

RP 171/2022 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter ändras. Enligt förslaget ska ansökningstiderna för anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar fortsätta till och med den 31 december 2024, medan ansökningstiderna för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd förkortas till den 31 december 2022. Lagens giltighetstid föreslås också fortsätta till och med den 31 december 2026. Därutöver föreslås det att behandlingen av ansökningar om anskaffningsstöd för renodlade elbilar som lämnats med stöd av lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift slutförs med iakttagande av den gällande lagen.

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

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2023.

INNEHÅLL

| | |
|---|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL..... | 1 |
| MOTIVERING | 3 |
| 1 Bakgrund och beredning..... | 3 |
| 2 Nuläge och bedömning av nuläget..... | 5 |
| 2.1 Renodlade elbilar | 5 |
| 2.2 Konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift | 6 |
| 2.3 El- och gasdrivna paketbilar..... | 7 |
| 2.4 El- och gasdrivna lastbilar..... | 9 |
| 3 Målsättning | 11 |
| 4 Förslagen och deras konsekvenser..... | 11 |
| 4.1 De viktigaste förslagen..... | 11 |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna | 12 |
| 4.3 De huvudsakliga konsekvenserna för anskaffningsstödet för paketbilar | 13 |
| 4.4 De huvudsakliga konsekvenserna för anskaffningsstödet för lastbilar | 14 |
| 4.5 Konsekvenser för myndigheterna | 15 |
| 4.6 Konsekvenser för statsfinanserna..... | 16 |
| 5 Remissvar | 17 |
| 6 Specialmotivering..... | 20 |
| 7 Ikraftträdande..... | 22 |
| 8 Förhållande till andra propositioner..... | 22 |
| 9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning | 22 |
| LAGFÖRSLAG | 24 |
| om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter..... | 24 |
| BILAGA | 27 |
| PARALLELLTEXT | 27 |
| om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter..... | 27 |

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Transportsektorn har en stor betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och fullgörandet av Europeiska unionens åtagande om utsläppsminskning. Utsläppen från trafiken står för ca en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser och för ca 40 procent av utsläppen från den s.k. ansvarsfördelningssektorn, som inte omfattas av utsläppshandeln. Utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken uppgick 2020 till sammanlagt ca 10,5 miljoner ton koldioxidkvivalenter. Vägtrafiken utgjorde ca 94 procent av inrikestrafikens utsläpp 2020, varav 53 procent orsakades av personbilar. Enligt förhandsinformation från Statistikcentralen minskade utsläppen från inrikestrafiken till 10 miljoner ton koldioxidkvivalenter år 2021.

Enligt gällande EU-lagstiftning ska Finland minska växthusgasutsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 39 procent fram till 2030 jämfört med nivån 2005. Enligt kommissionens nya förslag till ansvarsfördelningsförordning från juli 2021 ska Finlands nya mål för utsläppsminskning inom ansvarsfördelningssektorn vara 50 procent år 2030. Förhandlingarna kring förslaget fortsätter, så dess innehåll kan ännu ändras.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering ska målen för att minska utsläppen från trafiken och transportererna motsvara Finlands mål för klimatneutralitet år 2035. Minimum enligt regeringsprogrammet är att Finland ska halvera trafikutsläppen fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Halveringen av utsläppen är ett steg mot koldioxidfria transporter. I regeringsprogrammet förbinder sig regeringen att vidta åtgärder för att minska utsläppen från trafiken. Syftet är att bidra till en övergripande övergång till hållbarare sätt att färdas och till en utfasning av fossila bränslen.

Lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (nedan lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, 1289/2021) trädde i kraft den 1 januari 2022. Lagen 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, för anskaffning av en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn eller en gasdriven lastbil och för anskaffning av en el- eller gasdriven paketbil. Konverteringsstöd kan beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter. Anskaffningsstöd och konverteringsstöd ansöks hos Transport- och kommunikationsverket. Anskaffningsstöd för renodlad elbil och lastbil samt konverteringsstöd kan enligt lagen ansökas till och med den 31 mars 2023 och anskaffningsstöd för paketbil till och med den 31 december 2022.

I budgeten för 2022 budgeterades ett anslag på sammanlagt sex miljoner euro som ett reservationsanslag under moment 31.20.51. Anslaget fördelades så att 2,5 miljoner euro anvisades för anskaffningsstöd och konverteringsstöd som en del av återhämtnings- och resiliensplanen (EU:s s.k. återhämtningsinstrument (RRF), pelare 3), 1,5 miljoner euro anvisades för anskaffningsstöd för el- eller gasdrivna paketbilar och 2 miljoner euro anvisades för anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar.

Ministerarbetsgruppen för beredskap fastställde den 7 april 2022 riktlinjer för helhetspaketet för grön omställning för 2022 och 2023. Som en del av detta paket anvisades finansiering för åtgärder enligt statsrådets principbeslut av den 6 maj 2020, den s.k. färdplanen för fossilfria trans-

porter, om minskning av växthusgasutsläppen inom vägtrafiken¹. I enlighet med regeringsprogrammet är syftet med färdplanen att halvera utsläppen från vägtrafiken före 2030. Enligt riktlinjerna reserveras år 2022 sammanlagt 9,5 miljoner euro tilläggsfinansiering för anskaffningsstöd för renodlade elbilar. I beloppet ingår också finansiering för konverteringsstöd. Enligt beslutet av ministerarbetsgruppen för beredskap reserveras dessutom för 2022–2023 tilläggsfinansiering på sammanlagt 4,5 miljoner euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar och sammanlagt 4 miljoner euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar. Riksdagen godkände den 28 juni 2022 besluten om anslagsfördelning i fråga om år 2022 som en del av den andra tilläggsbudgeten för 2022.

Finlands andel av understöden från EU:s facilitet för återhämtning och resiliens kommer att minska, eftersom Finlands ekonomi har utvecklats bättre än väntat. Denna minskning är knappt 13 procent, vilket motsvarar 263 miljoner euro, varvid det slutliga förvärvet är 1,8 miljarder euro. Ministerarbetsgruppen för hållbar tillväxt beslutade på sitt möte den 22 juni 2022 att Finlands plan för återhämtning och resiliens ska uppdateras så att den motsvarar Finlands slutliga förvärv. Anslagen för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd minskas med sammanlagt 5 miljoner euro. I det paket för grön omställning som ministerarbetsgruppen för beredskap fastställt anvisades det ett anslag på 3,5 miljoner euro, som överförs till 2022.

Med beaktande av den finansiering som redan reserverats för anskaffnings- och konverteringsstöd har sammanlagt 22,5 miljoner euro budgeterats för dessa stöd år 2022. Under 2022 har dessutom ett reservationsanslag från 2020–2021 på ca 5 miljoner euro varit i användning. Detta anslag har beviljats med stöd av den tidigare gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd.

Enligt riktlinjerna från juni har inget anslag anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd år 2023. I Finland är det statsrådet som godkänner uppdateringar av återhämtnings- och resiliensplanen. Uppdateringar godkänns slutgiltigt av Europeiska unionens råd. Enligt riktlinjerna för anslagen kommer det år 2023 att finnas tilläggsfinansiering på 1,5 miljoner euro att tillgå för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar och 1 miljon euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar. Besluten om anslagsfördelningen 2023 avses behandlas som en del av budgetpropositionen för 2023.

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

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. På grund av propositionens bråds-kande natur har det gjorts undantag från anvisningarna om 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 i samband med budgetpropositionen för 2023. Förslaget var på remiss 15.7.2022–7.8.2022. Eftersom justitieministeriets laggranskning är överbelastad har utkastet till proposition inte laggranskats. Efter att den föreslagna lagen stadfästas delges den företagsstödsdelegationen.

¹ Färdplan för fossilfria transporter – statsrådets principbeslut om minskning av växthusgasutsläppen från trafiken i Finland, <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM050:00/2019>

Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM027:00/2022>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Renodlade elbilar

Antalet personbilar som användes i trafik i slutet av mars 2022 var ca 2 830 000. År 2021 genomgick sammanlagt ca 98 000 nya personbilar första registrering i Finland utom Åland och sammanlagt ca 45 000 begagnade personbilar importerades. En stor del av finländarna köper bilen begagnad. Det säljs omkring 600 000 begagnade personbilar per år i Finland.² Personbilar köps från bilaffärer antingen genom direkthandel eller genom olika finansieringsarrangemang. Personbilar långtidshyrs också som s.k. leasing, antingen för privat bruk eller företagsbruk i vanligtvis 3–5 år.

Bensin är fortfarande den populäraste drivkraften för personbilar, men antalet eldrivna personbilar fortsätter öka i allt snabbare takt. År 2021 ökade antalet renodlade elbilar med 136 procentenheter och antalet laddhybridbilar med 69 procentenheter jämfört med året innan, så att de sammanlagt utgjorde 2,8 procent av alla personbilar i registret. I slutet av 2021 fanns det i registret för Finland utom Åland 23 497 eldrivna personbilar och 78 473 laddhybridbilar. I januari–juli 2022 genomgick 6 813 renodlade elbilar första registrering och 5 065 begagnade renodlade elbilar importerades till Finland. Under motsvarande tidsperiod 2020 importerades 798 begagnade renodlade elbilar. Av de begagnade personbilar som importerades i januari–juli 2022 var 19,1 procent renodlade elbilar.

Det kalkylerade värdet för en personbil var enligt bilbranschen i genomsnitt ca 6 800 euro år 2020, medan det genomsnittliga priset på en ny personbil är ca 34 000 euro.³ Jämförelsen av personbilars medelpris är riktgivande, eftersom den gjorts med fordon som till sin storlek och sitt användningsändamål är olika. Enligt beräkningen är renodlade elbilars medelpris inklusive skatt ca 1,6 gånger högre jämfört med en motsvarande bensinbil. Dessutom har många nya modeller introducerats på marknaden 2020–2022. Modellurvalet har också utvidgats i fråga om bilmodeller av medelstorlek och medelpris. I nuläget finns det eldrivna alternativ inom alla vikt-klasser.

Marknaden för renodlade elbilar har dessutom påverkats av den brist på bilkomponenter som uppstod under covid-19-epidemin och som har förvärrats till följd Rysslands anfallskrig. Fördröjda leveranser har gällt alla nya bilar. De största fördröjningarna har dock gällt renodlade elbilar, vilka har fler halvledarkomponenter än traditionella förbränningsmotorbilar. På grund av komponentbristen har leveranstiderna för bilar blivit exceptionellt långa. Det bedöms att komponentbristen underlättar under 2023.

Anskaffningsstöd för renodlade elbilar har beviljats sedan 2018. Den nya lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd trädde i kraft vid ingången av år 2022. Enligt lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) kan anskaffningsstöd för

² Autoalan tiedotuskeskus/Statistikcentralen, https://www.aut.fi/tilastot/kaytetyjen_autojen_kauppa, hänvisat den 23 juni 2022.

³ Autoalan tiedotuskeskus/Statistikcentralen https://www.aut.fi/tilastot/kaytetyjen_autojen_kauppa, hänvisat den 23 juni 2022.

en renodlad elbil beviljas en fysisk person som 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. Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas till ett belopp på högst 2 000 euro. Enligt den gällande lagen kan man ansöka om anskaffningsstöd för renodlade elbilar fram till och med den 31 mars 2023.

Ökningen av antalet renodlade elbilar syns också i efterfrågan på anskaffningsstöd för renodlad elbil 2022. Till Transport- och kommunikationsverket hade det mellan januari och juli 2022 kommit in sammanlagt 6 666 ansökningar om anskaffningsstöd för renodlad elbil. Det sammanlagda beloppet för dessa ansökningar var 13 332 000 euro.

| | Ansökningar totalt | Euro |
|----------|--------------------|------------|
| Januari | 216 | 432 000 |
| Februari | 297 | 594 000 |
| Mars | 1 279 | 2 558 000 |
| April | 2 202 | 4 404 000 |
| Maj | 921 | 1 842 000 |
| Juni | 945 | 1 890 000 |
| Juli | 806 | 1 612 000 |
| Totalt | 6 666 | 13 332 000 |

Tabell 1: Övergripande läge för inkomna ansökningar om anskaffningsstöd för renodlad elbil 1.8.2022, Transport- och kommunikationsverket

Elektrifieringen av vägtrafiken stöds på nationell nivå förutom med anskaffningsstöd också genom beskattningen. Från och med den 1 januari 2022 ändrades 10 § i bilskattelagen (777/2020) så att sådana renodlade elbilar som registreras som nya i Finland och sådana renodlade elbilar som importerats som begagnade är befriade från bilskatt, om de har tagits i bruk i något land första gången den 1 oktober 2021 eller därefter. Samtidigt höjdes fordonsskattens grundskatt. Beskattningsvärdet på fri bilförmån för renodlade elbilar och på bruksförmån av renodlad elbil sänktes temporärt från och med ingången av 2021, medan laddningsförmånen för elbilar befriades från skatt under 2021–2025.

2.2 Konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift

Det är möjligt att omvandla, dvs. konvertera, en bensinbil till gas- eller etanoldrift. Konvertering kan utföras vid särskilda bilverkstäder. Konvertering av en gammal bil är ett effektivt sätt att underlätta övergången från fossila bränslen till klimatvänligare resor också för sådana människor och hushåll som inte nödvändigtvis har möjlighet eller vilja att skaffa en ny bil.

Konverteringsstöd har beviljats sedan 2018. Lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, som trädde i kraft vid ingången av 2022, innehåller bestämmelser om stöd som betalas till den som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Enligt den lagen kan konverteringsstöd beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Konverteringsstöd kan beviljas till ett belopp 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. Konverteringsstöd kan under ett kalenderår beviljas samma sökande högst en gång. Konverteringsstöd kan enligt den gällande lagen ansökas fram till den 31 mars 2023.

Mellan januari och juli 2022 kom det till Transport- och kommunikationsverket sammanlagt in 747 ansökningar om konvertering till etanoldrift, dvs. i genomsnitt 108 ansökningar per månad. Under samma tidsperiod kom det in 123 ansökningar om konvertering till gasdrift, dvs. i genomsnitt ca 18 ansökningar per månad.

| | Konverteringsstöd (etanol) | Euro | Konverteringsstöd (gas) | Euro |
|------------|----------------------------|---------|-------------------------|---------|
| Januari | 64 | 12 800 | 9 | 9 000 |
| Februari | 69 | 13 800 | 20 | 20 000 |
| Mars | 122 | 24 400 | 30 | 30 000 |
| April | 73 | 14 600 | 15 | 15 000 |
| Maj | 132 | 26 400 | 23 | 23 000 |
| Juni | 122 | 24 400 | 14 | 14 000 |
| Juli | 165 | 33 000 | 12 | 12 000 |
| Sammanlagt | 747 | 149 400 | 123 | 123 000 |

Tabell 2: Övergripande läge för inkomna ansökningar om konverteringsstöd 1.8.2022, Transport- och kommunikationsverket

Kraven för godkännande av konvertering finns i den föreskrift som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 7 § i fordonslagen (82/2021) har utfärdat om ändring av bilars och till dem tillhörande släpvagnars konstruktion (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019). Avsikten är att ändra fordonslagen så att bestämmelserna om konvertering blir flexibla. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till vissa lagar som har samband med den var på remiss 3.5–29.7.2022.

2.3 El- och gasdrivna paketbilar

I slutet av juni 2022 fanns det ca 352 000 paketbilar i användning i trafiken. Diesel är den klart populäraste drivkraften för paketbilar. I slutet av juni 2022 var 96,2 procent av de paketbilar som används i trafiken dieseldrivna, medan 3,1 procent var bensindrivna. Andelen paketbilar i

användning i trafiken som drivs med alternativa drivkrafter (el, gas, laddhybrider och höginblandad etanol dvs. flexfuel) var ca 0,7 procent i slutet av mars 2022.

Antalet första registreringar av eldrivna paketbilar håller dock på att öka. I slutet av juni 2022 fanns det 1 050 eldrivna paketbilar och 232 laddbara hybridpaketbilar i användning i trafiken. Anskaffningspriset på en eldriven paketbil är ungefär 1,5 gånger högre jämfört med priset på en paketbil med förbränningsmotor. Intresset har emellertid ökat på grund av att en elmotor med beaktande av driftskostnaderna i längden blir ett mer totalekonomiskt alternativ än en förbränningsmotor, eftersom el är en billigare och mer underhållsfri drivkraft. I slutet av juni 2022 fanns det 1 113 gasdrivna paketbilar i användning i trafiken. Försäljningspriset på nya gasdrivna paketbilar varierade beroende på modell mellan ca 50 000 och 60 000 euro år 2021. Utbudet av gasdrivna paketbilar är mycket begränsat, vilket gör det svårt att beräkna deras anskaffningspris i förhållande till traditionella förbränningsmotorbilar.

Anskaffningsstöd för paketbil har kunnat sökas från och med den 1 januari 2022. Enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd kan anskaffningsstöd för paketbil beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el- eller gasdriven paketbil som inte har genomgått en första registrering.

För eldrivna paketbilar beviljas stödet stegvis till ett belopp av 2 000 euro, 4 000 euro eller 6 000 euro beroende på fordonets storlek och massa. För gasdrivna paketbilar är anskaffningsstödet 2 000 euro. Anskaffningsstöd för paketbil kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av endast ett fordon och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av sammanlagt högst fem paketbilar. Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas en juridisk person eller enskild näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Den sökande ska lämna in ansökan om stöd före en bindande anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon. Transport- och kommunikationsverket betalar ut anskaffningsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut.

Anskaffningsstöd kan enligt den gällande lagen ansökas fram till den 31 december 2022. I januari–juli 2022 reserverades det anskaffningsstöd för eldrivna paketbilar för sammanlagt 284 ansökningar. Något anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar reserverades det inte i januari–juli 2022. I antalet ansökningar och det anslag som reserverats har man även beaktat sådana ansökningar i fråga om vilka inget slutligt beslut har fattats. Således är det möjligt att en del av de inkomna ansökningarna inte uppfyller lagens villkor för beviljande av stöd och att de måste avslås. Efterfrågan på gasdrivna paketbilar begränsas av ett mycket begränsat utbud.

| | Ansökningar to- talt (el) | Euro | Ansökningar to- talt (gas) | Euro |
|----------|------------------------------|---------|-------------------------------|------|
| Januari | 30 | 119 177 | 0 | 0 |
| Februari | 32 | 188 378 | 0 | 0 |
| Mars | 72 | 222 761 | 0 | 0 |
| April | 38 | 130 213 | 0 | 0 |

| | | | | |
|------------|-----|-----------|---|---|
| Maj | 40 | 177 802 | 0 | 0 |
| Juni | 38 | 186 570 | 0 | 0 |
| Juli | 34 | 162 668 | 0 | 0 |
| Sammanlagt | 284 | 1 187 569 | 0 | 0 |

Tabell 3: Övergripande läge för inkomna ansökningar om anskaffningsstöd för paketbil och reserverat anslag 1.8.2022, Transport- och kommunikationsverket

2.4 El- och gasdrivna lastbilar

Lastbilarnas andel av utsläppen av växthusgaser inom transporten är avsevärd, eftersom de på grund av sin storlek och massa förbrukar mycket bränsle, och dessutom körs de mycket. Antalet lastbilar är dock rätt litet i förhållande till antalet person- och paketbilar. I slutet av juni 2022 fanns det 99 939 lastbilar i användning i trafiken.

Övergången till fossilfria drivkrafter har framskridit långsamt i fråga om tunga fordon. I slutet av juni 2022 var 97,1 procent av de lastbilar som används i trafiken dieseldrivna, medan 2,3 procent var bensindrivna. Andelen lastbilar i användning i trafiken som drivs med alternativa drivkrafter, här el, gas, laddhybrider och höginblandad etanol dvs. flexfuel, var ca 0,7 procent. Det finns också andra alternativa drivkrafter, t.ex. förnybar diesel. Förnybar diesel har dock inte beaktats i ovannämnda procentandel, eftersom dess användning inte förutsätter ett nytt fordon.

I slutet av juni 2022 fanns det 451 gasdrivna lastbilar i användning i trafiken. Trots att andelen gasdrivna lastbilar bland första registreringar börjat öka under den senaste tiden är deras andel av fordonbeståndet fortfarande mycket liten. Gasdrivna lastbilar är ny teknik som utvecklas. Tills vidare finns det begränsad information om och erfarenhet av användningen av denna teknik. Gasdrivna lastbilar delas in i lastbilar som använder komprimerad naturgas (CNG, dvs. compressed natural gas på engelska) och lastbilar som använder flytande naturgas (LNG, dvs. liquefied natural gas på engelska).

I slutet av juni 2022 fanns det 20 eldrivna lastbilar i användning i trafiken. Leveranserna av eldrivna lastbilar har närmast varit prototypserier. Situationen förväntas förändras inom den närmaste framtiden, eftersom tillverkarna har presenterat sina kommande elbilsmodeller också i Finland, och förhandsförsäljningen av dem har inletts.

Införandet av alternativa drivkrafter för tunga fordon begränsas framför allt av det höga anskaffningspriset för sådana fordon och av det begränsade utbudet modeller för olika användningsändamål. För att vara ett kommersiellt attraktivt alternativ måste den alternativa drivkraften till sina drifts- och kapitalkostnader under bilens livscykel vara konkurrenskraftig. Variationsintervallet för anskaffningspriset för tunga fordon är stort beroende på fordonets egenskaper och storlek. Enligt uppskattningar av myndigheterna och Autoalan tiedotuskeskus är priserna för gasdrivna fordon år 2021 ca 15–30 procent högre än för dieseldrivna fordon, vilket innebär ett anskaffningspris som är tiotusentals euro högre beroende på fordonets egenskaper. Eldrivna lastbilar är fortfarande ovanliga, vilket gör det svårt att för dem beräkna motsvarande anskaff-

ningspris i förhållande till dieseldrivna lastbilar. Tekniken och modellsortimentet är först i utveckling och därmed är anskaffningskostnaderna för eldrivna lastbilar betydligt högre än för diesellastbilar.

Anskaffningsstöd för lastbil enligt den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd har kunnat sökas sedan den 1 januari 2022. Anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en fysisk person, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny eldriven lastbil, eldriven släpvagn eller gasdriven lastbil som inte har genomgått en första registrering.

Beloppet av anskaffningsstöd för lastbil är beroende av fordonets storlek. Stödet kan beviljas för anskaffning av en lastbil som använder komprimerad gas, varvid stödbeloppen är 2 000 euro, 4 000 euro eller 6 000 euro, och för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas, varvid stödbeloppet är 14 000 euro. Anskaffningsstödet för eldrivna lastbilar och släpvagnar är 6 000–50 000 euro beroende på fordonets storlek. Anskaffningsstöd för lastbil kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av endast ett fordon och en juridisk person eller enskild näringsidkare för anskaffning av sammanlagt högst fem lastbilar. Det maximala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas en juridisk person eller enskild näringsidkare för näringsverksamhet får dock inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Den sökande ska lämna in ansökan om stöd före en bindande anskaffning eller långtidshyrning av ett fordon. Transport och kommunikationsverket betalar ut anskaffningsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut.

Anskaffningsstöd kan enligt den gällande lagen ansökas fram till den 31 mars 2023. I januari–juli 2022 reserverades det anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar för sammanlagt 46 ansökningar. Under samma tidsperiod reserverades det anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar för sammanlagt 10 ansökningar. I antalet ansökningar och det anslag som reserverats har man även beaktat sådana ansökningar i fråga vilka inget slutligt beslut har fattats. Således är det möjligt att en del av de inkomna ansökningarna inte uppfyller lagens villkor för beviljande av stöd och att de därmed måste avslås.

| | Ansökningar totalt (el) | Euro | Ansökningar totalt (gas) | Euro |
|------------|-------------------------|---------|--------------------------|---------|
| Januari | 3 | 54 000 | 0 | 0 |
| Februari | 0 | 0 | 16 | 170 383 |
| Mars | 2 | 18 000 | 10 | 153 028 |
| April | 1 | 18 000 | 14 | 160 000 |
| Maj | 1 | 40 000 | 1 | 14 000 |
| Juni | 2 | 24 000 | 4 | 70 000 |
| Juli | 1 | 40 000 | 1 | 4 000 |
| Sammanlagt | 10 | 194 000 | 46 | 571 411 |

Tabell 4: Övergripande läge för inkomna ansökningar om anskaffningsstöd för lastbil och reserverat anslag 1.8.2022, Transport- och kommunikationsverket

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att inom ramen för besluten om anslagsfördelning från april 2022 göra det möjligt att ansöka om anskaffningsstöd för lastbil och paketbil före utgången av 2024. Syftet är också att klargöra ansökningsprocessen för anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd genom att förkorta ansökningstiden så att den bättre motsvarar tillgången på anslag.

Vidare är ett mål med propositionen att möjliggöra behandling enligt den gällande lagen av sådana ansökningar om anskaffningsstöd för renodlad elbil som lämnats in med stöd av den upphävda lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd (971/2017) och som gäller bilar som inte hinner genomgå första registrering under 2022 på grund av brist på bilkomponenter.

Syftet är att främja de nationella målen i en brytningstid för bilbeståndet och på så sätt göra det möjligt att minska utsläppen inom transporten. Enligt färdplanen för fossilfria transporter är målet för hela bilbeståndet att det år 2030 ska finnas ca 45 000 eldrivna paketbilar i trafik, varav minst hälften är renodlade elbilar. När det gäller gasdrivna fordon är målet ca 130 000 person- och paketbilar 2030. Motsvarande mål för tunga fordon är ca 4 600 eldrivna lastbilar och ca 6 200 gasdrivna lastbilar och bussar.

Syftet med anskaffningsstöd för lastbilar och paketbilar är att göra el- och gasdrivna fordon mer attraktiva och öka efterfrågan på dem. Målet är att sänka anskaffningskostnaderna för el- och gasdrivna lastbilar och paketbilar, vilket i sin tur gör det möjligt för fler köpare att skaffa fordonen i fråga. Stöden främjar utvecklingen av marknaden för fordon som använder alternativa drivkrafter samt den gröna omställningen inom transportsektorn.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att ansökningstiderna för anskaffnings- och konverteringsstöd ändras. Det föreslås att lagen ändras så att ansökningstiden för anskaffningsstöd för paketbil och lastbil fortsätter fram till och med den 31 december 2024. Enligt förslaget förkortas ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd så att den tar slut den 31 december 2022. Dessutom föreslås det i propositionen att lagens giltighetstid fortsätter till och med den 31 december 2026. Enligt den gällande lagen kan anskaffningsstöd för paketbil sökas fram till och med den 31 december 2022. Anskaffningsstöd för renodlad elbil, konverteringsstöd och anskaffningsstöd för lastbil kan enligt den gällande lagen sökas fram till och med den 31 mars 2023. De föreslagna ändringarna grundar sig på beslut om anslagsfördelning fattade i april 2022. Riksdagen godkände den 28 juni 2022 besluten om anslagsfördelning i fråga om år 2022 som en del av den andra tilläggsbudgeten för 2022.

Vidare föreslås det ändringar i paragraferna om tillämpningsområde, ikraftträdande och förutsättningar för beviljande av stödet. Dessa ändringar möjliggör att behandlingen av anskaffningsstöd som ansökts med stöd av den upphävda lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd (971/2017) slutförs med iakttagande av bestämmelserna i den gällande lagen. Samtidigt föreslås det att en ny övergångsbestämmelse fogas till lagen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

I denna proposition föreslås det att ansökningstiden för anskaffningsstöd för renodlad elbil och konverteringsstöd förkortas så att den tar slut den 31 december 2022. Enligt den gällande lagen kan man ansöka om anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd fram till utgången av mars 2023. Det föreslås att ansökningstiden ändras eftersom det utifrån riktlinjer av ministerarbetsgruppen för beredskap inte finns anslag att tillgå efter 2022. Den föreslagna ansökningstiden motsvarar bättre det uppskattade anslaget.

Enligt färdplanen för fossilfria transporter reserveras för anskaffningsstöd och konverteringsstöd 2022–2025 sammanlagt 24 miljoner euro, dvs. sex miljoner euro per år. I den kompletterande budgetpropositionen för 2022 överfördes till moment 30.20.51 ett reservationsanslag från 2020–2021 på ca fem miljoner euro, som har beviljats med stöd av den tidigare gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd, men inte använts. Enligt budgeten för 2022 reserveras år 2022 sammanlagt 13 miljoner euro tilläggsfinansiering för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd.

År 2022 finns det enligt förslaget ca 18 miljoner euro att tillgå för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd, varav sammanlagt 497 411 euro i slutet av maj har reserverats för gasdrivna lastbilar. Inget anslag har anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd år 2023.

I januari–juli 2022 ansöktes det om stöd i genomsnitt ca 950 gånger i månaden. Konverteringsstöd för etanolkonvertering söktes i januari–juli 2022 i genomsnitt 107 gånger i månaden, medan stöd för gaskonvertering söktes i genomsnitt 18 gånger i månaden. Med nuvarande åtgång kommer det anslag som i riktlinjerna från april och juni 2022 reserverats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd att ta slut i september 2022.

Effekten av att stödprogrammet för renodlade elbilar avslutas bedöms vara liten på efterfrågan, eftersom det under 2022 har uppstått ett globalt efterfrågeöverskott på marknaden för renodlade elbilar. Efterfrågan på renodlade elbilar överstiger utbudet även i Finland. Anskaffningspriset på renodlade elbilar förväntas inte ha sjunkit till samma nivå som priset på motsvarande förbränningsmotorbilar ännu vid medlet av 2020-talet, vilket var bedömningen vid beredningen av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter, eftersom priserna för renodlade elbilar på grund av den stora efterfrågan inte kan antas sjunka linjärt. Elbilars attraktionskraft påverkas också av den avsevärda ökningen i priserna för bensin och diesel under 2021–2022.

Tillverkningen av renodlade elbilar påverkas dessutom av den brist på bilkomponenter som uppstod under covid-19-epidemin och som har förvärrats till följd Rysslands anfallskrig. Fördröjningar med leveranserna har gällt alla nya bilar, men det är renodlade elbilar som fördröjts mest, eftersom de har fler halvledarkomponenter än traditionella förbränningsmotorbilar. På grund av komponentbristen har leveranstiderna för bilar blivit exceptionellt långa. Därför hinner behandlingen av alla ansökningar om anskaffningsstöd för renodlade elbilar som lämnats in med stöd av den upphävda lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd (971/2017) sannolikt inte slutföras under 2022. Således föreslås det sådana ändringar i lagen som möjliggör att behandlingen av ansökningar om anskaffningsstöd för renodlade elbilar som lämnats in med stöd av den gamla lagen slutförs i enlighet med den gällande lagen. Det föreslås att det till lagen fogas en ny övergångsbestämmelse enligt vilken behandlingen av ansökningar som är anhäng-

iga vid ikraftträdandet av lagen ska slutföras med iakttagande av den föreslagna lagen. Därutöver ska 1, 3 och 23 § i den gällande lagen ändras så att det är möjligt att bevilja stöd i enlighet med lag 1289/2021.

Det har redan reserverats anslag för de ansökningar som lämnats in med stöd av den gamla lagen (971/2017), så den föreslagna ändringen inverkar inte på anskaffningsstöden för renodlade elbilar. Beloppet på anskaffningsstödet för renodlade elbilar är lika stort enligt både den upphävda och den gällande lagen. Också kraven på en elbil för vilken det beviljats stöd är de samma.

4.3 De huvudsakliga konsekvenserna för anskaffningsstödet för paketbilar

Den föreslagna förlängningen av stödperioden för anskaffning av paketbil kan bedömas öka handeln med el- och gasdrivna paketbilar under 2023 och 2024.

I den kompletterande budgeten för 2022 anvisades ett anslag på 1,5 miljoner euro för anskaffningsstödet för paketbilar. I slutet av juli 2022 hade stödet sökts sammanlagt 284 gånger, varvid 1 187 569 euro av anslaget hade reserverats. I genomsnitt reserverades det anskaffningsstöd för paketbilar till ett belopp på ca 170 000 euro i månaden. Med nuvarande åtgång kommer det anslag på 1,5 miljoner euro som i den kompletterande budgeten för 2022 budgeterats för anskaffningsstöd för paketbilar att ha reserverats slut i början av hösten 2022.

Ministerarbetsgruppen för beredskap beslutade i april 2022 att anslaget för anskaffningsstöd för paketbilar ska ökas med sammanlagt 4,5 miljoner euro 2022 och 2023. Enligt riktlinjerna för anslaget skulle det reserveras 6 miljoner för anskaffningsstöd för paketbilar, vilket motsvarar de anslag för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paketbilar som enligt färdplanen för fossilfria transporter reserverats för 2022–2025. Med nuvarande åtgång bedöms det att anslaget för anskaffningsstöd för paketbilar räcker till november 2024. Det är dock värt att notera att åtgången för paketbilar förväntas öka under de kommande åren, vilket också påverkar anslagets tillräcklighet. Om åtgången däremot minskar, räcker anslagen till slutet av den planerade förlängda ansökningstiden, dvs. den 31 december 2024.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning kommer anskaffningsstödet för el- och gasdrivna paketbilar att räcka till ca 1 500 paketbilar under 2022–2024. Enligt den uppskattningen räcker tilläggsanslagen för anskaffningsstödet för åren 2022, 2023 och 2024.

För eldrivna paketbilar beviljas anskaffningsstödet stegvis enligt transportkapacitet så att stödet är 2 000 euro för små paketbilar, 4 000 euro för medelstora paketbilar och 6 000 euro för stora paketbilar. Därmed är efterfrågan på stöd beroende av storleken på de paketbilar som skaffas. Det genomsnittliga beloppet av anskaffningsstöd för paketbil var i början av året 4 000 euro.

Efterfrågan på anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar har under 2022 varit mindre än beräknat. Stöd har sökts för paketbilar som är större än beräknat. Transport- och kommunikationsverket har bedömt att den totala utsläppsminskningen under livscykeln för de paketbilar som stöds är ca 40 000 ton koldioxidekvivalenter, om paketbilens livscykel är 16 år. När alla bilar som skaffats med anskaffningsstöd är i användning är den årliga utsläppsminskningen ca 2 600 ton koldioxidekvivalenter. I vilken utsträckning de eftersträvade miljöeffekterna av den gasdrivna fordonsparken kommer att uppnås beror i hög grad på om fordonen använder naturgas eller biogas. Användningen av naturgas som bränsle minskar koldioxidutsläppen med ca 10–20 procent.

4.4 De huvudsakliga konsekvenserna för anskaffningsstödet för lastbilar

Den föreslagna förlängningen av stödperioden för anskaffning av lastbil bedöms öka handeln med el- och gasdrivna lastbilar under 2023 och 2024.

Enligt budgetpropositionen för 2022 anvisas ett anslag på två miljoner euro för anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar. I slutet av juli 2022 hade 194 000 euro av detta anslag reserverats. Under början av 2022 finansierades anskaffningsstöden för gasdrivna lastbilar med ett reservationsanslag från 2021. Detta anslag reserverades slut i april 2022. Under januari–juni 2022 söktes anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar sammanlagt 45 gånger. I den andra tilläggsbudgeten för 2022 ändrades dispositionsplanen så att anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar finansieras med samma anslag som eldrivna lastbilar. Under januari–juli 2022 söktes anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar sammanlagt 46 gånger, vilket motsvarar 571 411 euro.

Med nuvarande åtgång kommer anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar att tas i anspråk till ett belopp av sammanlagt ca 1,1 miljoner euro under 2022. Därmed skulle det från 2022 bli över ca 1,2 miljoner euro av anslaget för anskaffningsstöd för lastbilar. Ministerarbetsgruppen för beredskap har dessutom beslutat att det 2022 och 2023 reserveras tilläggsfinansiering på sammanlagt fyra miljoner euro för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar. Enligt färdplanen för fossilfria transporter reserveras det sammanlagt 10 miljoner euro per år för anskaffningsstöd för el- och gasdrivna lastbilar, totalt 90 miljoner euro åren 2022–2030. De riktlinjer om anslagen som det hittills beslutats om fullföljer delvis målet enligt färdplanen för fossilfria transporter.

Det är emellertid svårt att bedöma åtgången av anskaffningsstöd, eftersom t.ex. priset på naturgas och biogas har en väsentlig inverkan på efterfrågan på gasdrivna lastbilar. Det går inte att bedöma prisutvecklingen för och de framtida prisförhållandena mellan drivkrafterna, i och med att betydande osäkerhet inför framtiden råder.

Det finns tydliga besked om att marknaden för eldrivna lastbilar lär växa, eftersom tillverkarna presenterar förhandsuppgifter om nya modeller och påbörjad produktion. I bedömningarna finns det dock mycket stor osäkerhet i fråga om hur mycket stöden kan påverka efterfrågan. Marknaden för eldrivna lastbilar håller först på att komma i gång och det är motiverat att använda stöd för att sätta i gång marknaden, men det är inte möjligt att göra några exakta kvantitativa konsekvensbedömningar för antalet sålda eldrivna lastbilar och deras effekt på koldioxidutsläppen. Det är svårt att bedöma både antalet stödansökningar och för hur stor del av stödmottagarna som stödet påverkar anskaffningen, vilket skulle upplysa om den faktiska effekten på utsläppen. Man kan likväl anta att en likadan vändning till förmån för elen som skedde i fråga om person- och paketbilar förr eller senare också sker i fråga om lastbilars livscykelkostnader. Batteri- och kraftöverföringstekniken, inklusive kostnaderna, utvecklas på motsvarande sätt och lägre drifts- och underhållskostnader talar för el som drivkraft. Anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar har under januari–juli 2022 sökts 10 gånger, vilket motsvarar ansökningar om 194 000 euro.

Det uppskattas att det kommer att finnas ett stort överskott av anslag från 2022 för nästa år, men att efterfrågan kommer att öka under 2023, så att anslaget tar slut under 2024. Om det i genomsnitt går åt 160 000 euro i stöd per månad, kommer det för 2022 och 2023 planerade tilläggsanslaget på fyra miljoner euro att räcka i 25 månader. Det bör dock beaktas att den faktiska åtgången av stöd kan ha påverkats av att det nuvarande anslaget för anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar tagit slut.

| Kategori (t) | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Sammanlagt | CO2t/livscykel/ dieselbil |
|------------------|------|------|------|------|------------|------------------------------|
| 3,5–5,9 | 5 | 20 | 50 | 80 | 155 | 126 |
| 6–15,9 | 5 | 15 | 30 | 60 | 110 | 224 |
| 16–25,9 | 10 | 25 | 50 | 100 | 185 | 326 |
| 26– | 5 | 10 | 30 | 60 | 105 | 490 |
| 40-kombinationer | 5 | 10 | 25 | 50 | 90 | 1 000 |
| 60-kombinationer | 0 | 5 | 15 | 30 | 50 | 1 100 |
| PHEV | 5 | 10 | 20 | 50 | 85 | 238 |
| Sammanlagt | 35 | 95 | 220 | 430 | 780 | |

Tabell 5: Det uppskattade antalet ansökningar om anskaffningsstöd för eldrivna lastbilar och förväntad utsläppsminskning inom olika storlekskategorier under olika år

I vilken utsträckning de eftersträvade miljöeffekterna av den gasdrivna fordonsparken kommer att uppnås beror i hög grad på om fordonen använder naturgas eller biogas. Användning av naturgas som bränsle minskar koldioxidutsläppen med ca 10–20 procent. Om fordonen använder naturgas till 80 procent och biogas till 20 procent, är utsläppsminskningen 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 använder biogas till 100 procent, är utsläppsminskningen 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.

Genom stöd till fordon som använder alternativa drivkrafter främjas nya drivkraftslösningar hos företagen och nya marknader för ny drivkraftsteknik för fordon. Marknadsutvecklingen i fråga om tunga fordon befinner sig i ett skede där anskaffningsstöd kan antas ha en gynnsam effekt. Driftskostnaderna för el- och gasdrivna fordon är avsevärt lägre än för dieseldrivna fordon. Anskaffningsstöden gynnar förnyelsen av bilbeståndet vid en tidpunkt där världsmarknadspriserna på råolja innebär ökade bränslepriser och utmaningar för transportbranschen. Övergången till förmånligare drivkrafter kommer transportkunderna till fördel.

4.5 Konsekvenser för myndigheterna

Den behöriga myndighet som avses i lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd är Transport- och kommunikationsverket. Enligt verkets uppskattning förorsakar anskaffningsstöden för

elbilar Transport- och kommunikationsverket arbete även 2023 och för behandlingen av ansökningar under det året bör därför reserveras nio årsverken. Detta förutsätter ett anslag på 1 miljon euro till verket.

Till Transport- och kommunikationsverket har det under 2022 kommit in många ansökningar om anskaffnings- och konverteringsstöd. Till antalet gäller största delen av ansökningarna anskaffningsstöd för eldrivna personbilar. Leveranstiderna för elbilar är långa och en avsevärd del av de bilar som köpts under 2022 kan levereras först 2023, vilket direkt påverkar tidpunkten för de beslut som fattas vid Transport- och kommunikationsverket. Ett positivt beslut om anskaffningsstöd kan fattas först efter att en elbil som uppfyller stöd villkoren har genomgått första registrering. Till följd av detta kommer största delen av besluten om anskaffningsstöd för personbilar att fattas under 2023, trots att ansökningarna har kommit in till behandling vid Transport- och kommunikationsverket under 2022.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning bör det reserveras 4–5 årsverken, dvs. ett anslag på 500 000 euro per år, för åren 2024–2026. Under 2024–2026 kommer förmodligen i regel endast ansökningar om anskaffningsstöd för paket- och lastbilar att behandlas, så behovet av årsverken är inte lika stort som 2023. Om tilläggsanslag inte anvisas för stödet till personbilar, kommer det totala antalet ansökningar att minska avsevärt. På grund av ansökningsförfarandet är processen för behandling av anskaffningsstöd för paket- och lastbilar dock helt manuell, vilket innebär att behandlingen av en ansökan tar längre än i fråga om personbilar. Trots att antalet ansökningar om anskaffningsstöd för paket- och lastbilar för tillfället är litet, kan man anta att antalet kommer att öka under 2023–2024. Ansökningsprocessen för stöden för paket- och lastbilar är ny för aktörerna, vilket har medfört arbete i synnerhet i form av rådgivning. I fråga om stöden för paket- och lastbilar är det särskilt viktigt att ett villkorligt beslut kan fattas så snart som möjligt efter att ansökan kommit in, så att sökanden kan göra den faktiska anskaffningen. För en betydande del av ansökningarna om anskaffningsstöd för paket- och lastbilar har behandlingen inneburit många förfrågningar och mycket rådgivning och prövning från fall till fall. Detta kommer att bli allt vanligare då antalet ansökningar ökar under de kommande åren.

Utifrån det som beskrivits ovan har Transport- och kommunikationsverket uppskattat att det för behandlingen av ansökningar om anskaffnings- och konverteringsstöd bör reserveras 9 årsverken år 2023 och 4–5 årsverken åren 2024–2026.

I budgetpropositionen för 2023 eller planen för de offentliga finanserna för 2023–2026 har det inte reserverats någon särskild finansiering för stöd enligt lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd. Kostnaderna ska vid behov finansieras genom omfördelning av förvaltningsområdenas anslag.

4.6 Konsekvenser för statsfinanserna

För anskaffningsstöd för paketbil år 2022 har det reserverats ett anslag på totalt 4,5 miljoner euro. I den kompletterande budgeten för 2022 godkändes ett anslag på 1,5 miljoner euro, utöver vilket ett tilläggsanslag på 3 miljoner euro för stödet till paketbilar godkändes som en del av den andra tilläggsbudgeten för 2022. Dessutom fastställde ministerarbetsgruppen för beredskap den 7 april 2022 att ett tilläggsanslag på 1,5 miljoner euro reserveras för anskaffningsstöd för paketbilar 2023.

För anskaffningsstöd för lastbil år 2022 har det reserverats ett anslag på totalt 5 miljoner euro. I den kompletterande budgeten för 2022 godkändes ett anslag på 2 miljoner euro, utöver vilket ett tilläggsanslag på 3 miljoner euro för stödet till lastbilar godkändes som en del av den andra

tilläggsbudgeten för 2022. Dessutom fastställde ministerarbetsgruppen för beredskap den 7 april 2022 att ett tilläggsanslag på 1 miljon euro reserveras för anskaffningsstöd för lastbilar 2023.

Det har beslutats om finansiering på sammanlagt 13 miljoner euro för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd år 2022. För anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd reserverades i den andra tilläggsbudgeten för 2022 finansiering på 9,5 miljoner euro. När det gäller 2023 beslutade ministerarbetsgruppen för beredskap i april 2022 om att 3,5 miljoner euro ska anvisas för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd. Ministerarbetsgruppen för hållbar tillväxt beslutade på sitt möte den 22 juni 2022 att detta belopp på 3,5 miljoner euro ska överföras till 2022. Under 2022 har dessutom ett reservationsanslag från 2020–2021 på ca 5 miljoner euro varit i användning. Detta anslag har beviljats med stöd av den tidigare gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd. Enligt riktlinjerna från juni har inget anslag anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd år 2023.

I budgetpropositionen för 2022 budgeterades det tidigare som en del av EU:s återhämtnings- och resiliensplan (RRF) 2,5 miljoner euro för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd. Ministerarbetsgruppen för hållbar tillväxt beslutade att minska det RRF-anslag som anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd med sammanlagt 5 miljoner euro; 2,5 miljoner euro från 2022 och 2,5 miljoner euro från 2023. Ändringen beror på att Finlands förvärv minskar i och med en uppdatering av återhämtnings- och resiliensplanen.

Fortsättning av de i propositionen föreslagna programmen för anskaffningsstöd för paket- och lastbilar ökar statens utgifter med 2,5 miljoner euro år 2023. Enligt förslaget fördelas anslaget så att 1,5 miljoner euro anvisas för anskaffningsstödet för el- och gasdrivna paketbilar och 1 miljon euro för anskaffningsstödet för el- och gasdrivna lastbilar. Ingen tilläggsfinansiering har anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd år 2023.

5 Remissvar

Utkastet till proposition var på remiss hos sammanlagt 27 instanser, inklusive organisationer, företrädare för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter. Remissinstanserna var: jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsmi- nisteriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, miljöministeriet, Transport- och kom- munikationsverket, Finlands miljöcentral, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och -industrin rf, Bioenergi rf, Finsk Energiindustri rf, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Avfallshanteringsföreningen rf, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf och Teknologiindustrin rf. Det kom in 20 utlåtanden om utkastet till proposition. Utlåtanden lämnades av finansministeriet, Ålands landskapsrege- ring, Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, Bilimportörerna och -indu- strin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Bioenergi rf, Etanoliautoilijat ry, ITS Finland ry, Kaasu- autoilijat ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Maakuljetuspooli, Rahtarit ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Suomen Taksiliitto ry, arbetsgruppen för handikappolitik vid råden för per- soner med funktionsnedsättning och en privatperson. Jord- och skogsbruksministeriet, justitie- ministeriet, inrikesministeriet och arbets- och näringsministeriet meddelade att de inte har något att yttra.

I allmänhet understödde remissinstanserna förslaget om att förlänga ansökningstiden för an- skaffningsstöd för paketbilar och lastbilar samt lagens giltighetstid. I utlåtandena föreslogs vissa ändringar i stödvillkoren och beviljandet av stöd.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande att Finlands återhämtnings- och resiliensplan har uppdaterats den 30 juni 2022, till följd av vilket det beslutades om att avskaffa anskaffningsstödet för elbilar. Anskaffningsstödet för 2022 sänks och inget anslag har anvisats för stödet 2023. Finansministeriet kritiserade propositionen för att ansökningstiderna för stöden till största delen var längre än vad stödbeloppen beräknas räcka till för, med undantag av stödbeloppet och ansökningstiden för lastbilar. Ministeriet kritiserade också det att ansökningstiden i fråga om personbilar inte hade ändrats i propositionen, trots att det anslag som står till förfogande med nuvarande ansökningsmängder kommer att ta slut redan under 2022. Ministeriet anmärkte också om de åtgärder som redan vidtagits för att stödja anskaffningen av renodlade elbilar, såsom ändringar av beskattningsgrund och åtgärder inom beredskapspaketet Fit for 55. Dessutom framförde ministeriet att kostnaderna för de extra årsverkerna vid Transport- och kommunikationsverket är omfattande och bör därmed motiveras noggrant. Finansministeriet påpekar i sitt utlåtande att behovet av nio extra årsverken vid Transport- och kommunikationsverket åren 2023–2026 framförs i avsnittet om konsekvenser för myndigheter, trots att anslaget för anskaffningsstöden 2023 är sammanlagt 2,5 miljoner euro och ingen finansiering finns för de följande åren. Enligt utlåtandet bör det utredas hur dessa kostnader kan täckas.

Ålands landskapsregering konstaterade att den förhåller sig positiv till förlängningen av stödtiden. Enligt landskapsregeringen bidrar förslaget till att förnya fordonsbeståndet med fordon som drivs med alternativa bränslen.

Transport- och kommunikationsverket ansåg att förslaget om förlängda ansökningstider är behövligt och understödde förlängningen av lagens giltighetstid, vilket gör det möjligt att slutföra behandlingen av ansökningar under lagens giltighetstid. Verket ansåg det också vara viktigt att de administrativa kostnaderna av förlängda ansökningstider och en längre giltighetstid för lagen har beaktats i avsnitt 4.4 och 4.5 i propositionen. De föreslagna anslagen för Transport- och kommunikationsverket säkerställer tillräckliga resurser för behandlingen av ansökningarna.

Finlands miljöcentral understöder propositionen i fråga om eldrivna paket- och lastbilar, men framförde att det finns problem med gasdrivna bilar och konstaterade att det finns skäl att ompröva huruvida det är förnuftigt att stödja sådana bilar. Miljöcentralen påpekade att förutsättningarna för att gynna gasdrivna bilar har förändrats till följd av kriget i Ukraina.

Bilimportörerna och -industrin rf samt Autoalan Keskusliitto ry, ITS Finland ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf och arbetsgruppen för handikappolitik föreslår att anskaffningsstöd även ska erbjudas vätgasdrivna paket- och lastbilar. Förslaget har inte beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen, eftersom väte fortfarande utvecklas som drivkraft inom transporten. Medan tekniken i fråga utvecklas under stödperioden kommer en eventuell utvidgning av stödprogrammet till att också gälla andra alternativa drivkrafter att ses över. Bilimportörerna och -industrin rf och Logistiikkayritysten liitto ry föreslog att stödet även ska gälla laddbara hybridlastbilar.

Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry betonade behovet av fortsatt anskaffningsstöd. I utlåtandet föreslogs det också att processen för ansökan om anskaffningsstöd förenklas och att det maximala antal bilar som kan skaffas med stödet ökas. Logistiikkayritysten liitto ry understödde dessa föreslagna ändringar. Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry föreslog också att registreringstiden för bilar vars anskaffningsstödsperiod tagit slut vid utgången av 2021 fortsätts till och med den 30 juni 2023, eftersom alla elbilar inte hinner genomgå första registrering före den 31 december 2022. Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry ansåg det också behövligt att höja prisgränsen för nya bilar som omfattas av stöd villkoren till 65 000 euro. Dessutom föreslog Bilimportörerna och -industrin rf och

Autoalan Keskusliitto ry att man bereder sig för att anslaget tar slut med en eventuell tilläggsbudgetproposition samt att man gör anskaffningsstödet för renodlade elbilar tillgängligt också för anskaffning av personbilar för företagsbruk.

Bioenergi rf och Maakuljetuspooli meddelade att de understöder lagförslaget som det är. Bioenergi rf konstaterade att det i det nuvarande marknadsläget inte är behövligt att betinga till användning av biogas. Kaasuautoilijat ry delar denna ståndpunkt. Etanoliautoilijat ry konstaterade att anskaffningsstödet bör utvidgas till att också omfatta etanoldrivna paketbilar och konverteringsstödet bör utvidgas till etanolkonvertering av paketbilar. Enligt Etanoliautoilijat ry vore det bra att kontrollera om nivån på konverteringsstöden kan höjas, så att de bättre motsvarar höjningen av den allmänna prisnivån. Föreningen föreslog att budgeten ses över tidvis och att eventuella ickereserverade medel överförs till det allmänna momentet för anskaffnings- och konverteringsstöd. ITS Finland ry ställde sig bakom förlängningen av ansökningstiderna för anskaffningsstöd och av lagens giltighetstid. Därutöver anser föreningen att övergången i fråga om last- och paketbilar bör påskyndas t.ex. genom att överväga höjningar av anskaffningsstöden och utvecklat optimerade rutter.

Kaasuautoilijat ry understöder regeringens proposition och hoppas att även anskaffningsstödet för gasdrivna personbilar fortsätts. Enligt föreningen kan det finnas skäl att utöver de åtgärder som redan föreslagits även överväga att för viss tid befria importerade gasbilar från drivkraftsskatt.

Rahtarit ry meddelade att de stöder förslaget med små förbehåll och ställer sig bakom Bilimportörernas utlåtande. Föreningen är bekymrad över elenergens tillräcklighet och framförde att det enklaste sättet att minska utsläppen är att öka användningen av biodiesel.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf stöder fortsättningen av anskaffningsstödet. Enligt SKAL rf bör användningen av finansieringen följas noggrant och man bör bereda sig på eventuella behov av tilläggsfinansiering. SKAL rf anser att man vid sidan av anskaffningsstöd för bilarna bör göra ansemliga satsningar på ett omfattande nätverk för laddning och tankning.

Suomen Taksiliitto ry föreslog att stödet i fortsättningen också ska beviljas näringsidkare och att prisgränsen för elbilar höjs från 50 000 euro till 70 000 euro.

Arbetsgruppen för handikappolitik vid råden för personer med funktionsnedsättning kritiserade i sitt utlåtande bristen på bedömning av konsekvenser för personer med funktionsnedsättning. Enligt utlåtandet bör fordon som används av personer med svår funktionsnedsättning särbehandlas positivt.

En enskild person lyfte i sitt utlåtande fram behovet av att minska elförbrukningen och betonade de naturresursbrister som påverkar tillverkningen av elbilar. Denna person ifrågasatte huruvida stöden är den mest effektiva formen av miljöskydd.

Remissvaren har i tillämpliga delar beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen. Syftet med propositionen är inte att ompröva vilka drivkrafter som stöds eller vad villkoren för beviljande av anskaffningsstöd är, varvid remissvar som gäller dessa frågor inte har beaktats vid den fortsatta beredningen. Synpunkterna om ansökningstidernas längd i finansministeriets utlåtande har beaktats vid beredningen av propositionen. Därutöver har Transport- och kommunikationsverkets behov av anslag preciserats i propositionen. I det utlåtande som lämnades av Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry lyftes det fram att behandlingen av stöd som söktes med stöd av den gamla lagen bör slutföras, vilket har beaktats i propositionen.

Det föreslås att en ny övergångsbestämmelse fogas till lagen. Därutöver föreslås det att stöd-villkoren ändras så att behandlingen av ansökningar som lämnats med stöd av den gamla lagen kan slutföras med iakttagande av den gällande lagen i sådana situationer där en elbil inte hinner genomgå första registrering före den 31 december 2022.

6 Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att paragrafen förenklas genom att den ändras så att den text som överlappar tillämpningsområdet stryks. Det föreslås att paragrafen förtydligas så att det till paragrafen fogas ett nytt *2 mom.* i vilket det föreskrivs om de anskaffningsstöd och det konverteringsstöd som omfattas av lagens tillämpningsområde samt om ansökningstiderna för dem. Bestämmelserna om stödets ansökningstider ingår i 23 § i den gällande lagen. Enligt förslaget finns det i fortsättningen bestämmelser om de anskaffningar som omfattas av lagens tillämpningsområde och om deras ansökningstider i 1 § 2 mom.

Det föreslås att ansökningstiderna ändras så att de motsvarar de nya ansökningstiderna enligt de riktlinjer för anslag som ministerarbetsgruppen för beredskap beslutade om i april 2022. Enligt föreslagna *2 mom. 1 punkten* tillämpas lagen på anskaffningsstöd för renodlad elbil som söks senast den 31 december 2022. Enligt föreslagna *2 mom. 2 punkten* tillämpas lagen på konverteringsstöd som söks senast den 31 december 2022. Ingen tilläggsfinansiering har anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd. Enligt uppskattningar reserveras anslaget slut under början av hösten, och därför föreslås det att ansökningstiderna förkortas.

Enligt föreslagna *2 mom. 3 punkten* tillämpas lagen på anskaffningsstöd för paketbil som söks senast den 31 december 2024. Enligt föreslagna *2 mom. 4 punkten* tillämpas lagen på anskaffningsstöd för lastbil som söks senast den 31 december 2024. Anslagen för anskaffningsstöden för nya lastbilar och paketbilar beräknas ta slut i slutet av 2024, till följd av vilket det föreslås att också ansökningstiden ska ta slut vid utgången av 2024.

3 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras så att anskaffningsstöd kan beviljas en person som 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil. Ingen tilläggsfinansiering har beviljats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och därför föreslås det att villkoren ändras så att hänvisningen till elbilar som skaffats år 2023 stryks.

I *1 mom.* föreslås dessutom ett tillägg om att anskaffningsstöd även kan beviljas en fysisk person som under 2021 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra en eldriven personbil och har ansökt om anskaffningsstöd enligt 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).

Innan den gällande lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd trädde i kraft fanns det bestämmelser om anskaffningsstöd i den gamla lagen om anskaffnings- och konverteringsstöd (971/2017). Den gamla lagen innehöll bestämmelser om understöd av statens medel under åren 2018–2022, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft. På grund av bristen på elbilskomponenter har bilarnas leveranstider blivit exceptionellt långa. På grund av detta kommer alla elbilar för vilka stöd söktes under den gamla lagen sannolikt inte att hinna genomgå första registrering under 2022. Så att behandlingen av de ansökningar om anskaffningsstöd som lämnats med stöd av den gamla lagen ska kunna slutföras med stöd av den gällande lagen föreslås det att 3 § 1 mom. ändras. Undantaget föreslås gälla sådana elbilar som skaffats 2021 och

för vilka ansökan om anskaffningsstöd lämnats redan under 2021 i enlighet med bestämmelserna i den gamla lagen. Enligt förslaget kan nya ansökningar om anskaffningsstöd för elbilar som skaffats 2021 inte längre lämnas.

4 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras så att anskaffningsstöd för paketbil kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra en el- eller gasdriven paketbil som uppfyller förutsättningarna enligt denna lag eller under åren 2023 eller 2024 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en el- eller gasdriven paketbil som uppfyller förutsättningarna enligt denna lag. De årtal som gäller anskaffning eller långtidshyrning ändras enligt förslaget så att de motsvarar ansökningstiden enligt de nya anslagsbesluten. I övrigt ändras paragrafen inte.

5 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras så att anskaffningsstöd för lastbil kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra en lastbil eller eldriven släpvagn som uppfyller förutsättningarna enligt denna lag eller under åren 2023 eller 2024 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en lastbil eller eldriven släpvagn som uppfyller förutsättningarna enligt denna lag. De årtal som gäller anskaffning eller långtidshyrning ändras enligt förslaget så att de motsvarar ansökningstiden enligt de nya anslagsbesluten. I övrigt ändras paragrafen inte.

6 §. Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras så att konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som år 2022 har konverterat en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Ingen tilläggsfinansiering har beviljats för konverteringsstöd och därför föreslås det att villkoren ändras så att hänvisningen till personbilar som konverterats år 2023 stryks.

23 §. Ikraftträdande. Det föreslås att paragrafens *1 mom.* ändras så att lagens giltighetstid förlängs till och med den 31 december 2026. Enligt förslaget förlängs lagens giltighetstid så att den slutar gälla två år efter den föreslagna sista ansökningdagen för anskaffningsstöd för paket- och lastbilar. Enligt den gällande lagen betalar Transport- och kommunikationsverket 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. Leveranstiderna för bilar kan vara mycket långa och därför kan den första registreringen dröja. På grund av detta föreslås en lång giltighetstid för lagen.

Det föreslås att paragrafens *2 mom.* upphävs. I stället föreslås det att bestämmelserna om ansökningstiderna för anskaffningsstöden och konverteringsstödet ska finnas i 1 §.

Det föreslås att *3 mom.* ändras. 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 enligt gällande 23 § *3 mom.* de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet samt villkoren i stödbeslutet. Den gamla lagen innehöll bestämmelser om understöd av statens medel under åren 2018–2022, inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten, för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft. På grund av bristen på elbilskomponenter har bilarnas leveranstider blivit exceptionellt långa. På grund av detta kommer alla elbilar för vilka stöd sökts under den gamla lagen inte att hinna genomgå första registreringen under 2022. Så att behandlingen av också de ansökningar om anskaffnings-

stöd som lämnats med stöd av den gamla lagen ska kunna slutföras föreslås det att övergångsbestämmelsen i 3 mom. stryks. En ny övergångsbestämmelse föreslås i samband med ändringens ikraftträdandebestämmelse.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2023.

Vidare föreslås det att behandlingen av ansökningar som inlets med stöd av 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) eller lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) slutförs med iakttagande av bestämmelserna i ändringslagen. Behandlingen av tills vidare oavgjorda ansökningar som anhängiggjorts under den gamla lagens giltighetstid och för vilka det redan reserverats anslag, men som inte hinner genomgå första registrering under 2022, ska således enligt förslaget slutföras med iakttagande av bestämmelserna i den gällande lagen. Med slutförd behandling avses att den behöriga myndigheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket, meddelar ett positivt stödbeslut eller avslår ansökan. Ansökningar behandlas automatiskt i enlighet med den nya lagen utan att sökanden behöver ansöka om anskaffningsstöd på nytt. Enligt den gällande lagen kan anskaffningsstöd under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning av endast en renodlad elbil. Stödet kan beviljas endast en gång för en och samma personbil. Således kan redan avgjorda ansökningar inte tas upp till ny behandling.

8 Förhållande till andra propositioner

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

9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

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

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 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. Lagförslaget syftar till att främja utsläppsminskningarna inom transporten genom att öka efterfrågan på utsläppsfria och utsläppssnåla fordon samt alternativa bränslen. Förslaget främjar tillgodoseendet av de grundläggande miljö rättigheterna genom att bidra till att minska koldioxidutsläppen från fordon, utan föroreningar och buller.

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

Kläm

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

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021),

1 §, 3 § 1 mom., 4 § 1 mom., 5 § 1 mom., 6 § 1 mom. och 23 § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

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

Denna lag tillämpas på

- 1) anskaffningsstöd för en personbil som använder el som enda drivkraft (*anskaffningsstöd för renodlad elbil*) som söks senast den 31 december 2022,
- 2) stöd som beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (*konverteringsstöd*) som söks senast den 31 december 2022,
- 3) anskaffningsstöd för en el- eller gasdriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil*) som söks senast den 31 december 2024,
- 4) anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn eller en gasdriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) som söks senast den 31 december 2024.

3 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil

Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas en fysisk person som år 2022 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro och som inte tidigare har genomgått en första registrering. Anskaffningsstöd kan även beviljas en fysisk person som under 2021 har köpt eller förbundit sig att i minst tre år hyra en eldriven personbil och har ansökt om anskaffningsstöd enligt 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). Stödet kan dock inte beviljas för anskaffning av ett fordon som ska registreras för en enskild näringsidkare för näringsverksamhet.

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

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

i minst tre år hyra en ny el- eller gasdriven paketbil som inte har genomgått en första registrering.

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

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

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

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

23 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022 och gäller till och med den 31 december 2026.

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 etanol-drift (971/2017).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Behandlingen av ansökningar som anhängiggjorts med stöd av lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanol-drift (971/2017) eller lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) slutförs med iakttagande av bestämmelserna i denna lag.

Helsingfors den 19 september 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021),

1 §, 3 § 1 mom., 4 § 1 mom., 5 § 1 mom., 6 § 1 mom. och 23 § som följer:

Gällande lydelse

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 eldriven lastbil, en eldriven släpvagn eller en 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.*

3 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil

Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas en fysisk person som *under åren 2022*

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

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

Denna lag tillämpas på

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

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

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

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

3 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för renodlad elbil

Anskaffningsstöd för en renodlad elbil kan beviljas en fysisk person som *år 2022 har köpt*

Gällande lydelse

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 för näringsverksamhet.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

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

2) fordonet genomgår första registrering i Finland,

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

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

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

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

Anskaffningsstöd för en el- eller gasdriven paketbil kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som *under 2022* köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny

Föreslagen lydelse

eller förbundet 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. *Anskaffningsstöd kan även beviljas en fysisk person som under 2021 har köpt eller förbundet sig att i minst tre år hyra en eldriven personbil och har ansökt om anskaffningsstöd enligt 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).* Stödet kan dock inte beviljas för anskaffning av ett fordon som ska registreras för en enskild näringsidkare för näringsverksamhet.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

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

2) fordonet genomgår första registrering i Finland,

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

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

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

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

Anskaffningsstöd för en el- eller gasdriven paketbil kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som *år 2022 har köpt eller förbundet sig att i minst tre år hyra eller*

Gällande lydelse

el- eller gasdriven paketbil som inte har genomgått en första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

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

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

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

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

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

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

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

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

Föreslagen lydelse

under åren 2023 eller 2024 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny el- eller gasdriven paketbil som inte har genomgått en första registrering.

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

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

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

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

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

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

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

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

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

Gällande lydelse

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

- 1) det tunga fordon som anskaffas använder el som enda drivkraft,
- 2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,
- 3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och
- 4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en gasdriven lastbil, om

- 1) det tunga fordon som anskaffas använder gas som huvudsaklig drivkraft,
- 2) fordonet genomgår första registrering i Finland,
- 3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och
- 4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

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

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast

Föreslagen lydelse

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

- 1) det tunga fordon som anskaffas använder el som enda drivkraft,
- 2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,
- 3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och
- 4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en gasdriven lastbil, om

- 1) det tunga fordon som anskaffas använder gas som huvudsaklig drivkraft,
- 2) fordonet genomgår första registrering i Finland,
- 3) man förbinder sig att i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i stödmottagarens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och
- 4) anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

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

Anskaffningsstöd beviljas inte företag i svårigheter. Anskaffningsstöd kan beviljas endast

Gällande lydelse

om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som *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 person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare högst en gång.

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

23 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022 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

Föreslagen lydelse

om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare som *år 2022 har konverterat* en personbil så att den 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 person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare högst en gång.

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

23 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022 och gäller till och med den 31 december 2026.

(23 § 2 mom. upphävs)

Gällande lydelse

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 etanol drift (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.

Föreslagen lydelse

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 etanol drift (971/2017).

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .

Behandlingen av ansökningar som anhängiggjorts med stöd av lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanol drift (971/2017) eller lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) slutförs med iakttagande av bestämmelserna i denna lag.