilar eller paketbilar och att anskaffningsstöd ska kunna beviljas för flexfuel-paketbilar. Enligt StepOne Tech Oy:s utlåtande bör konverteringsstöd också beviljas för konvertering av lastbilar och paketbilar. Förslagen beaktades inte vid den fortsatta beredningen av lagen. Det har inte ansetts nödvändigt att höja beloppet av konverteringsstödet och inte heller att utvidga stödet till att omfatta andra fordonskategorier eller flexfuel-paketbilar. Användningen av etanol i trafiken styrs numera också genom lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007). Med hjälp av konverteringsstödet kan man möjliggöra en övergång till utsläppssnål rörlighet även för sådana personer för vilka anskaffningen av en ny bil inte är aktuell eller möjlig. Det huvudsakliga syftet med det föreslagna stödprogrammet är dock att stödja övergången till nya utsläppsfria och utsläppssnåla fordon.

Korkia Consulting Oy och Lielahden Autokeskus Oy önskade att konverteringsstöd ska beviljas för konvertering av lastbilar så att de blir eldrivna. Muuntuva Oy och två privatpersoner föreslog i sina utlåtanden att konverteringsstöd ska beviljas också för konvertering av en personbil så att den blir eldriven. I färdplanen för fossilfria transporter har det slagits fast att möjligheten att stödja också konverteringar av lastbilar till eldrift ska utredas. Tekniken i fråga är dock förhållandevis ny och den professionella affärsverksamheten har bara inletts. Vid beredningen av propositionen har det av tidtabellsmässiga skäl inte varit möjligt att med tillräcklig noggrannhet utreda omständigheter kring en utvidgning av konverteringsstödet, bland annat med beaktande av säkerhets- och utsläppsfrågor. En utvidgning av konverteringsstödet till att

omfatta också andra fordonskategorier och drivkrafter kan dock bedömas på nytt under stödperioden.

Naturresursinstitutet föreslog anskaffningsstöd för anskaffning av gasdrivna personbilar. Förslaget beaktades inte vid den slutliga beredningen av propositionen, eftersom stödet i fråga om personbilar är avsett för utsläppsfria fordon och målet är att främja anskaffning av renodlade elbilar.

Suomen Motoristit ry föreslog anskaffningsstöd även för anskaffning av eldrivna motorcyklar. Förslaget beaktades inte vid den slutliga beredningen av propositionen. Syftet med stödprogrammet är att främja anskaffning av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon endast i fordonskategorierna personbilar, paketbilar och lastbilar.

I ett utlåtande av en privatperson föreslogs det att gränsen på 50 000 euro ska slopas och att anskaffningsstödets belopp ska höjas. I ett utlåtande av en privatperson föreslogs det att anskaffningsstödets belopp ska graderas enligt maximipriset för det fordon som skaffas.

I och med att den tidsfrist som reserverats för remissbehandlingen var betydligt kortare än vanligt ordnade kommunikationsministeriet för intressentgrupper ett offentligt diskussionsmöte via Teams den 7 oktober 2021. I mötet deltog utöver ministeriets representanter cirka 30 organisationer och personer. En inspelning av diskussionsmötet och det material som presenterades vid mötet kan laddas ner via Statsrådets tjänst för projektinformation (LVM035:00/2021).

7 Specialmotivering

1 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafen föreslås bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter kan beviljas av statens medel. Med anskaffning avses i denna lag köp och långtidshyrning av fordon. Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en ny personbil som använder el som enda drivkraft (*anskaffningsstöd för renodlad elbil*) och för anskaffning av en ny el- eller gasdriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) under åren 2022 och 2023 samt för anskaffning av en ny el- eller gasdriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil*) under 2022. Enligt förslaget kan konverteringsstöd beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (*konverteringsstöd*) under åren 2022 och 2023.

2 §. *Förhållande till annan lagstiftning.* Enligt 1 mom. i paragrafen ska statsunderstödslagen (688/2001) tillämpas på stöd som avses i denna lag.

Enligt det föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om beviljande av stöd till juridiska personer eller enskilda näringsidkare, det vill säga företag eller andra sammanslutningar som bedriver ekonomisk verksamhet, 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*). I fråga om anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar och lastbilar samt konverteringsstöd som beviljas företag enligt denna lag iakttas villkoren för stöd till miljöskydd i artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Enligt artikel 3 i den allmänna gruppundantagsförordningen ska stöd anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.2 eller 107.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i det fördraget under förutsättning att stödet uppfyller

samtliga allmänna villkor i kapitel I och II i den allmänna gruppundantagsförordningen och de särskilda villkoren enligt artikel 36 i förordningen.

3 §. *Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil*. Enligt 1 mom. i paragrafen ska anskaffningsstöd för en renodlad elbil beviljas en fysisk person som under åren 2022 eller 2023 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil.

Enligt 1 mom. ska anskaffningsstöd dessutom beviljas endast fysiska personer. Stödet ska inte beviljas företag och därmed inte heller fysiska personer för anskaffning av fordon som används i näringsverksamhet. Det är behövligt att fordon som används i näringsverksamhet lämnas utanför rätten att få stöd, eftersom det annars skulle vara fråga om företagsstöd enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd. Enligt det föreslagna 1 mom. är en förutsättning att bilen köps eller hyrs för eget bruk. Kravet på eget bruk innebär att stödmottagaren ska vara införd som ägare eller innehavare av det fordon som ansökan gäller i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017). Utöver stödmottagaren hindrar dock inte sådana i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland införda andra ägare och/eller innehavare av samma fordon, såsom familjemedlemmar, att kravet på eget bruk uppfylls. Enligt det föreslagna 1 mom. kan anskaffningsstöd beviljas för hyrning av en elbil, om en fysisk person förbinder sig att hyra en personbil i minst tre år. Med hyrning avses långtidshyrning av ett fordon, det vill säga leasing från ett företag eller en sammanslutning. Enligt 1 mom. får dessutom totalpriset på en renodlad elbil som berättigar till stöd vara högst 50 000 euro. Med totalpris avses det slutliga priset för bilen som anges köpeavtalet. I maximibeloppet för priset på den bil som skaffas ingår mervärdesskatten och eventuella bilskatten för bilen samt eventuella andra skatter som hänför sig till anskaffningen av bilen.

I 2 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil. Det föreslås att stödet ska beviljas för bilar som använder el som enda drivkraft. En ytterligare förutsättning är att personbilen registreras i Finland. Med första registrering i Finland avses att lastbilen inte har varit registrerad tidigare i Finland eller något annat land. Enligt 2 mom. i paragrafen förutsätts det dessutom att sökanden förbinder sig att hålla den bil som anskaffningsstödet gäller i sin ägo eller besittning i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i minst 1 år efter den första registreringen av bilen. En förutsättning för beviljande av stöd är också att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

Enligt 3 mom. kan en person beviljas anskaffningsstöd för renodlad elbil högst en gång per kalenderår. Anskaffningsstöd för renodlad elbil kan dessutom betalas endast en gång för en och samma personbil som anskaffas eller långtidshyrs. Således kan anskaffningsstöd beviljas endast en gång för en renodlad elbil som skaffas för gemensamt ägande. Syftet med kravet är också att till exempel säkerställa att det inte ska vara möjligt att få anskaffningsstöd för samma renodlade elbil på nytt med stöd av denna lag, om personen redan med stöd av 8 § i lagen om anskaffningsstöd har fått anskaffningsstöd genom en sänkning av bilens försäljningspris som motsvarar anskaffningsstödet. I 3 mom. föreslås det dessutom en bestämmelse om utnyttjande av anskaffningsstödet i samband med andra understöd. Det föreslås att anskaffningsstöd för renodlad elbil kan beviljas för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft, även om annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

4 §. *Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil.* Enligt 1 mom. i paragrafen ska anskaffningsstöd beviljas en fysisk eller juridisk person som under 2022 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 för hyrning av en paketbil, om sökanden förbinder sig att hyra bilen i minst tre år. Med hyrning avses långtidshyrning av ett fordon, det vill säga leasing från ett företag eller en sammanslutning. Stöd kan också beviljas företag i enlighet med artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen som sådant stöd som beviljas för miljöskydd. Den allmänna gruppundantagsförordningen förutsätter att företagen tack vare det stöd som beviljas för anskaffning av el- och gasdrivna paketbilar kan gå längre än EU:s normer om miljöskydd eller höja nivån på miljöskyddet i avsaknad av unionsnormer.

Enligt 2 mom. i paragrafen kan anskaffningsstöd beviljas för anskaffning av en paketbil, om bilens enda drivkraft är el eller den huvudsakliga drivkraften är gas. En ytterligare förutsättning är att man förbinder sig att genomföra den första registreringen av paketbilen i Finland. Med första registrering i Finland avses att lastbilen inte har varit registrerad tidigare i Finland eller något annat land. Enligt 2 mom. i paragrafen förutsätts det dessutom att sökanden förbinder sig att hålla den bil som anskaffningsstödet gäller i sin ägo eller besittning i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i minst 1 år efter den första registreringen av bilen. En förutsättning för beviljande av stöd är också att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

I 3 mom. i paragrafen föreslås det att en fysisk person under ett kalenderår kan få anskaffningsstöd för anskaffning av endast en el- eller gasdriven paketbil. När det gäller juridiska personer är det på motsvarande sätt möjligt att under ett kalenderår få anskaffningsstöd för anskaffning av högst fem el- eller gasdrivna paketbilar. Enligt förslaget kan anskaffningsstöd för paketbil dessutom betalas endast en gång för en paketbil som anskaffas eller långtidshyrs. Till exempel för en el- eller gasdriven paketbil som skaffas för gemensamt ägande kan anskaffningsstöd beviljas en sökande endast en gång.

Enligt 4 mom. i paragrafen ska anskaffningsstöd inte beviljas sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Bestämmelsen är förenlig med artikel 1.4 i den allmänna gruppundantagsförordningen, enligt vilken förordningen inte tillämpas på stöd till företag i svårigheter. I artikel 2.18 i förordningen ingår en förteckning med fem led som innehåller situationer där ett företag kan anses vara i svårigheter, om minst ett led uppfylls. På små och medelstora företag (SMF-företag) tillämpas dock endast de första fyra kriterierna. Enligt kriterierna anses ett företag vara i svårigheter om det är fråga om ett aktiebolag som har förlorat över hälften av det tecknade aktiekapitalet på grund av ackumulerade förluster. Som en annan grund betraktas att det är fråga om ett öppet bolag eller kommanditbolag (eller ett annat sådant bolag där åtminstone några ägare har obegränsat ansvar för företagets skuld) som har förlorat över hälften av det bokförda egna kapitalet på grund av ackumulerade förluster. För det tredje kan ett företag betraktas som ett företag i svårigheter om företaget är föremål för ett konkurs- eller företagssaneringsförfarande på grund av insolvens eller uppfyller kriterierna i nationell lagstiftning för att försättas i konkurs- eller företagssaneringsförfarande på sina fordringsägares begäran. Om det är fråga om ett SMF-företag som har varit verksamt i mindre än tre år ska endast denna punkt tillämpas. Den fjärde grunden är att företaget har fått undsättningsstöd och ännu inte har betalat tillbaka det eller har fått omstruktureringsstöd och fortfarande omfattas av en omstruktureringsplan. Den sista grunden är att det är fråga om ett stort företag som inte är ett litet eller medelstort företag, och för de senaste två åren har företagets bokföringsmässiga skuldsättningsgrad har varit större än 7,5 och företagets rörelseresultat före räntor, skatter och avskrivningar har legat under 1,0. I 4 mom. i paragrafen ska det enligt förslaget förutsättas att inget annat stöd eller understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

5 §. *Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil*. Enligt 1 mom. i paragrafen kan anskaffningsstöd för lastbil beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2022

eller 2023 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el- eller gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering. Anskaffningsstöd kan beviljas för hyrning av en lastbil, om sökanden förbinder sig att hyra lastbilen i minst tre år. Med hyrning avses långtidshyrning av ett fordon, det vill säga leasing från ett företag eller en sammanslutning. Stöd kan beviljas inom gränserna för det anslag som för ändamålet tagits in i statsbudgeten. Stöd kan också beviljas företag i enlighet med artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen som sådant stöd som beviljas för miljöskydd. Den allmänna gruppundantagsförordningen förutsätter att företagen tack vare det stöd som beviljas för anskaffning av el- och gasdrivna lastbilar kan gå längre än EU:s normer om miljöskydd eller höja nivån på miljöskyddet i avsaknad av unionsnormer.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om förutsättningar för hurdana anskaffningar av eldrivna lastbilar eller eldrivna släpvagnar som ska beviljas stöd. Stöd ska beviljas för anskaffning av ett fordon som använder el som enda drivkraft och i fråga om vilken man förbinder sig att genomföra den första registreringen i Finland. Med första registrering i Finland avses att lastbilen inte har varit registrerad tidigare i Finland eller något annat land. Enligt 2 mom. i paragrafen förutsätts det dessutom att sökanden förbinder sig att hålla den lastbil som anskaffningsstödet gäller i sin ägo eller besittning i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i 1 år efter den första registreringen av lastbilen. En förutsättning för betalning av stödet är också att det anslag som reserverats för betalning av anskaffningsstödet står till förfogande.

I 3 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om hurdana anskaffningar av gasdrivna lastbilar som ska beviljas stöd. Stöd ska beviljas för anskaffning av en lastbil vars huvudsakliga drivkraft under körning är gas. Den drivkraft för bilen som antecknas i registret baserar sig på motorns utsläppsgodkännande. Utsläppsgodkännandet för motorer har harmoniserats på EU- och FN-nivå. Om den huvudsakliga drivkraften är gas, är den drivkraft som antecknas i registret för närvarande någon av följande: CNG (komprimerad naturgas, compressed natural gas), LNG (flytande naturgas, liquified natural gas), naturgas av typen HL eller Diesel/LNG. De Diesel/LNG-motorer som används i tunga lastbilar använder metangas som huvudsaklig drivkraft och en liten mängd diesel för att antända gasen. Med sådana lastbilar går det inte att köra enbart på diesel förutom tillfälliga korta sträckor med låg hastighet. För tunga lastbilar vars drivkraft är diesel/LNG är således den huvudsakliga drivkraften gas. En ytterligare förutsättning är att det fordon som anskaffas genomgår första registrering i Finland. Med första registrering i Finland avses att lastbilen inte har varit registrerad tidigare i Finland eller något annat land. Enligt 3 mom. i paragrafen förutsätts det dessutom att sökanden förbinder sig att hålla den lastbil som anskaffningsstödet gäller i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i 1 år efter den första registreringen av lastbilen. En förutsättning för beviljande av stöd är också att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

I 4 mom. i paragrafen föreslås det att en fysisk person under ett kalenderår kan få anskaffningsstöd för anskaffning av endast en el- eller gasdriven lastbil. När det gäller juridiska personer är det på motsvarande sätt möjligt att under ett kalenderår få anskaffningsstöd för anskaffning av högst fem el- eller gasdrivna lastbilar. Som tidpunkt för beviljande av stöd betraktas den tidpunkt då ett villkorligt stödbeslut enligt 13 § fastställs. Enligt förslaget kan anskaffningsstöd för lastbil dessutom betalas endast en gång för en lastbil som anskaffas eller långtidshyrs. Till exempel för en el- eller gasdriven lastbil som skaffas för gemensamt ägande kan anskaffningsstöd beviljas endast en gång. Syftet med kravet är också att till exempel säkerställa att det inte ska vara möjligt att få anskaffningsstöd för samma lastbil på nytt med stöd av denna lag, om personen redan har beviljats gasanskaffningsstöd med stöd av 9 a § i lagen om anskaffningsstöd.

Enligt 5 mom. i paragrafen ska anskaffningsstöd inte beviljas sådana företag i svårigheter som avses i Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd. En förutsättning ska dessutom vara att det inte har beviljats annat offentligt stöd för anskaffningen. Till sitt innehåll motsvarar momentet 4 § 4 mom.

6 §. *Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd.* Enligt det föreslagna 1 mom. kan konverteringsstöd beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2022 eller 2023 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Stöd kan beviljas inom gränserna för det anslag som för ändamålet tagits in i statsbudgeten. Som tidpunkt för konverteringen betraktas ändringsbesiktningen av fordonet.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. I 2 mom. 1 punkten föreslås bestämmelser om hur konverteringen ska genomföras. . Konverteringen ska göras eller man ska förbinda sig att göra den i enlighet med 7 § i fordonslagen (82/2021). Hänvisningen till 7 § i fordonslagen omfattar också Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som meddelats med stöd av paragrafen. I 2 mom. 2 och 3 punkten föreslås det bestämmelser om att förutsättningarna för att få konverteringsstöd är att det i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland antecknas att personbilen använder gas som den ena drivkraften eller som enda drivkraft, eller att det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas att personbilen också är lämpad för höginblandad etanol. I 2 mom. 4 punkten föreslås det dessutom en bestämmelse om att en förutsättning för att konverteringsstöd ska beviljas är att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av konverteringsstöd står till förfogande.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan stöd för konvertering av en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven betalas endast en gång för en och samma personbil för att förhindra eventuella missbruk. Dessutom kan samma fysiska eller juridiska person beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska konverteringsstöd inte beviljas företag i svårigheter. En förutsättning ska dessutom vara att det inte har beviljats annat offentligt stöd för konverteringen. Till sitt innehåll motsvarar momentet 4 § 4 mom.

7 §. *Beloppet av anskaffningsstöd för renodlade elbilar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Enligt paragrafen kan anskaffningsstöd för renodlade elbilar beviljas av statens medel till ett belopp av 2 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en ny eldriven personbil på det sätt som avses i 3 §.

8 §. *Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar*. I paragrafen föreslås bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar. Enligt 1 mom. 1 punkten ska stöd beviljas till ett belopp av 2 000 euro för små paketbilar. Med små paketbilar avses sådana fordon som registreras i trafik- och transportregistret som paketbilar och som utöver förarsitsen är utrustade med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar. Enligt punkten får dessutom det totala priset på en paketbil som berättigar till stöd vara högst 50 000 euro. I maximibeloppet för priset på den bil som skaffas ingår mervärdesskatten och bilskatten för bilen samt eventuella andra skatter som hänför sig till anskaffningen av bilen. En begränsning i fråga om anskaffningspriset för små paketbilar behövs, eftersom en paketbil som berättigar till stöd bör vara i linje med förutsättningarna för stödberättigande när det gäller eldrivna personbilar. I praktiken är det genom vissa egenskapsmässiga ändringar möjligt att registrera flera bilmodeller som antingen personbil eller paketbil i trafik- och transportregistret. Således ska det inte vara tillåtet att en bil som i själva verket används som en personbil registreras som en eldriven paketbil, och på motsvarande sätt inte heller tvärtom.

Enligt 1 mom. 2 punkten i den föreslagna paragrafen ska stödet för en medelstor paketbil vara 4 000 euro. En medelstor paketbil ska enligt 2 punkten vara en sådan paketbil som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar. Totalmassan för en medelstor paketbil ska vara över 2 500 kilogram och skillnaden mellan dess totalmassa och egenmassa (bärförmåga) ska vara minst 680 kilogram.

Enligt 1 mom. 3 punkten ska stödet för en stor paketbil vara 6 000 euro. Enligt förslaget ska som stora paketbilar betraktas sådana paketbilar som utöver förarsitsen är utrustade med högst sitsar bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar. På motsvarande sätt ska totalmassan för en stor paketbil vara över 2 500 kilogram och skillnaden mellan dess totalmassa och egenmassa (bärförmåga) ska vara minst 680 kilogram och axelavståndet ska vara över 3,5 meter.

I 2 mom. i paragrafen föreslås att det maximala beloppet av anskaffningsstödet dock inte får överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Enligt förslaget är stödberättigande kostnader sådana merkostnader som anskaffningen av en eldriven paketbil medför för skyddet av miljön och som identifieras genom att jämföra anskaffningen med en liknande, mindre miljövänlig anskaffning som realistiskt sett skulle ha gjorts utan stöd, det vill säga till exempel en anskaffning av ett fordon som drivs med fossil diesel. Den stödberättigande kostnaden ska alltså i praktiken utgöras av prisskillnaden mellan en dieseldriven paketbil och en eldriven paketbil i fråga om anskaffningspris, priset på serviceleasing för avtalstiden eller hyrespriset för avtalstiden för fordonet i förhållande till en motsvarande mindre miljövänlig anskaffning. Bestämmelser om godtagbara kostnader och maximibelopp för statligt understöd som beviljas för anskaffningsstöd för utsläppssnåla fordon finns i artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Momentet motsvarar artikel 36.4, 36.5 och 36.6 i gruppundantagsförordningen.

9 §. *Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar. För anskaffning eller långtidshyrning av en gasdriven paketbil kan det beviljas stöd av statens medel till ett belopp av 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 eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar. Dessutom ska bärförmågan vara minst 680 kilogram.

I 2 mom. föreslås att det maximala beloppet av anskaffningsstödet inte får överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Momentet motsvarar innehållet i 8 § 2 mom.

10 §. *Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar.* I 1 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar. De föreslagna stödnivåerna för storleksklasserna för fordonen grundar sig på de uppskattade anskaffningspriserna för ett chassi. Den förslagna graderingen baserar sig på typiska storleksklasser för fordonen. Enligt 1 mom. 1 punkten ska stödet vara 6 000 euro om det är fråga om ett fordon vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram. Enligt 2 punkten i momentet ska stödet vara 12 000 euro om det är fråga om ett fordon vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram. Enligt 3 punkten i momentet ska stödet vara 18 000 euro om den största tillåtna massa i vägtrafik för fordonet i fråga är minst 16 000 kilogram. Enligt 4 punkten i momentet ska stödet vara 25 000 euro om det är fråga om ett fordon vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram. Enligt 5 punkten i momentet ska stödet vara 40 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 18 000 kilogram och fordonets kombinationsmassa är minst 40 000 kilogram, eller om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 38 000 kilogram. Enligt 1 mom. 6 punkten ska stödet vara 50 000 euro, om fordonets största tillåtna massa i vägtrafik är minst 26 000 kilogram och fordonets

kombinationsmassa är minst 60 000 kilogram. Enligt den föreslagna 1 mom. 7 punkten ska stödet vara 10 000 euro dessutom för släpvagnar 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.

I 2 mom. i paragrafen föreslås att det maximala beloppet av anskaffningsstödet dock inte får överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Enligt förslaget är stödberättigande kostnader sådana merkostnader som anskaffningen av en eldriven lastbil medför för skyddet av miljön och som identifieras genom att jämföra anskaffningen med en liknande, mindre miljövänlig anskaffning som realistiskt sett skulle ha gjorts utan stöd, det vill säga till exempel en anskaffning av ett fordon som drivs med fossil diesel. Den stödberättigande kostnaden ska alltså i praktiken utgöras av prisskillnaden mellan en dieseldriven lastbil och en eldriven lastbil i fråga om anskaffningspris, priset på serviceleasing för avtalstiden eller hyrespriset för avtalstiden för fordonet i förhållande till en motsvarande mindre miljövänlig anskaffning. Bestämmelser om godtagbara kostnader och maximibelopp för statligt understöd som beviljas för anskaffningsstöd för utsläppssnåla fordon finns i artikel 36 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Momentet motsvarar artikel 36.4, 36.5 och 36.6 i gruppundantagsförordningen.

11 §. *Beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om beloppet av anskaffningsstöd för lastbilar som använder gas som huvudsaklig drivkraft.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan anskaffningsstöd beviljas för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder komprimerad gas som drivkraft, graderat enligt fordonets massa. Enligt momentet kan stöd beviljas till ett belopp av 2 000 euro för en gasdriven lastbil vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 3 501 kilogram. Det föreslås att stöd ska beviljas till ett belopp av 4 000 euro för en gasdriven lastbil vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 6 000 kilogram. Dessutom ska det vara möjligt att bevilja stöd till ett belopp av 6 000 euro för en gasdriven lastbil vars största tillåtna massa i vägtrafik är minst 16 000 kilogram.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan anskaffningsstöd beviljas till ett belopp av 14 000 euro för anskaffning eller långtidshyrning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft.

I 3 mom. föreslås att det maximala beloppet av anskaffningsstödet inte får överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Momentet motsvarar innehållet i 10 § 2 mom.

12 §. *Konverteringsstödets belopp.* I paragrafen föreslås bestämmelser om konverteringsstödets belopp. Enligt paragrafen kan konverteringsstöd beviljas av statens medel 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 etanoldriven.

13 §. *Ansökan om anskaffningsstöd för renodlade elbilar.* Den föreslagna paragrafen gäller ansökningsförfarandet för anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Enligt 1 mom. ska anskaffningsstöd för renodlade elbilar enligt 3 § sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Enligt momentet kan stöd sökas efter anskaffningen av en renodlad elbil. En specificerad redogörelse för den renodlade elbil som anskaffats ska läggas fram i ansökan om anskaffningsstöd.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden anskaffningsstöd om de förutsättningar som anges i 3 § uppfylls.

14 §. *Ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om ansökan om anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar. Anskaffningsstöd ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Den som ansöker om stöd ska lämna in en ansökan för beviljande av stöd innan bindande anskaffning av det fordon som ansökan gäller. Enligt artikel 6 i den allmänna gruppundantagsförordningen ska stöd som riktas till företag ha en stimulanseffekt, och stöd får inte beviljas efter åtgärder som hänför sig till genomförandet av den verksamhet eller det projekt som stöds. När det gäller fysiska personer ökar möjligheten att ansöka om anskaffningsstöd redan innan en bindande anskaffning av ett fordon säkerheten om att stödet beviljas innan det egentliga beslutet om köp eller långtidshyrning fattas. Att föreskriva om ett liknande förfarande för både företag och fysiska personer är motiverat med tanke på förenhetligandet av förfarandet. Med bindande anskaffning av ett fordon avses till exempel en bindande beställning, ett godkänt avtal om köp eller ingående av ett avtal om överföring av rätten att använda fordonet. I fråga om bindande långtidshyrning av ett fordon ska med bindande anskaffning avses till exempel underteckning av ett juridiskt bindande leasingavtal eller betalning av en leasingavgift.

I det föreslagna 2 mom. finns bestämmelser om de uppgifter som ska ingå i ansökan om anskaffningsstöd. Förteckningen är inte uttömmande och Transport- och kommunikationsverket kan begära att sökanden lämnar också andra behövliga uppgifter. Enligt det föreslagna 2 mom. ska en specificerad plan för eller en specificerad beskrivning av den planerade anskaffningen av ett el- eller gasdrivet fordon anges i ansökan. Utredningen behövs för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna bedöma om fordonet uppfyller förutsättningarna i de föreslagna 4 eller 5 § 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. Med offentligt stöd eller understöd avses offentligt stöd enligt 4 § i statsunderstödslagen. Med hjälp av informationen kan man försäkra sig om att en enskild sökande inte får några understöd som överskrider de gränser som anges i reglerna om statligt stöd. Enligt momentet ska beloppet av det stöd som söks med stöd av denna lag uppges i ansökan om anskaffningsstöd.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja sökanden anskaffningsstöd för anskaffning av ett fordon som uppfyller de förutsättningar som anges i de föreslagna 4 eller 5 §. I 3 mom. föreslås det dessutom bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att meddela ett villkorligt beslut i ärendet. Som ett villkor för beviljande av stöd föreslås att den som ansöker om anskaffningsstöd till Transport- och kommunikationsverket lämnar in uppgifter om den bindande anskaffning av det fordon som ansökan gäller inom två månader från delfåendet av det villkorliga beslutet. Bestämmelsen behövs för att den som ansöker om anskaffningsstöd innan anskaffningen av fordonet ska ha möjlighet att få veta om det fordon som överensstämmer med planen uppfyller de förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd som anges i lagen och att han eller hon kan beviljas anskaffningsstöd. Bestämmelsen behövs dessutom för att Transport- och kommunikationsverket innan ett positivt beslut fastställs ska ha möjlighet att kontrollera att det fordon som anskaffats faktiskt överensstämmer med den anmälda planen och uppfyller förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd enligt denna lag, inklusive att det anslag som reserverats för beviljande av stödet är tillgängligt. Enligt 3 mom. ska ett villkorligt beslut vara bindande för Transport- och kommunikationsverket, om den som fått beslutet skaffar ett fordon som överensstämmer med beslutet och lämnar in de uppgifter som utgör villkor till Transport- och kommunikationsverket inom utsatt tid. Syftet är att tidsfristen ska vara så lång att den som ansöker om stöd säkert hinner fatta ett bindande beslut om anskaffning av ett stödberättigande fordon som överensstämmer med planen innan tidsfristen löper ut. Det är nödvändigt att föreskriva om en tidsfrist för att anskaffningsstöd inte ska sökas för säkerhets skull, även om anskaffningen i själva verket inte håller på att genomföras. Då undviker man att

det anslag som reserverats för anskaffningsstöden inte i onödan reserveras för långa perioder i situationer där en anskaffning slutligen inte genomförs. Enligt det föreslagna 3 mom. får ändring inte sökas i ett villkorligt beslut. Ändring får sökas i det egentliga beslutet som meddelas senare.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs det att om stödmottagaren inte inom utsatt tid till Transport- och kommunikationsverket lämnar in de uppgifter som avses i 3 mom. om en bindande anskaffning av det fordon som avses i det villkorliga beslutet eller om de uppgifter som lämnats in visar att det fordon som anskaffats inte uppfyller de förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd som anges i 4 eller 5 § i denna lag, ska Transport- och kommunikationsverket genom ett uttryckligt beslut konstatera att det villkorliga beslutet har förfallit. Om den som ansöker om stöd däremot lämnar in uppgifterna inom utsatt tid och det utifrån uppgifterna är klart att förutsättningarna för beviljande av stöd uppfylls, ska Transport- och kommunikationsverket fastställa det villkorliga beslut om anskaffningsstöd som verket har meddelat.

15 §. *Utbetalning av anskaffningsstöd.* I paragrafen föreslås bestämmelser om utbetalningen av anskaffningsstöd. Enligt det föreslagna 1 mom. betalas stödet ut till sökanden på basis av ett positivt stödbeslut efter det att fordonet har registrerats för första gången i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om stödmottagarens skyldighet att underrätta Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen av fordonet fördröjs omedelbart efter att ha fått kännedom om detta, dock senast två månader efter den uppskattade dagen för den första registreringen. Om stödmottagaren försummar sin anmälningsskyldighet ska Transport- och kommunikationsverket genom sitt beslut konstatera att beslutet om beviljande av anskaffningsstöd har förfallit. Bestämmelsen behövs för att undvika att det anslag som reserverats för anskaffningsstöden inte i onödan reserveras för långa perioder i situationer där en anskaffning slutligen inte genomförs.

16 §. *Ansökan om konverteringsstöd*. I 1 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om att konverteringsstöd för konvertering av en bil så att den blir etanol- eller gasdriven söks hos Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja stöd om förutsättningarna enligt 6 § uppfylls.

I 2 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om ansökan om och utbetalning av konverteringsstöd när den sökande är en fysisk person. Ansökan ska åtminstone innehålla uppgifter om den använda ändringsserien, om vem som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen. Förteckningen är inte uttömmande och Transport- och kommunikationsverket kan begära att sökanden lämnar också andra behövliga uppgifter.

I 3 mom. i paragrafen föreslås bestämmelser om ansökan om konverteringsstöd när den sökande är en juridisk person eller en enskild näringsidkare. Enligt det föreslagna 3 mom. ska den som ansöker om stöd lämna in en ansökan för beviljande av stöd innan fordonet konverteras. Enligt artikel 6 i den allmänna gruppundantagsförordningen ska stöd som riktas till företag ha en stimulanseffekt, och stöd får inte beviljas efter åtgärder som hänför sig till genomförandet av den verksamhet eller det projekt som stöds. Ansökan om konverteringsstöd ska innehålla en specificerad plan över eller beskrivning av den ändringsserie som används, uppgifter om vem som utför ändringen samt en tillräcklig utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått. Med offentligt stöd eller understöd avses offentligt stöd enligt 4 § i statsunderstödslagen. Med hjälp av informationen kan man försäkra sig om att en enskild sökande inte får några understöd som överskrider de gränser som anges i reglerna om statligt stöd. Enligt det föreslagna 3 mom. ska det stödbelopp som söks med stöd av denna lag uppges

i ansökan om konverteringsstöd. I 3 mom. föreslås det dessutom en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket ska fatta ett villkorligt beslut i ärendet. Enligt förslaget är ett villkor för beviljande av stöd att sökanden genomför konverteringen av fordonet enligt planen eller beskrivningen samt lämnar 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.

Det föreslagna 4 mom. ska gälla de stödmottagare som avses i föregående moment, det vill säga juridiska personer och enskilda näringsidkare. I det föreslagna 4 mom. föreskrivs att om den stödmottagare som avses i 3 mom. inte inom utsatt tid till Transport- och kommunikationsverket lämnar in behövliga uppgifter om konverteringen av det fordon som avses i det villkorliga beslutet eller om de uppgifter som lämnats in visar att det fordon som konverterats inte uppfyller de förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd som anges i 6 § i denna lag, ska Transport- och kommunikationsverket genom ett uttryckligt beslut konstatera att det villkorliga beslutet har förfallit. Om den som ansöker om stöd lämnar in uppgifterna inom utsatt tid och det utifrån uppgifterna är klart att förutsättningarna för beviljande av stöd uppfylls, ska Transport- och kommunikationsverket fastställa det villkorliga beslut om konverteringsstöd som verket har meddelat.

17 §. *Utbetalning av konverteringsstöd.* I paragrafen föreslås bestämmelser om utbetalningen av konverteringsstöd. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket betala ut konverteringsstödet till stödmottagaren med stöd av ett positivt stödbeslut efter det att ändringsbesiktningen av fordonet har godkänts.

18 §. *Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter.* I paragrafen föreslås bestämmelser om stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter.

Enligt 1 mom. ska stödmottagaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana förändringar i förhållandena som påverkar ett stödbeslut som gäller anskaffningsstöd eller konverteringsstöd. Anmälan ska göras omedelbart, dock senast inom två månader från den händelse som ledde till förändringen i förhållandena.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om att mottagaren av anskaffningsstöd även ska underrätta Transport- och kommunikationsverket omedelbart om avtalet om långtidshyrning för det anskaffade fordonet upphör innan tidsfristen på tre år löper ut eller om fordonet avregistreras innan det hållits i registret den föreskrivna tiden på ett år. Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att säkerställa att Transport- och kommunikationsverket har tillgång till all uppdaterad information som är väsentlig och behövlig med tanke på ansökningsförfarandet för och användningen och tillsynen av stöd samt eventuella återkrav av stöd.

19 §. *Uppgifter om stöden.* I paragrafen föreslås bestämmelser om uppgifter om stöden. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket behandla de uppgifter som verket registrerat och samlat in i samband med behandlingen av ansökan om understöd med iakttagande av 233 § i lagen om transportservice (320/2017). I 233 § i lagen om transportservice föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att samla in allmän information som gäller trafik och transport. Med uppgifter om stöd avses till exempel personuppgifter om stödmottagaren, såsom namn, personbeteckning och kontaktuppgifter, samt uppgifter om identifiering av och egenskaper hos det fordon som stödet gäller. Personbeteckningen behövs för att identifiera sökanden. I 233 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs det dessutom om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter i anslutning till verkets insamling av information. I fråga om anskaffningsstöd och

konverteringsstöd behövs rätten att få uppgifter till exempel för beviljande av anskaffningsstöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa bränslen och som registreras på Åland.

20 §. *Tillsyn och återkrav*. I paragrafen föreslås bestämmelser om tillsyn och återkrav av det stöd som avses i denna lag. Enligt förslaget svarar Transport- och kommunikationsverket för tillsyn och återkrav. På tillsyn och återkrav av stödet tillämpas de relevanta bestämmelserna i statsunderstödslagen.

21 §. *Ändringssökande.* I paragrafen föreslås bestämmelser om rätten för den som ansöker om stöd att begära omprövning av ett stödbeslut. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

22 §. *Närmare bestämmelser*. I paragrafen föreslås ett bemyndigande med stöd av vilket närmare bestämmelser om förfarandet vid ansökan om stöd och om utbetalning av stöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

23 §. *Ikraftträdande.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om lagens temporära giltighetstid. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2022 och gälla till och med den 31 december 2024. Det bör dock noteras att de nuvarande EU-reglerna om statligt stöd som tillämpas på stödprogrammet gäller till och med utgången av 2023. Kommissionen har under sommaren 2021 inlett en revidering av gruppundantagsförordningen som gäller artikel 36. Vid behov ska den nationella rättsliga grunden för stödprogrammet ändras på det sätt som ändringarna av reglerna om statligt stöd förutsätter inom ramen för övergångsperioden enligt de nya reglerna.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska lagen tillämpas på anskaffningsstöd för renodlade elbilar och lastbilar och på konverteringsstöd vilka söks senast den 31 mars 2023 samt på anskaffningsstöd för paketbilar som söks senast den 31 december 2022. Enligt förslaget inleds stödperioden den 1 januari 2022 och löper ut den 31 mars 2023. Lagen behöver dock vara i kraft under följande kalenderår, det vill säga till och med den 31 december 2024, för att de stöd som sökts i slutet av stödperioden ska kunna behandlas och betalas ut inom ramen för lagens giltighetstid.

Enligt det föreslagna 3 mom. upphävs genom denna lag lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017). I fråga om användning, tillsyn över användningen, återbetalning och återkrav av stöd som har sökts före ikraftträdandet av denna lag samt ändringssökande som avser stödet ska dock enligt momentet de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet samt villkoren i stödbeslutet iakttas.

8 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2022 och gälla till och med den 31 december 2024.

9 Verkställighet och uppföljning

Enligt 2 § i lagförslaget är Transport- och kommunikationsverket den statsbidragsmyndighet som avses i statsunderstödslagen. Transport- och kommunikationsverket har således befogenhet att verkställa anskaffnings- och konverteringsstöd för fordon.

Kommunikationsministeriet ska följa hur det föreslagna stödsystemet fungerar och hur ändamålsenligt det är. Effekterna av anskaffningsstöden för fordon som drivs med alternativa drivkrafter och av konverteringsstöden för fordon som konverteras så att de drivs med

alternativa drivkrafter samt en eventuell förlängning av dem ska bedömas före 2023. Vid bedömningen ska särskilt konsekvenserna för fordonsbeståndet beaktas samt marknaden för, priserna på och tillgången till fordon som drivs med alternativa drivkrafter granskas. Transport- och kommunikationsverket ska följa verkställigheten av stödsystemet i fråga om stödbeslut, beviljade stöd, det anslag som står till förfogande, utvecklingen av fordonsmarknaden och antalet fordon som genomgått första registrering och som drivs med alternativa drivkrafter.

10 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till den kompletterande budgetpropositionen för 2022 och avses bli behandlad i samband med den.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

11.1 Inledning

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om anskaffningsstöd för eldrivna personbilar, el- och gasdrivna paketbilar och el- och gasdrivna lastbilar samt om stöd för konvertering av bensindrivna personbilar till gas- eller etanoldrift. Syftet med anskaffningsstöden och konverteringsstödet är att bidra till att uppnå en minskning av utsläppen från trafiken. Målet är att främja användningen av el och gas i trafiken och att bygga ut infrastrukturen genom att öka efterfrågan.

Propositionen kan bedömas med tanke på grundlagens bestämmelser i 6 § om jämlikhet, i 10 § om skyddet för privatlivet och personuppgifter, i 18 § om näringsfrihet samt i 20 § om grundläggande miljörättigheter.

11.2 Jämlikhet

Enligt 6 § 1 mom. i grundlagen är alla lika inför lagen. Enligt 2 mom. i samma paragraf får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person.

Den allmänna jämlikhetsklausulen i grundlagens 6 § 1 mom. uttrycker huvudprincipen för jämlikhet och jämställdhet. I principen ingår ett förbud mot godtycke och ett krav på likabehandling i likartade fall. Vissa människor eller människogrupper får inte genom lag godtyckligt ges en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra människor eller människogrupper. Jämlikhetsbestämmelsen riktar sig också till lagstiftaren. Bestämmelsen kräver ändå inte att alla människor i alla avseenden ska behandlas lika, om inte de förhållanden som inverkar på saken är likadana. Jämlikhetsaspekterna har betydelse såväl när medborgarna ges fördelar eller rättigheter genom lag som när de påförs skyldigheter. Samtidigt är det typiskt för lagstiftningen att den på grund av ett visst godtagbart samhälleligt intresse behandlar människor olika för att främja bland annat faktisk jämlikhet. (RP 309/1993 rd, GrUU 64/2010 rd, GrUU 46/2006 rd). Grundlagsutskottet har i sin praxis framhållit att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövning kan härledas ur jämlikhetsprincipen då reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas (se till exempel GrUU 40/2014 rd, GrUU 64/2010 rd och GrUU 28/2009 rd).

I den föreslagna lagen är förutsättningarna för beviljande av anskaffnings- och konverteringsstöd för fordon desamma för alla sökande. De som ansöker om stöd behandlas rättvist och jämlikt. Med tanke på jämlikheten kan man noggrannare bedöma förutsättningarna

för beviljande av både anskaffningsstöd och konverteringsstöd, enligt vilka stöd beviljas, om det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande. Om anslaget eventuellt tar slut kan det i praktiken leda till att stödet inte räcker till för alla sökande. En förutsättning för grundlagens jämlikhetsbestämmelse är dock att människor behandlas lika i likadana situationer. I ett förfarande enligt den föreslagna lagen har alla som ansöker om stöd lika möjlighet att ansöka om och få stöd så länge som det återstår anslag. Dessutom är det skäl att beakta att det är frivilligt att ansöka om stöd för den som planerar att skaffa eller konvertera ett fordon, och ingen har subjektiv rätt att få sådant anskaffnings- eller konverteringsstöd för fordon som nämns i lagen.

Vid ansökningsförfarandet enligt den föreslagna lagen har man försökt säkerställa att den som ansöker om stöd har aktuell information om huruvida anslaget räcker till innan anskaffningen av ett fordon. I ansökningsförfarandet för anskaffningsstöd för renodlade elbilar kan den som ansöker om stöd redan i ansökningssystemet få information om att det återstår anslag. Dessutom ska den som ansöker om stöd efter att ha lämnat in sin ansökan få bekräftelse på att ansökan har mottagits samt information om att en reservering för utbetalning av stödet har gjorts i enlighet med ansökan. Vid ansökningsförfarandet för anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar ska den som ansöker om anskaffningsstöd däremot på ansökan av Transport- och kommunikationsverket ett få villkorligt beslut om beviljande av stöd innan en bindandande anskaffning av ett fordon. I förfarandet ska sökanden på basis av det villkorliga beslutet få visshet om att stöd beviljas innan sökanden ekonomiskt förbinder sig att skaffa fordonet. Sökanden ska alltså före anskaffningen av fordonet få veta om det fortfarande återstår anslag för stödet och om han eller hon inom ramen för det kan beviljas stöd. Genom förvaltningsförfarandet tillgodoses således individens rättssäkerhet genom förvaltningsåtgärder med vilka förmåner beviljas och som gäller beviljande av statsunderstöd, och förfarandet anses således inte begränsa jämlikheten enligt 6 § i grundlagen.

11.3 Skydd för privatlivet och personuppgifter

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Utgångpunkten är att EU:s dataskyddsförordning och dataskyddslagen, som kompletterar förordningen, tillämpas på behandlingen av personuppgifter. Grundlagsutskottet har i den konstitutionella bedömningen av behandlingen av personuppgifter ansett att det också är av betydelse om syftet med behandlingen är att möjliggöra utövning av offentlig makt mot individer (GrUU 1/2018 rd). Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag. För bestämmelser i lag gäller i sin tur det generella kravet att lagen ska vara exakt och noga avgränsad.

Enligt den föreslagna lagen tar Transport- och kommunikationsverket emot ansökningar om stöd och följer registreringen av de fordon som ansökningarna gäller i trafik- och transportregistret. Enligt 15 § i den föreslagna lagen ska Transport- och kommunikationsverket behandla stödrelaterade uppgifter, inklusive personuppgifter, på det sätt som föreskrivs i lagen om transportservice. I propositionen föreslås det inte att särskilda kategorier av personuppgifter enligt artikel 9 i dataskyddsförordningen eller andra känsliga uppgifter ska behandlas. Således anses den föreslagna regleringen inte vara problematisk med tanke på det i 10 § i grundlagen tryggade skyddet för privatlivet och personuppgifter.

11.4 Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har i enlighet med lag var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Syftet med förslaget är

att uppmuntra till anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och på så vis främja efterfrågan på och den andel fordon som drivs med alternativa drivkrafter i fordonsbeståndet. Lagförslaget anses inte ha någon begränsande inverkan på näringsfriheten för företag som ansöker om anskaffningsstöd eller som är verksamma på fordonsmarknaden.

11.5 Grundläggande miljörättigheter

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen 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. Syftet med lagförslaget är att främja uppnåendet av utsläppsminskningarna inom trafiken genom att öka efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt på alternativa bränslen. Lagförslaget främjar tillgodoseendet av de grundläggande miljörättigheterna genom att det bidrar till att minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och bullerstörningar från fordon.

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

Kläm

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

Lagförslag

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 enlighet med riksdagens beslut föreskrivs

1 kap.

Allmänna bestämmelser

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. Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en personbil som använder el som enda drivkraft (*anskaffningsstöd för renodlad elbil*) och för anskaffning av en el- eller gasdriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) under åren 2022 och 2023 samt för anskaffning av en el- eller gasdriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil)* under 2022. Konverteringsstöd kan beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (*konverteringsstöd*) under åren 2022 och 2023.

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*).

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 under åren 2022 eller 2023 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering.

Stödet kan dock inte beviljas för anskaffning av ett fordon som ska registreras för en enskild näringsidkare.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om
1) den personbil som anskaffas använder el som enda drivkraft,
2) man genomför den första registreringen av fordonet i Finland,
3) man förbinder sig att hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett 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 eller juridisk person som under 2022 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 hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett 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 el- eller gasdriven paketbil och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av högst fem el- eller gasdrivna paketbilar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma paketbil.

Anskaffningsstöd beviljas 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

Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en fysisk eller juridisk person som under åren 2022 eller 2023 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven lastbil eller släpvagn eller gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas för en eldriven lastbil eller 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 hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i minst ett år efter första registreringen, och
4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

Anskaffningsstöd kan beviljas för 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 hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland i minst ett 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 el- eller gasdriven lastbil och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av högst fem el- eller gasdrivna lastbilar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma lastbil.

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 eller juridisk person som under åren 2022 eller 2023 konverterar en personbil så att den blir 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 ena 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 eller juridisk person högst en gång.

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

3 kap.

Stödets belopp

7 §

Beloppet av anskaffningsstöd för renodlade elbilar

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

8 §

Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna 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 får dock 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 identifieras 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 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 identifieras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

10 §

Beloppet av anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar

Anskaffningsstöd för lastbilar kan beviljas för anskaffning av en lastbil 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 får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader är sådana kostnader som anskaffningen av en eldriven lastbil medför för skyddet av miljön och som identifieras 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 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 identifieras genom en jämförelse med en liknande, mindre miljövänlig investering som skulle ha gjorts utan stöd.

12 §

Konverteringsstödets 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 etanoldriven.

4 kap.

Ansökan om och utbetalning av stöd

13 §

Ansökan om anskaffningsstöd för renodlade elbilar

Anskaffningsstöd för renodlade elbilar söks hos Transport- och kommunikationsverket efter anskaffningen av fordon. I ansökan ska en specificerad redogörelse för den renodlade elbil som anskaffats läggas fram.

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

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 av ett fordon.

En specificerad plan för eller en specificerad beskrivning av anskaffningen 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.

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja sökanden anskaffningsstöd om de förutsättningar som anges i 4 eller 5 § uppfylls. Transport- och kommunikationsverket fattar ett villkorligt beslut i ärendet. Ett villkor för beviljande av stöd är att sökanden till Transport- och kommunikationsverket lämnar in uppgifter om bindande anskaffning av det fordon som ansökan gäller inom två månader från delfåendet av det villkorliga beslutet. I det villkorliga beslutet får ändring inte sökas.

Om den som ansöker om anskaffningsstöd inte inom utsatt 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, konstaterar Transport- och kommunikationsverket genom sitt beslut att beviljandet av anskaffningsstödet har förfallit. I övriga fall fattar Transport- och kommunikationsverket beslut om fastställande av beviljande av anskaffningsstöd.

15 §

Utbetalning av anskaffningsstöd

Transport- och kommunikationsverket betalar ut anskaffningsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut efter det att det fordon som ansökan gäller registreras för första gången i stödmottagarens namn i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland.

Stödmottagaren 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 stödmottagaren inte inom utsatt tid underrättar Transport- och kommunikationsverket om att den första registreringen fördröjts eller inte genomförts, konstaterar Transport- och kommunikationsverket genom sitt beslut att beslutet om beviljande av anskaffningsstöd har förfallit.

16 §

Ansökan om konverteringsstöd

Konverteringsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja sökanden konverteringsstöd om de förutsättningar som anges i 6 § uppfylls.

Om den som ansöker om konverteringsstöd är en fysisk person, ska ansökan innehålla uppgifter om den använda ändringsserien, om vem som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen.

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. Ansökan ska innehålla en plan över eller beskrivning av den ändringsserie som används, uppgifter om vem som utför ändringen och en utredning om annat offentligt stöd eller understöd som sökanden fått samt beloppet av det stöd som söks enligt denna lag. Transport- och kommunikationsverket fattar ett villkorligt beslut i ärendet. Ett villkor för beviljande av stöd är att sökanden genomför konverteringen enligt planen eller beskrivningen och lämnar 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 utsatt 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, konstaterar Transport- och kommunikationsverket genom sitt beslut att beviljandet av konverteringsstödet har förfallit. I övriga fall fattar Transport- och kommunikationsverket beslut om fastställande av beviljande av konverteringsstöd.

17 §

Utbetalning av konverteringsstöd

Transport- och kommunikationsverket betalar ut konverteringsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut efter det att ändringsbesiktningen av fordonet har godkänts.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

18 §

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

Stödmottagaren ska 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 underrätta Transport- och kommunikationsverket omedelbart om avtalet om långtidshyrning för det anskaffade fordonet upphör innan tidsfristen på tre år löper ut eller om fordonet avregistreras innan det hållits i registret den föreskrivna tiden på ett år.

19 §

Uppgifter om stöden

Uppgifter om stöden förs in och samlas av Transport- och kommunikationsverket med iakttagande av 233 § i lagen om transportservice (320/2017).

20 §

Tillsyn och återkrav

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsyn och återkrav av det stöd som avses i denna lag. Bestämmelser om tillsyn och återkrav av sådana stöd som det föreskrivs om i lagen finns i statsunderstödslagen (688/2001).

21 §

Ändringssökande

I fråga om beslut om stöd får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

22 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om ansökan om och utbetalning av stöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Ikraftträdande

23 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 och gäller till och med den 31 december 2024.

Denna lag tillämpas på anskaffningsstöd för renodlade elbilar och lastbilar och på konverteringsstöd vilka söks senast den 31 mars 2023 samt på anskaffningsstöd för paketbilar som söks senast den 31 december 2022.

Genom denna lag upphävs lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017). I fråga om användning, tillsyn över användningen, återbetalning och återkrav av stöd som har sökts före ikraftträdandet av denna lag samt ändringssökande som avser stödet iakttas dock de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet samt villkoren i stödbeslutet.

———

Helsingfors den 11 november 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka