

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 14 § i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift ändras. Det föreslås att lagens tillämpning både på anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om och på konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om förlängs till den 31 december 2021.

Propositionen hänför sig till statens fjärde tilläggsbudgetproposition för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 december 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Nuläget beträffande anskaffnings- och konverteringsstöd.....	3
3 Målsättning	6
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	7
4.1 De viktigaste förslagen.....	7
4.2 Huvudsakliga konsekvenser.....	7
5 Remissvar	8
6 Specialmotivering.....	9
7 Ikraftträdande.....	9
8 Förhållande till andra propositioner.....	9
9 Förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning	10
LAGFÖRSLAG	11
Lag om ändring av 14 § i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift.....	11
BILAGA	12
PARALLELLTEXT	12
Lag om ändring av 14 § i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift.....	12

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Trafiken har en central betydelse med tanke på uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och Europeiska unionens (EU) åtagande om utsläppsminskningar, eftersom utsläppen från trafiken svarar för cirka en femtedel av alla växthusgasutsläpp i Finland och för cirka 40 procent av utsläppen inom den så kallade ansvarsfördelningssektorn som inte omfattas av utsläppshandeln. Växthusgasutsläppen från inrikestrafiken i Finland uppgick 2019 till sammanlagt cirka 11,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter. År 2019 uppstod cirka 94 procent av utsläppen från den inhemska trafiken inom vägtrafiken, varav 54 procent orsakades av personbilar. Enligt Statistikcentralens preliminära uppgifter minskade utsläppen från den inhemska trafiken år 2020 till 10,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. När det gäller statistiken för 2020 ska dock också undantagssituationen till följd av coronapandemin och dess konsekvenser för den inhemska trafiken beaktas.

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

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

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Beslutet om det lagstiftningsprojekt som gäller regeringens proposition samt övriga handlingar är tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet ([LVM061:00/2021](#)).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Nuläget beträffande anskaffnings- och konverteringsstöd

Lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017, nedan även *lagen om anskaffningsstöd*) trädde i kraft den 1 januari 2018. I lagen föreskrivs det om understöd som beviljas av statens medel för anskaffning eller långtidshyrning av en personbil som använder el som enda drivkraft (anskaffningsstöd) och för gas- och etanolkonverteringar av personbilar (konverteringsstöd) inom ramen för de anslag som reserverats i statsbudgeten 2018–2021.

För hela fyraårsperioden (2018–2021) har det budgeterats 24 miljoner euro, dvs. 6 miljoner euro per år, i anslag för anskaffnings- och konverteringsstöd för personbilar. Det årliga anslag som

RP 166/2021 rd

blivit oanvänt har alltid överförs till följande år. Av det anslag som reserverats för anskaffningsstöd (24 M €) för hela fyraårsperioden (2018–2021) hade ca 13 miljoner euro blivit oanvänt fram till den 13 september 2021. Vid behandlingen av anskaffningsstöd förekommer en viss fördröjning, vilket innebär att siffran är riktgivande. Transport- och kommunikationsverket har uppskattat att om anskaffningsstöd beviljas 360 gånger varje månad under slutet av 2021, kommer ca 9,2 miljoner euro av det anslag som reserverats för hela fyraårsperioden att bli oanvänt. Om handeln med elbilar skulle öka avsevärt och stödet beviljas 500 gånger varje månad, kommer knappt 8 miljoner euro av det anslag som reserverats för hela fyraårsperioden att bli oanvänt.

Nuläget beträffande anskaffningsstöd för elbilar

Enligt 3 § i lagen om anskaffningsstöd kan anskaffningsstöd beviljas en fysisk person som under åren 2018–2021 köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra för eget bruk en ny personbil med el som enda drivkraft, vars totalpris är högst 50 000 euro. Enligt 5 § 1 mom. i lagen uppgår anskaffningsstödet till 2 000 euro. Enligt 8 § i den lagen betalas anskaffningsstödet till den som köper bilen så att den återförsäljare som säljer bilar ger den som köper bilen en sänkning av försäljningspriset till ett belopp som motsvarar anskaffningsstödet, om villkoren i lagen uppfylls. Importören betalar till återförsäljaren ett belopp som motsvarar den rabatt som beviljats köparen, varefter Transport- och kommunikationsverket betalar importören ett belopp som motsvarar den gottgörelse som importören betalat till återförsäljaren. På motsvarande sätt föreskrivs det i 9 § om förfarandet vid betalning av anskaffningsstöd till den som långtidshyr en bil. Enligt paragrafen beviljar en tjänsteleverantör som bedriver långtidsuthyrning en sänkning av hyran som motsvarar anskaffningsstödet till den som långtidshyr bilen, och Transport- och kommunikationsverket betalar till tjänsteleverantören ett belopp som motsvarar sänkningen av hyran. Tjänsteleverantören ska hos Transport- och kommunikationsverket ansöka om gottgörelse inom sex månader från det att den eldrivna bilen har överlämnats till den som hyr bilen.

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

RP 166/2021 rd

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

	2018	2019	2020	2021
Januari		27	247	216
Februari		30	190	182
Mars	43	25	133	332
April	30	35	89	320
Maj	22	11	97	430
Juni	11	19	151	296
Juli	10	27	147	261
Augusti	11	39	154	378
September	22	55	239	
Oktober	26	36	200	
November	25	496	195	
December	42	246	364	
Totalt, köpta [st.]	242	1046	2206	2415
Totalt, hyrda (leasing) [st.]	43	45	146	129
Totalt, köpta och hyrda [st.]	285	1091	2352	2544
<i>Användning av anslag, köpta och hyrda [miljoner euro]</i>	<i>0,57</i>	<i>2,18</i>	<i>4,70</i>	<i>5,09</i>

Efterfrågan på anskaffningsstöd har ökat i och med att efterfrågan på renodlade elbilar har ökat. År 2020 blev handeln med renodlade elbilar livligare i slutet av året då biltillverkarna lanserade sådana renodlade elbilar på marknaden vilka var förmånligare än genomsnittet. Detta kan bedömas delvis bero på den skyldighet som följer av EU-lagstiftningen, enligt vilken biltillverkarna varje kalenderår ska uppnå vissa mål för koldioxidutsläpp, dvs. gränsvärden för personbilar och lätta nyttofordon som registrerats första gången. Bestämmelser om denna skyldighet finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (den s.k. förordningen om CO₂-gränsvärden).

Enligt statsminister Sanna Marins regerings budgetförslag för 2022 ska renodlade elbilar befrias från bilskatt för att främja elektrifieringen. På motsvarande sätt höjs fordonsskattens grundskatt i fråga om renodlade elbilar. Höjningen av fordonsskatten gäller inte renodlade elbilar som tagits i bruk tidigare. Bilskattefriheten gäller bilar som beskattas efter den 1 oktober. Slopandet av bilskatten på renodlade elbilar kan främja bilhandeln mot slutet av 2021.

Nuläget för konverteringsstödet

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

I 4 § i lagen om anskaffningsstöd förskrivs det om förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Enligt den paragrafen kan konverteringsstöd beviljas till en fysisk person som under åren 2018–2021 konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Understöd beviljas om konverteringen till gas- eller etanoldrift har gjorts i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om ändring av bilars och bilsläpvagnars konstruktion som utfärdats med stöd av 7 § i fordonslagen (82/2021) samt om det i trafik- och transportregistret antecknas att gas används som den ena eller som enda drivkraft för personbilen eller om det vid ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas en anteckning om att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen. Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. En och samma person kan beviljas konverteringsstöd högst en gång per kalenderår. Enligt lagens 5 § 1 mom. beviljas av statens medel 1 000 euro för konvertering av en personbil så att den blir gasdriven och 200 euro för konvertering av en personbil så att den blir etanoldriven. Enligt lagens 10 § betalar Transport- och kommunikationsverket konverteringsstöd till ägaren eller innehavaren av en bil som konverterats så att den är gas- eller etanoldriven. I ansökan ska uppgifter lämnas om den använda ändringsserien, om den som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen.

Åren 2018–2021 har konverteringsstöd beviljats sammanlagt 4 768 gånger då det finns tillgång till uppgifter till utgången av augusti 2021. Största delen av konverteringsstöden, 4 351 ansökningar, gällde etanolkonverteringar. Efterfrågan på stöd för gaskonvertering har varit mycket svag, eftersom sammanlagt färre än 450 bilar konverterades 2018–2021. År 2021 beviljades stöd för etanolkonvertering från januari till utgången av augusti sammanlagt 444 gånger. Under samma period har sammanlagt 50 gånger beviljats stöd för gaskonvertering.¹ Man bör dock ta hänsyn till att det vid behandlingen av konverteringsstöd förekommer en viss fördröjning. De statistikförda siffrorna innefattar endast sådana ansökningar som redan har behandlats. Antalet ansökningar om konverteringsstöd som lämnats in till Transport- och kommunikationsverket är något större än de siffror som framgår av statistiken.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att säkerställa att hushållen kan ansöka om anskaffningsstöd och konverteringsstöd inom ramen för det befintliga anslaget också i december 2021. Vidare är det meningen att genom propositionen säkerställa att marknaden för renodlade elbilar fungerar i december 2021, i synnerhet i en situation där efterfrågan på renodlade elbilar antas öka i slutet av året.

Syftet med propositionen är att främja de nationella målen vid förändringen av fordonsparken och att till denna del göra det möjligt att uppnå utsläppsminskningar inom trafiken. Syftet är att främja användningen av alternativa bränslen i trafiken. Genom att öka efterfrågan är det vidare

¹ Traficom: Statistik över konverteringsstöd och anskaffningsstöd för personbilar, uppdaterad 6.9.2021, <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/henkiloautojen-konverteringsstod-och-anskaffningsstod?toggle=beskrivning>.

meningen att främja utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastrukturen för alternativa bränslen.

Syftet med anskaffningsstödet är att göra renodlade elbilar mer attraktiva och öka efterfrågan på dem. Dessutom är syftet med anskaffningsstödet att minska anskaffningskostnaderna för renodlade elbilar, varvid det blir möjligt för flera bilköpare att skaffa sådana. Syftet med anskaffningsstödet är att ändra beteendet hos dem som köper och långtidshyr bilar på ett sätt som gör övergången till utsläppsnål trafik snabbare.

Syftet med konverteringsstödet är att uppmuntra fordonsägarna att ändra sina fordon så att de blir mer utsläppsnåla.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att ikraftträdandebestämmelsen ändras i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift. Det föreslås att 14 § 2 mom. 1 och 3 punkten ändras så att lagen ska tillämpas på anskaffningsstöd och konverteringsstöd som ansöks senast den 31 december 2021. Enligt den gällande lagen tillämpas lagen på anskaffningsstöd och konverteringsstöd som ansöks senast den 30 november 2021.

4.2 Huvudsakliga konsekvenser

Även om marknaden för eldrivna personbilar har förändrats och modellurvalet har utvidgats, kommer det att behövas stödåtgärder för att stärka elbilsbeståndets tillväxt till dess prisparitet uppnås mellan elbilar och förbränningsmotorbilar. Anskaffningspriserna för elbilar har uppskattats vara på samma nivå som anskaffningspriserna för motsvarande förbränningsmotorbilar i mitten av 2020-talet. Det förutspås att priserna på nya elbilar sjunker så att en medelstor elbil och en förbränningsmotorbil kommer att kosta lika mycket 2026. När de bilar som drivs med alternativa drivkrafter som nu köps nya i sinom tid kommer på marknaden för begagnade bilar, kommer de att göra det möjligt för allt fler hushåll att frångå fossila bränslen.

Den föreslagna förlängningen av perioden för anskaffningsstöd kan bedömas öka handeln med renodlade elbilar i december 2021. Anskaffningsstödet sänker försäljningspriserna på renodlade elbilar, vilket i sin tur sänker kostnaderna för elbilar i förhållande till laddbara hybridbilar och förbränningsmotorbilar. En ökad efterfrågan på renodlade elbilar skulle ha positiva effekter för företag som tillverkar, importerar och återförsäljer fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Däremot kommer den föreslagna förlängningen av stödperioden sannolikt att minska populariteten i fråga om diesel- och bensindrivna fordon samt laddbara hybrider i samma utsträckning, varvid de totala konsekvenserna för företag på fordonsmarknaden blir begränsade.

Som en följd av den föreslagna ändringen av bestämmelsen om giltighetstid beräknas att 360–500 renodlade elbilar kommer att säljas mellan den 1 och 31 december 2021 enligt nuvarande stödnivå (2 000 euro). Således kommer uppskattningsvis 720 000–1 000 000 euro av budgeten för anskaffningsstöd att användas till anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Stöd för konvertering av personbilar till etanoldrift har 2021 beviljats i genomsnitt 56 gånger i månaden. Stöd för gaskonverteringar har beviljats i genomsnitt 6 gånger i månaden. Om man utgår från att konverteringsstöd beviljas i samma utsträckning i december 2021, skulle 11 200 euro användas till att konvertera personbilar till etanoldrift och 6 000 euro att konvertera bilar till

RP 166/2021 rd

gasdrift. Något över 17 000 euro av anslaget kommer då att användas för konverteringsstöd i december 2021.

En förlängning av tiden för beviljande av anskaffningsstöd till utgången av december 2021 kan bedömas öka antalet renodlade elbilar som anskaffas med anskaffningsstöd. Propositionen kan således bedömas ha ringa konsekvenser för koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Efterfrågan på konverteringsstöd har hittills varit synnerligen liten och därför kommer den föreslagna ändringen av bestämmelsen om giltighetstid att ha en synnerligen liten inverkan på utsläppen. Konverteringsstöden kan emellertid främja en omställning till fossilfria transporter, eftersom de också gör alternativa drivkrafter tillgängliga för konsumenter som inte har möjlighet att köpa ett helt nytt fordon.

Transport- och kommunikationsverket är statsbidragsmyndighet i fråga om anskaffningsstöd och konverteringsstöd för renodlade elbilar. I propositionen föreslås det att tillämpningen av lagen samt giltighetstiden för bestämmelserna om anskaffningsstöd och konverteringsstöd förlängs med en kalendermånad, från utgången av november 2021 till utgången av december 2021. Reformen anses inte ha några betydande konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets resursbehov eller administrativa kostnader.

5 Remissvar

Propositionen har varit på remiss mellan den 15 och den 21 september 2021. På grund av propositionens brådskande natur har man varit tvungen att avvika från de sedvanliga anvisningarna om remiss och hörande i samband med lagberedning. Propositionen var på exceptionellt kort remiss eftersom avsikten är att lagen ska träda i kraft i december 2021. Den ändring som föreslås i lagen är dessutom av teknisk natur och det föreslås inga andra innehållsmässiga ändringar i lagen.

Utlåtanden om propositionsutkastet begärdes av sammanlagt 21 aktörer till vilka hörde organisationer, representanter för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter. Dessa är jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och -industrin rf, Bioenergi rf, Finsk Energiindustri rf, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry samt Teknologiuustrin rf.

Sammanlagt 12 remissutlåtanden lämnades in. Utlåtanden lämnades in av finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna och -industrin rf, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Etanoliautoilijat ry, St1 Nordic Oy, StepOne Tech Oy, Suomen Taksiliitto ry, Sähköinen liikenne ry samt tre privatpersoner. Jord- och skogsbruksministeriet samt inrikesministeriet meddelade att de inte har något att yttra i ärendet.

I utlåtandena understöddes allmänt förslaget om förlängning av ansökningstiden för anskaffningsstöd och konverteringsstöd till utgången av 2021. I utlåtandena understöddes att stöden förlängs i synnerhet med beaktande av att det finns anslag kvar som inte använts av det redan budgeterade anslaget. I några utlåtanden anmärktes om att propositionen hade en kort remisstid.

Finansministeriet understöder inte anskaffningsstöd för elbil som en åtgärd för att minska utsläppen. Finansministeriet konstaterar i sitt utlåtande att anskaffningsstödet är ett icke

RP 166/2021 rd

kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen och påminner om de ändringar i beskattningen av renodlade elbilar som är under beredning.

Automobilförbundet rf, Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry samt Sähköinen liikenne ry ansåg i sina utlåtanden att det är viktigt att anskaffningsstödet förlängs för att undvika störningar på marknaden som ett avbrott i anskaffnings- och konverteringsstödet eventuellt kunde leda till. Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry önskade att ändringen av bilbeskattningen beaktas i lagens specialmotivering så att det omnämmande som gäller bilskatten stryks.

Etanoliautoilijat ry, StepOne Tech Oy och St1 Nordic Oy understödde att stödet för konvertering av bilar till etanoldrift förlängs och påpekade att bestämmelserna om ändringsbesiktning bör uppdateras i syfte att främja användningen av etanoldrivna bilar. Etanoliautoilijat ry, St1 Nordic Oy och StepOne Tech Oy anmärkte dessutom om den fördröjning som förekommer vid behandlingen av ansökningar om konverteringsstöd för etanoldrift.

Suomen Taksiliitto ry önskade att anskaffningsstödet också skulle riktas till taxitrafiken.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry önskade att åtgärderna i Färdplanen för fossilfria transporter genomförs fullt ut vid uppdateringen av lagen om anskaffningsstöd.

I privatpersonernas utlåtanden understöddes en förlängning av anskaffnings- och konverteringsstöden.

De utlåtanden som kom in under remissbehandlingen föranledde inga ändringsbehov i lagförslaget.

Beredningsunderlaget till regeringens proposition finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskod LVM061:00/2021.

6 Specialmotivering

14 §. *Ikraftträdande.* Det föreslås att 2 mom. 1 punkten ändras så att lagen tillämpas på anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 31 december 2021. Dessutom föreslås att 2 mom. 3 punkten ändras så att lagen tillämpas på konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om senast den 31 december 2021. Bestämmelserna i 1 mom. och i 2 mom. 2 punkten förblir oförändrade.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 december 2021.

8 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig till statens fjärde tilläggsbudgetproposition för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Vid kommunikationsministeriet bereds en regeringsproposition 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. Avsikten är att propositionen

RP 166/2021 rd

ska behandlas i samband med den kompletterande budgeten för 2022. Beredningsunderlaget till regeringens proposition finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med identifieringskod LVM035:00/2021.

9 Förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den allmänna jämlikhetsklausulen i grundlagens 6 § 1 mom. uttrycker huvudprincipen för jämlikhet och jämställdhet. I principen ingår ett förbud mot godtycke och ett krav på likabehandling i likartade fall. Vissa människor eller människogrupper får inte genom lag godtyckligt ges en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra människor eller människogrupper. I den föreslagna lagen är förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för fordon desamma för alla sökande. De som ansöker om stöd behandlas rättvist och jämlikt. Dessutom är det skäl att beakta att ansökan om stöd är frivillig för den som planerar att skaffa ett fordon, och ingen har subjektiv rätt att få sådant anskaffningsstöd för fordon som nämns i lagen.

Med tanke på jämlikheten kan man noggrannare bedöma förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd, enligt vilka stöd beviljas, om det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av understödet står till förfogande. En förutsättning för grundlagens jämlikhetsbestämmelse är att människor behandlas lika i likadana situationer. I ett förfarande enligt den föreslagna lagen har alla som ansöker om stöd lika möjlighet att ansöka om och få stöd så länge som det återstår anslag. Genom att giltighetstiden för anskaffnings- och konverteringsstödet förlängs till utgången av 2021 har flera personer möjlighet att ansöka om dessa stöd. Genom den föreslagna förlängningen av giltighetstiden främjas jämlika möjligheter att ansöka om anskaffnings- eller konverteringsstöd.

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att i enlighet med lag skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Syftet med förslaget är att uppmuntra till anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och på så vis främja efterfrågan på och den andel fordon som drivs med alternativa drivkrafter i fordonsparken. Lagförslaget anses inte ha någon begränsande effekt på näringsfriheten för företag som är verksamma på fordonsmarknaden.

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Syftet med lagförslaget är att främja uppnåendet av utsläppsminskningarna inom trafiken genom att öka efterfrågan på utsläppsfria och utsläppsnåla fordon samt på alternativa bränslen. Lagförslaget främjar tillgodoseendet av de grundläggande miljö rättigheterna genom att det bidrar till att minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och bullerstörningar från fordon.

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

Kläm

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

Lagförslag

Lag

om ändring av 14 § i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017) 14 §, sådan den lyder i lag 840/2020, som följer:

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2022.

Denna lag tillämpas på

- 1) anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 31 december 2021,
- 2) gasanskaffningsstöd som ägaren eller innehavaren av ett fordon ansöker om senast den 30 november 2022,
- 3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om senast den 31 december 2021.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 7 oktober 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av 14 § i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om stöd för anskaffning av eldrivna personbilar, stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- och etanoldrift (971/2017) 14 §, sådan den lyder i lag 840/2020, som följer:

Gällande lydelse

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2022.

Denna lag tillämpas på

- 1) anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 30 november 2021,
- 2) gasanskaffningsstöd som ägaren eller innehavaren av ett fordon ansöker om senast den 30 november 2022,
- 3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om senast den 30 november 2021.

Förslagen lydelse

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018 och gäller till och med den 31 december 2022.

Denna lag tillämpas på

- 1) anskaffningsstöd som importören eller tjänsteleverantören ansöker om senast den 31 december 2021,
- 2) gasanskaffningsstöd som ägaren eller innehavaren av ett fordon ansöker om senast den 30 november 2022,
- 3) konverteringsstöd som ägaren eller innehavaren av en personbil ansöker om senast den 31 december 2021.

Denna lag träder i kraft den 20 .