

RP 46/2024 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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter ändras.

Enligt propositionen ska EU:s reviderade så kallade de minimis-förordning om stöd av mindre betydelse beaktas i de bestämmelser som gäller anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar. Bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar ändras så att de begränsningar för att bevilja anskaffningsstöd för fordon som är avsedda för godstransporter på väg slopas. Enligt förslaget höjs det totala beloppet av stöd per företag för gasdrivna paketbilar och lastbilar till 300 000 euro under tre år.

Dessutom föreslås det att bestämmelserna om konverteringsstöd för personbilar återinförs. Samtidigt föreslås lagens rubrik bli ändrad.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt, dock senast den 1 juli 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	5
2 Nuläge och bedömning av nuläget	5
2.1 Gasdrivna paketbilar och lastbilar	5
2.2 Konvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift	7
2.3 Europeiska unionens lagstiftning.....	10
3 Målsättning	11
4 Förslagen och deras konsekvenser	11
4.1 De viktigaste förslagen	11
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	12
4.2.1 Konsekvenser för anskaffningsstödet för gasdrivna paketbilar och lastbilar och fordonsbeståndet	12
4.2.2 Konsekvenser för konverteringsstödet för etanol- och gaskonverteringar och utförandet av konverteringar.....	13
4.2.3 Konsekvenser för företagen	14
4.2.4 Konsekvenser för växthusgasutsläppen	14
4.2.5 Konsekvenser för grupper av människor	16
4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna	17
4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna	17
5 Alternativa handlingsvägar.....	17
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	17
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	18
5.2.1 Sverige	18
5.2.2 Tyskland	18
5.2.3 Österrike	18
6 Remissvar	18
7 Specialmotivering.....	23
8 Ikraftträdande	26
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	27
LAGFÖRSLAG.....	28
Lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter	28
BILAGA	33
PARALLELLTEXT	33
Lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter	33

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Transportsektorn har en stor betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och fullgörandet av Europeiska unionens (EU) åtagande om utsläppsminskning. Utsläppen från trafiken står för cirka en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser och för cirka 37 procent av utsläppen från den så kallade ansvarsfördelningssektorn, som inte omfattas av utsläppshandeln. Utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken uppgick 2022 till sammanlagt cirka 9,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Cirka 96 procent av utsläppen från inrikestrafiken härrörde 2022 från vägtrafiken, av vilket cirka 51 procent var utsläpp från personbilar, drygt 36 procent från lastbilar och cirka 8 procent från paketbilar.

Enligt 2023 uppdaterad EU-lagstiftning ska Finland minska växthusgasutsläppen i ansvarsfördelningssektorn med 50 procent fram till 2030 jämfört med nivån 2005. Bestämmelser om gällande mål per land för minskning av utsläppen i ansvarsfördelningssektorn finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/857 om ändring av förordning (EU) 2018/842 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) 2018/1999, nedan *förordningen om ansvarsfördelning*. De sammanlagda utsläppen i Finlands ansvarsfördelningssektor var 2022 cirka 22 procent mindre än 2005. Utsläppen från trafiken har minskat lika mycket, med 22 procent, från 2005 års nivå. Den nationella klimatlagen (423/2022) anger målen och ramarna för planeringen av Finlands klimatpolitik och för uppföljningen av dess genomförande. Finlands mål enligt lagen är att vara klimatneutralt senast 2035.

Anskaffningen av olika fordon som drivs med alternativa drivkrafter har understötts sedan 2018. Den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (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. Anskaffningsstöd kan beviljas för anskaffning av en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn och en gas- eller vätedriven lastbil och för anskaffning av en el-, väte- eller gasdriven paketbil. Anskaffningsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket. Anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar kan sökas fram till den 31 december 2024.

I statsbudgeterna för 2022–2023 har det budgeterats ett reservationsanslag på sammanlagt 12 miljoner euro för anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar under moment 31.20.51. Anslaget är fördelat till hälften som anskaffningsstöd för paketbilar respektive lastbilar så att båda fordonskategorierna har anvisats sex miljoner euro i anslag för åren 2022–2023. Anskaffningen av gasdrivna lastbilar har understötts sedan 2020, anskaffningen av eldrivna lastbilar sedan 2021 och anskaffningen av vätedrivna lastbilar sedan den 31 december 2023. Med beaktande av anslag budgeterade före 2022 i statsbudgeten har det budgeterats sammanlagt 7 miljoner euro för anskaffningsstöd för lastbilar.

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

På stödprogrammet enligt lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter tillämpas enligt den gällande lagen två olika rättsliga grunder enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd. Stöd för anskaffning av el- och vätedrivna paketbilar och lastbilar enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter beviljas genom kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, nedan *gruppundantagsförordningen*. Enligt lagen beviljas anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *de minimis-förordningen*.

De *de minimis*-förordningen reviderades den 13 december 2023 genom kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *den reviderade de minimis-förordningen*. Den reviderade *de minimis*-förordningen trädde i kraft den 1 januari 2024. Medlemsstaterna har sex månader på sig att anpassa sitt stödprogram till den reviderade *de minimis*-förordningen. Om inga ändringar görs, kan nationellt anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar inte beviljas efter den 1 juli 2024 eller så är det fråga om olagligt statligt stöd med tanke på EU:s regler för statligt stöd. Revideringarna av *de minimis*-förordningen påverkar inte anskaffningsstöden för el- eller vätedrivna paketbilar och lastbilar, eftersom stöden i fråga beviljas med stöd av *gruppundantagsförordningen*. Den reviderade *de minimis*-förordningen gör det dessutom möjligt att bevilja anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg och att höja det totala beloppet av stöd per företag till 300 000 euro under en period av tre år. Om de ovannämnda nya lindringarna av villkoren för beviljande av *de minimis*-stöd inte beaktas i den nationella lagstiftningen, begränsas anskaffningsstödet för gasdrivna paketbilar och lastbilar i onödan nationellt. Finland understödde slopandet av begränsningen för godstransporter på väg (kompletterande U-skrivelse 17/2023 rd).

I regeringsprogrammet för Petteri Orpos regering förbinder man sig att fortsätta de åtgärder som syftar till att minska utsläppen från trafiken, men som inte ökar kostnaderna i vardagen, såsom utvecklandet av ett laddningsnätverk för gas- och elbilar och underlättandet av drivkraftsändringar särskilt i den tunga trafiken. I enlighet med regeringsprogrammet främjas utvecklandet och produktionen av inhemska utsläppsnåla bränslen liksom också lagstiftning som ökar användningen av dessa bränslen i personbilar och i tung trafik. I enlighet med regeringsprogrammet kan användningen av inhemsk biogas i synnerhet i den tunga trafiken utökas.

Riksdagen förutsatte i samband med behandlingen av ändringarna i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (RP 25/2023 rd) i ett uttalande av den 14 november 2023 (RSv 20/2023 rd) att regeringen till riksdagen överlämnar en proposition genom vilken möjligheten till konverteringsstöd för gas- och etanolkonverteringar återinförs i lagstiftningen. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering underlättas det att bilar som använder fossila bränslen konverteras inom både persontrafiken och den tunga trafiken.

Konverteringsstöd beviljades från och med 2018 och ansökningstiden för dem löpte ut den 31 december 2022 genom ändringarna i lag 986/2022. Konverteringsstöd beviljades av samma anslag som anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Hittills har riksdagen fattat beslut om finansiering på sammanlagt 38 miljoner euro, inklusive anskaffningsstöd för renodlade elbilar. Ingen tilläggsfinansiering har anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar eller för konverteringsstöd 2023–2024, men enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning

(30 januari 2024) är cirka 2,4 miljoner euro av det anslag som tidigare budgeterats ännu oanvänt. Det är fråga om ett treårigt reservationsanslag som beviljades 2022 för anskaffningsstöd för renodlade elbilar, inklusive stöd för gas- och etanolkonverteringar. Således kan konverteringsstöd beviljas inom ramen för budgetbesluten 2022.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen av regeringspropositionen har dessutom utnyttjats de bakgrundsutredningar som Transport- och kommunikationsverket utarbetat samt verkets expertåsikter.

Propositionen har i enlighet med 7 § 1 mom. i lagen om allmänna förutsättningar för stöd som beviljas för ekonomisk verksamhet (429/2016) delgetts företagsstödsdelegationen som en teknisk ändring.

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=LVM001:00/2024>.

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 har varit på remiss med en kortare tidsfrist än vanligt för att riksdagen ska ha möjlighet att behandla lagändringarna så att de i enlighet med övergångsbestämmelsen i de minimiförordningen kan träda i kraft senast den 1 juli 2024. Remissbehandlingen ordnades 21 februari–22 mars 2024.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Gasdrivna paketbilar och lastbilar

Vid utgången av 2023 var andelen paketbilar som drivs med alternativa drivkrafter sammanlagt 1,4 procent. Vid utgången av 2023 fanns det 1 184 gasdrivna paketbilar i användning i trafik. Försäljningspriset på nya gasdrivna paketbilar varierade beroende på modell mellan cirka 50 000 och 60 000 euro år 2021. Utbudet av gasdrivna paketbilar är mycket begränsat, varför det är svårt att bedöma deras anskaffningspris i förhållande till traditionella förbränningsmotorbilar.

Övergången till fossilfria drivkrafter har framskridit långsamt i fråga om trafiken med tunga fordon. Vid utgången av 2023 var andelen lastbilar som drivs med alternativa drivkrafter 0,7 procent. Vid utgången av 2023 fanns det cirka 440 gasdrivna lastbilar i användning i trafik. Trots att andelen gasdrivna lastbilar bland första registreringarna har börjat öka under den senaste tiden är deras andel av fordonsbeståndet fortfarande mycket liten. Gasdrivna lastbilar är ny teknik som utvecklas. Tills vidare finns det begränsad information om och erfarenhet av användningen av denna teknik. Gasdrivna lastbilar delas in i fordon som använder komprimerad naturgas eller biogas (nedan även *CNG/CBG*, på engelska *compressed natural gas* eller *compressed biogas*) och fordon som använder flytande naturgas (nedan även *LNG/LBG*, på engelska *liquefied natural gas* eller *liquefied biogas*). Variationsintervallet för anskaffningspriset för tunga fordon är stort beroende på fordonets egenskaper och storlek. Med kalkylatorn på Transport- och kommunikationsverket webbsida uppskattas det att anskaffningspriset på gasdrivna lastbilar är 1,3 gånger högre än på dieseldrivna lastbilar.

Anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar har kunnat sökas sedan den 1 december 2020 och för gasdrivna paketbilar sedan den 1 januari 2022. Enligt lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter kan anskaffningsstöd för paketbil eller lastbil beviljas en sådan fysisk person eller ett sådant företag som köper eller förbinder sig att i minst tre år hyra en ny gasdriven paketbil eller lastbil som inte har genomgått första registrering. Anskaffningsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person för anskaffning eller långtidshyrning för eget bruk av endast en paketbil eller lastbil och ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem paketbilar eller lastbilar.

Stöd för anskaffning av en sådan paketbil eller lastbil vars huvudsakliga drivkraft är gas beviljas enligt gällande lag dock inte i de minimis-förordningen avsedda företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av en paketbil eller lastbil som är avsedd för godstransporter på väg. Med avvikelse från vad som konstateras ovan kan ett företag dock beviljas anskaffningsstöd i sådana situationer där den faktiska godstransporten i enlighet med de minimis-förordningen endast är ett inslag. Stödet får dock inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter beviljas anskaffningsstöd för paketbilar eller lastbilar inte sådana företag i svårigheter som avses i den allmänna gruppundantagsförordningen. Anskaffningsstöd kan beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för anskaffningen.

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 beviljas endast en gång för en och samma paketbil eller lastbil.

Det stödbelopp som beviljas för en gasdriven paketbil är 2 000 euro. Anskaffningsstödet för lastbilar som använder komprimerad gas som drivkraft är graderat enligt fordonets massa. Stöd kan beviljas till ett belopp av 2 000, 4 000 eller 6 000 euro. Stöd kan beviljas till ett belopp av 14 000 euro för anskaffning av en lastbil som använder flytande gas som drivkraft. Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar som beviljas ett företag får inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det totala beloppet av stöd per företag för gasdrivna paketbilar eller lastbilar får i enlighet med de minimis-förordningen inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår.

Anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar kan enligt den gällande lagen sökas till och med den 31 december 2024. Åren 2022–2023 reserverades det anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar för sammanlagt 2 ansökningar. Under samma period reserverades det anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar för sammanlagt 172 ansökningar. Dessutom kom det till Transport- och kommunikationsverket in sex ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar i januari-mars 2024. 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 snävt utbud. Det genomsnittliga antalet ansökningar per månad i fråga om gasdrivna lastbilar har 2022 och 2023 i stort sett varit lika stort, med undantag för oktober-december 2023, då antalet ansökningar ökade exceptionellt mycket. Det stora antalet ansökningar i slutet av 2023 kan ha påverkats av beredskapen inför de ändringar i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter som trädde i kraft den 31 december 2023 och som begränsar beviljandet av

anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar när det gäller anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

	Ansökningar totalt (paketbilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar totalt (lastbilar)	Euro (lastbilar)
Januari	0	0	3	26 000
Februari	0	0	4	40 000
Mars	1	1144,84	4	56 000
April	0	0	3	34 000
Maj	0	0	6	68 000
Juni	0	0	4	56 000
Juli	0	0	9	109 443,48
Augusti	0	0	8	104 000
September	0	0	3	34 000
Oktober	0	0	12	120 000
November	0	0	11	150 766,16
December	1	2 000	55	702 712,88
Sammanlagt	2	3 144,84	122	1500 922,52

Tabell 1 Läget 2023 för ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar, uppgifter per 9.1.2024, Transport- och kommunikationsverket

Ansökningar totalt (paketbilar)	Euro (paketbilar)	Ansökningar totalt (lastbilar)	Euro (lastbilar)
2	3 144,84	178	2 096 971,27

Tabell 2 Totalläget 2022–2024 för ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar, uppgifter per 27.3.2024, Transport- och kommunikationsverket

2.2 Konvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift

En bensindriven bil kan konverteras så att den blir gas- eller etanoldriven. Anordningar för etanolkonvertering säljs av flera olika aktörer. Etanolkonverteringar och gaskonverteringar kan låta utföras på bilverkstäder. Konvertering av en personbil möjliggör bilkörning med lägre utsläpp också för dem för vilka det inte är möjligt att skaffa en ny bil.

Det höginblandade etanolbränsle (E85) som säljs i Finland består av etanol (cirka 70–85 procent) och bensin (cirka 15–30 procent). Den bensin som används är huvudsakligen fossil, medan etanolen är förnybar, ofta framställd av olika avfallsflöden.¹ Den gas som används i trafiken kan däremot vara antingen fossil eller förnybar, det vill säga biometan. År 2022 var andelen förnybart metan 98 procent av allt metan som användes i vägtrafiken.

Priset på höginblandat etanolbränsle är för närvarande rätt konkurrenskraftigt jämfört med priset på bensin. Literpriset på höginblandat etanolbränsle har i typiska fall varierat mycket mellan stationerna och varit något lägre än priset på bensin. Prisskillnaden per liter jämfört med bensin har i genomsnitt minskat sedan början av 2010-talet. Exempelvis kostade höginblandat etanolbränsle den 22 januari 2024 uppskattningsvis 1,2–1,7 euro/liter (inklusive mervärdesskatt), medan genomsnittspriset på bensin (95E10) var 1,7 euro/liter.² I Finland finns det för närvarande redan drygt 180 stationer som tillhandahåller E85-bränsle³, vilket innebär att distributionen av det är begränsat jämfört med bränsledistribution (2 032 stationer)⁴ eller jämfört med sådana laddningspunkter för elbilar som är tillgängliga för allmänheten och som lämpar sig väl med tanke på långdistanskörning (laddningspunkter för snabbladdning tillgängliga för allmänheten vid sammanlagt 845 laddningspooler⁵). Priset på biogas är lägre än priset på höginblandat etanolbränsle, men följer priset på råoljebaserade bränslen, även om variationen jämfört med etanol har varit mindre. Priset på biogas varierar mellan olika regioner och aktörer omkring 1,4–1,9 euro/kilogram, vilket motsvarar ett literpris på cirka 0,9–1,2 euro vid bensinkörning.⁶

Vilken effekt etanol- och gaskonverteringar har på minskningen av växthusgasutsläpp påverkas i hög grad av bränsleråvaran och tillverkningsprocessen. I detta sammanhang avses med utsläppsminskning för etanol (utsläppsfaktor) utsläppen av E85 som säljs separat jämfört med fossil bensin. För närvarande finns det inga exakta uppgifter om den genomsnittliga utsläppsminskningen för etanol som säljs separat i Finland. Etanol som säljs separat i Finland har antagits vara avfallsbaserad. När man granskar utsläppen under hela livscykeln har man antagit att den etanol som säljs separat kommer att ge en utsläppsminskning på 80 procent jämfört med utsläppen under livscykeln från fossil bensin.⁷ Användningen av biometan har däremot uppskattats minska utsläppen med cirka 90 procent jämfört med bensin beroende på råvaran för biometanet.⁸ I fråga om etanol bör det dock beaktas att det på grund av det lägre

¹ Transport- och kommunikationsverket, Utredning om utvidgningspotentialen av godkännandeprocessen för etanol- och gaskonverteringsserier, 21.11.2022, Traficom's forskningsrapporter och utredningar 5/2022 (endast på finska med sammandrag på svenska).

² Polttoaine.net, hämtad 23.1.2024, med undantag för Karleby 1,07 euro/liter och Villmanstrand 2 euro/liter.

³ eFlexFuels-webbplatsen, hämtad 23.1.2024, <https://eflexfuel.com/fi/e85-stations>.

⁴ Trafikservicehandlarna rf:s webbplats. I februari 2023 fanns det i Finland 757 bemannade bensinstationer och 1 275 obemannade distributionsställen, det vill säga sammanlagt 2 032 stationer. <https://www.liikennepalvelukauppiat.fi/ajankohtaista/huoltoasemat-2020-taydennysraportti/>

⁵ Sähköinen Liikenne ry, 3.11.2023, Sähköisen liikenteen tilannekatsaus Q3/2023 (på finska).

⁶ Transport- och kommunikationsverket, bränslekostnadsjämförelse (på finska), hämtad 6.2.2024, <https://www.trafficom.fi/fi/polttoainekustannusvertailu>.

⁷ St1 Oy:s webbplats, hämtad 23.1.2024 (på finska), <https://www.st1.fi/yksityisille/tuotteet-ja-palvelut/polttonesteet/bensiinit-ja-re85/re85>.

⁸ Gasum Oy:s webbplats, hämtad 7.2.2024, <https://www.gasum.com/sv/gasum/produkter-och-tjanster/biogas-och-flytande-biogas/utslapp-fran-biogas>.

energiinnehållet förbrukas upp till en tredjedel mer bränsle jämfört med hur mycket bensen det förbrukas på motsvarande sträcka. De höginblandade biodrivmedel (biogas och E85-bränsle) som används i konverterade bilar och som distribueras separat ingår i den finländska distributionsskyldigheten. Enligt Finlands klimatpanel minskar distributörerna mängden biodrivmedel som blandas in i andra drivmedel (bensin och diesel) i samma utsträckning som försäljningen av höginblandade biodrivmedel och biometan ökar.⁹ Detta minskar för sin del de verkningar på utsläppen som konversionerna åstadkommer. Om bilbeståndet å andra sidan inte utvidgas med fler fordon som drivs med höginblandad etanol eller gas, ökar inte heller användningen av höginblandad etanol eller biogas i trafiken. Enligt företaget AFRY:s utredningar sänker den ökade användningen av biogas i trafiken pumppriserna på drivmedel (jämfört med grundprognosen), eftersom produktionskostnaderna för biogas är lägre än för andra avancerade biodrivmedel. Fullgörandet av distributionsskyldigheten uttryckligen med biogas och inte med dyrare flytande biodrivmedel förutsätter att det finns tillräckligt med gasdrivna fordon i trafiken. Etanolkonverteringarna leder till att de lokala utsläppen från trafiken ökar vid kallstart.

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). Konverteringarna underlättades genom lagstiftning i och med de ändringar som trädde i kraft den 1 april 2023 och genom vilka en ny 7 a § fogades till fordonslagen. Enligt det nya 7 a § 1 mom. i fordonslagen får ett fordon, trots bestämmelserna i 7 § 1–4 mom., ändras på ett sådant sätt att det inte uppfyller de tekniska krav som avses i bestämmelserna endast om ändringarna inte har mer än ringa inverkan på fordonets säkerhet eller miljöegenskaper. I 7 a § 1 mom. i den lagen föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela föreskrifter i ärendet. Transport- och kommunikationsverket utfärdade den 5 juni 2023 en föreskrift om ändring av punkt 6.3 i föreskriften om ändring av bilars och till dem tillhörande släpvagnars konstruktion (TRAFICOM/534395/03.04.03.00/2022) Föreskriften trädde i kraft den 19 juni 2023 och syftar till att genomföra målet med ändringen av fordonslagen att underlätta drivkraftskonverteringarna till den del det handlar om konvertering till etanoldrift.

Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket¹⁰ finns det cirka 5 300 personbilar som ändringsbesiktats som etanoldrivna i användning på de finländska vägarna. I Finland finns det dessutom enligt efterfrågan på stöd för gaskonverteringar något under 700 personbilar som ändringsbesiktats som gasdrivna. Etanolautoilijat ry har uppskattat att det finns cirka 3 000 etanolbilar som inte genomgått ändringsbesiktning i användning i trafik.¹¹ Dessutom finns det cirka 4 500 fabrikstillverkade etanolbilar i användning i trafik i Finland. Den genomsnittliga åldern på etanolkonverterade personbilar som används i trafik är cirka 22 år, vilket betyder att de är långt äldre än de personbilar som används i trafik i Finland¹².

⁹ Finlands klimatpanel, Bilkalkylatorn (på finska), hämtad 1.2.2024, https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HENKIL%C3%96AUTOT_K%C3%84YTT%C3%96OPAS%20JA%20LASKENNAN%20PERUSTEET.pdf.

¹⁰ Fordonsbesiktningssystemet KATSA, hämtad 8.3.2024.

¹¹ Etanolautoilijat ry, hämtad 1.2.2024, <https://www.etanolautoilijat.fi/faktoja-etanolautoilusta/>.

¹² År 2023 var den genomsnittliga åldern för personbilsbeståndet 13,2 år, museibilarna inte medräknade. Källa Transport- och kommunikationsverket, hämtad 20.3.2024. <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/personbilar-i-trafik-drivkrafter-utslapp-och-genomsnittlig-alder>.

I Finland understöddes konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift 2018–2022. Enligt 12 § i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter, som trädde i kraft den 1 januari 2022, kunde konverteringsstöd 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 kunde enligt 6 § 3 mom. betalas endast en gång för en och samma personbil. Konverteringsstöd kunde under ett kalenderår beviljas en fysisk person eller, för näringsverksamhet, en juridisk person eller en enskild näringsidkare högst en gång. Konverteringsstöd beviljades enligt 4 mom. i den paragrafen inte företag i svårigheter. Konverteringsstöd kunde beviljas endast om inget annat understöd av statens medel hade beviljats för konverteringen. Enligt 16 § 1 mom. i lagen söktes konverteringsstöd hos Transport- och kommunikationsverket. I 2 mom. i den paragrafen föreskrevs det att om den som ansökte om konverteringsstöd var en fysisk person, skulle i ansökan om konverteringsstöd lämnas uppgifter om den använda ändringsserien, om vem som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen. Transport- och kommunikationsverket beviljade sökanden konverteringsstöd. Om den som ansökte om konverteringsstöd var en juridisk person eller en enskild näringsidkare, skulle sökanden enligt 16 § 3 mom. i den lagen lämna in en ansökan om beviljande av stöd till Transport- och kommunikationsverket innan konverteringen genomförts. Transport- och kommunikationsverket fattade ett villkorligt beslut i ärendet. Transport- och kommunikationsverket betalade ut konverteringsstödet till sökanden efter att ha fått kännedom om ändringsbesiktningen.

Åren 2018–2022 kom det in totalt 7 625 ansökningar om konverteringsstöd, av vilka cirka 90 procent, det vill säga 6 925 ansökningar gällde konvertering till etanoldrift och cirka 10 procent, det vill säga 700 ansökningar gällde konvertering till gasdrift. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket har juridiska personer och enskilda näringsidkare beviljats stöd för 2 gaskonverteringar och för 1 etanolkonvertering. Största delen av konverteringsstöden beviljades alltså till fysiska personer.

Ingen tilläggsfinansiering har anvisats för anskaffningsstöd för renodlade elbilar eller för konverteringsstöd 2023–2024, men enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning (30 januari 2024) är cirka 2,4 miljoner euro av det anslag som tidigare budgeterats ännu oanvänt. Det är fråga om ett treårigt reservationsanslag som beviljades 2022 för anskaffningsstöd för renodlade elbilar, inklusive stöd för gas- och etanolkonverteringar. Således kan konverteringsstöd beviljas inom ramen för budgetbesluten 2022. Utifrån det uppskattade antalet ansökningar räcker anslaget för uppskattningsvis cirka fyra kalenderår. Anslaget kan utan ombudgetering användas till utgången av 2024. Mer information om beräkningsgrunderna finns i underavsnitt 4.2.2.

2.3 Europeiska unionens lagstiftning

Enligt Europeiska unionens lagstiftning är statligt stöd till företagsverksamhet i princip förbjudet (artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, *EUF-fördraget*). Offentliga stöd till företagsverksamhet kan dock vara förenliga med den inre marknaden. Europeiska kommissionen har utfärdat ingående bestämmelser om vilka statliga stöd som är tillåtna och om vilka tillvägagångssätt som ska följas när stöd beviljas.

Stöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter beviljas med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (den så kallade de minimis-förordningen). Kommissionen offentliggjorde den 13 december 2023 en ny de

minimis-förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (den så kallade reviderade de minimis-förordningen). Enligt övergångsbestämmelsen i artikel 7.4 i de minimis-förordningen har medlemsstaterna sex månader på sig att uppdatera den nationella stödlagstiftningen om man vill bevilja stöd med stöd av den förordningen.

Innehållet i den reviderade de minimis-förordningen har med hänsyn till anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och lastbilar behandlats ovan i underavsnitt 1.1.

Enligt artikel 36b.2 i gruppundantagsförordningen (investeringsstöd till förvärv av rena fordon eller utsläppsfria fordon och för efterhandsanpassning av fordon) ska stöd beviljas för inköp eller leasing under en period av minst tolv månader av rena fordon, som åtminstone delvis drivs med el eller vätgas, eller utsläppsfria fordon och för efterhandsanpassning av fordon som gör det möjligt att klassificera dem som rena fordon eller utsläppsfria fordon. Etanol- eller gaskonverterade personbilar kan inte anses vara utsläppsfria i enlighet med artikel 36b i gruppundantagsförordningen. Enligt artikel 2.102f led a i gruppundantagsförordningen avses med rent fordon när det gäller lätta vägfordon ett rent fordon enligt definitionen i artikel 4.4 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG. Enligt artikel 4.4 a i direktivet om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet avses med ett rent fordon ett fordon i kategori M₁, M₂ eller N₁ med maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som gram per kilometer, och med utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som anges i tabell 2 i bilagan. Enligt den tabellen skulle utsläppen från etanol- eller gaskonverterade fordon inte underskrida utsläppsgränserna i den tabellen. Detta innebär att konverteringsstöd inte kan beviljas med stöd av gruppundantagsförordningen. Om man i fortsättningen vill bevilja företag konverteringsstöd, måste man hitta en annan grund för beviljandet av dem i EU:s lagstiftning om statligt stöd.

Konverteringsstöd kan beviljas med stöd av den reviderade de minimis-förordningen. Enligt artikel 3.1 i den reviderade de minimis-förordningen ska stödåtgärder inte anses uppfylla samtliga kriterier i artikel 107.1 i fördraget och därför inte omfattas av anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om de uppfyller villkoren i förordningen. I bestämmelserna bör man beakta de förutsättningar för beviljande av stöd som anges i den reviderade de minimis-förordningen och som i tillämpliga delar beskrivs ovan i underavsnitt 1.1.

3 Målsättning

Lagförslagets övergripande mål är att främja användningen av alternativa drivkrafter i trafiken och således bidra till att utsläppsminskningar nås inom trafiken.

Syftet med propositionen är att ändra lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter så att den motsvarar den reviderade EU-lagstiftningen om statligt stöd, alltså de minimis-förordningen. Propositionen syftar till att göra det möjligt att bevilja stöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar efter den 1 juli 2024. Ett mål är att göra det möjligt att bevilja anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar utan nationella begränsningar, varvid stöd kan fås oberoende av företagets bransch och fordonets användningsändamål.

Ett ytterligare mål med propositionen är att i lagen återinföra möjligheten till konverteringsstöd för gas- och etanolkonverteringar. Syftet med stödet till gas- och etanolkonverteringar är att möjliggöra en omställning i fråga om drivkraft också för sådana hushåll och företag som inte står i beråd att skaffa en ny utsläppssnål bil.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar i fortsättningen ska beviljas med stöd av den reviderade de minimis-förordningen och att den reviderade de minimis-förordningen således ska beaktas i bestämmelserna om dem. Paragraferna om förutsättningarna för beviljande av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar ändras så att de begränsningar för att bevilja anskaffningsstöd för fordon som är avsedda för godstransporter på väg slopas. Enligt förslaget höjs det totala beloppet av stöd per företag för gasdrivna paketbilar och lastbilar till 300 000 euro under en period av tre år. Enligt den gällande lagen får det totala beloppet av stöd per företag inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår.

Dessutom föreslås det i propositionen att paragraferna om konverteringsstöd för gas- och etanolkonverteringar återinförs i lagen med beaktande av annan gällande lagstiftning om den föreslagna regleringen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Konsekvenser för anskaffningsstödet för gasdrivna paketbilar och lastbilar och fordonsbeståndet

Åren 2022–2023 fattades det sammanlagt 2 villkorliga beslut i fråga om gasdrivna paketbilar. De ändringar som föreslås med stöd av den reviderade de minimis-förordningen har således praktiska konsekvenser endast för anskaffningsstöden för gasdrivna lastbilar och marknaden för dessa fordon. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning kommer antalet potentiella stödmottagare av anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar att öka betydligt jämfört med det gällande stödprogrammet. På basis av de ansökningar som lämnats in sedan ingången av 2022 (granskningsperioden den 1 januari 2022–30 september 2023) finns det enligt propositionen 60 procent fler potentiella stödmottagare än enligt de avgränsningar som görs i den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter. Antalet ansökningar om anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar i oktober-december 2023 har lämnats utanför granskningen på grund av det exceptionellt stora antalet ansökningar (sammanlagt 79 stycken). Det exceptionellt stora antalet ansökningar kan ha påverkats av beredskapen inför de ändringar i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter som trädde i kraft den 31 december 2023 och som begränsade beviljandet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar när det gäller anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg.

Genom propositionen ökar antalet gasdrivna lastbilar som får anskaffningsstöd med uppskattningsvis cirka 23 under sex månader. Merparten av de gasdrivna lastbilar som tidigare har beviljats stöd har varit lastbilar som drivs med kondenserat metan och som typiskt används för godstransporter på långa sträckor.

Enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter är det tillåtna stöd av mindre betydelse som beviljas ett företag 200 000 euro under en period av tre beskattningsår, medan den reviderade de minimis-förordningen gör det möjligt att höja det totala stödbeloppet till 300 000 euro under en period av tre år. Enligt gällande 5 § 4 mom. i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter kan anskaffningsstöd under ett kalenderår beviljas ett företag för anskaffning av sammanlagt högst fem eldrivna lastbilar eller eldrivna släpvagnar eller gasdrivna

lastbilar. Det i 11 § i den gällande lagen fastställda beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar varierar mellan 2 000 och 14 000 euro. Det föreslås inga ändringar i det totala beloppet av anskaffningsstöd som beviljas företag per kalenderår eller i beloppen av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar. Om ett företag under tre kalenderår beviljades maximalt anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar, skulle det sammanlagda beloppet av stödet uppgå till 210 000 euro.¹³ I enskilda fall kan därför en höjning av det totala stödbeloppet från 200 000 euro enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter till 300 000 euro för vissa företags del inverka på det totala beloppet av det anskaffningsstöd som beviljas dem under en period av tre år. Vid bedömningen av konsekvenserna av en höjning av det totala stödbeloppet bör det dock noteras att alla de minimis-stöd som de nationella, regionala eller lokala myndigheterna har beviljat beaktas vid granskningen. Vid ackumuleringen av de minimis-stödet beaktas också sådan finansiering som en medlemsstat beviljat och som helt eller delvis härstammar från EU-medel. Således kan det slutliga totala beloppet av anskaffningsstödet per stödmottagare påverkas av de minimis-stöd som företaget eventuellt har fått tidigare. Den föreslagna ändringen av det totala stödbeloppet per företag enligt de minimis-förordningen bedöms dock inte ha mer än ringa konsekvenser för efterfrågan på gasdrivna lastbilar eller för efterfrågan på anskaffningsstöd för sådana jämfört med stödprogrammet enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter.

4.2.2 Konsekvenser för konverteringsstödet för etanol- och gaskonverteringar och utförandet av konverteringar

Av det treåriga reservationsanslag som 2022 beviljades för anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd för fordon är enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning (30 januari 2024) cirka 2,4 miljoner euro oanvänt. Enligt Transport- och kommunikationsverket kommer det i fortsättningen sannolikt att lämnas in fler ansökningar än 2018–2022, cirka 2 000 ansökningar per år, det vill säga cirka 1 000 ansökningar per halvår, eftersom genomförandet av etanolkonverteringar gjordes lättare genom de ändringar av bestämmelserna om ändringsbesiktning som trädde i kraft 2023. Bedömningen är förenad med osäkerhetsfaktorer. Om till exempel 90 procent av konverteringsstöden beviljades för etanolkonverteringar och 10 procent för gaskonverteringar,¹⁴ skulle det årliga beloppet av konverteringsstöden uppgå till uppskattningsvis 0,56 miljoner euro. Således räcker det anslag som budgeterats 2022 för uppskattningsvis cirka 4 kalenderår. Anslaget får utan ombudgetering användas till utgången av 2024, vilket innebär att en del av anslaget enligt den bedömning som presenteras ovan förblir oanvänt.

Transport- och kommunikationsverket genomförde våren 2024 en uppföljande undersökning om konverteringsstöden. Som en del av utredningen gjordes under januari-februari 2024 en enkät bland personer som fått konverteringsstöd. Enkäten skickades till totalt 4 259 personer

¹³ Det maximala stödbeloppet för ett företag gäller 5 fordon per kalenderår, högst 14 000 euro per fordon. Under tre kalenderår kan det sammanlagda stödbeloppet alltså uppgå till högst 5 stycken \times 14 000 € \times 3 år = 210 000 €.

¹⁴ Stödet för etanolkonvertering har varit 200 euro och stödet för gaskonvertering 1 000 euro. Kostnaderna för etanolkonverteringarna uppgår till sammanlagt 360 000 euro per år ((0,9 x 2 000 stycken) x 200 euro) och för gaskonverteringar till 200 000 euro ((0,1 x 2 000 stycken) x 100 euro). Under ett kalenderår uppgår utgifterna för konverteringsstöd till sammanlagt 0,56 miljoner euro. Det återstående anslaget (30 januari 2024) på 2,4 miljoner euro dividerat med 0,56 miljoner euro är cirka 4,3.

Sammanlagt 1 539 personer besvarade enkäten. Svarsprocenten var totalt 36 procent, vilket är anmärkningsvärt högt. Enligt resultaten skulle cirka hälften av dem som besvarade enkäten inte ha gjort någon konvertering alls och fortsatt köra med samma bil om konverteringsstödet inte hade funnits. Över 40 procent skulle ha gjort samma konvertering även utan konverteringsstöd. Nästan 70 procent av dem som besvarade enkäten uppger dock att konverteringsstödet hade sporrat dem att göra en konvertering som de inte annars skulle ha gjort eller låtit göra. På basis av responsen från enkäten kan det således bedömas att konverteringsstödet för en betydande del gav en slutlig impuls att genomföra konverteringen. Motiv till konverteringen var förutom stödet också kostnadsbesparingar i fråga om bränslen och körning (86 procent av de svarande) och miljöskäl (drygt 80 procent av de svarande).

Den sammanlagda effekten av det föreslagna återinförandet av konverteringsstödet och de ändringar i fordonslagen som trädde i kraft den 1 april 2023 och som ytterligare gjorde det lättare att göra konverteringar kan bedömas vara att det efter ikraftträdandet av de föreslagna lagändringarna kommer att göras relativt sett fler konverteringar än under granskningsperioden för Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning.

4.2.3 Konsekvenser för företagen

Genom propositionen blir det möjligt att bevilja stöd för anskaffning av gasdrivna paketbilar och lastbilar till företag som utför långdistanstransporter. Jämfört med stödprogrammet enligt den gällande lagen kommer en stor del, cirka 60 procent fler, av de potentiella sökandena av anskaffningsstöd för gasdrivna lastbilar att omfattas av stödet genom propositionen. Ändringen inverkar särskilt på företag som utför godstransporter på väg, vilkas registrerade antal före utgången av 2023 uppgick till 8 798 företag.¹⁵ Stödprogrammet behandlar således företag på ett mer jämlikt sätt än den gällande regleringen.

Totalt sett har konverteringsstöd 2018–2022 beviljats till 3 juridiska personer eller enskilda näringsidkare. Således bedöms det föreslagna återinförandet av paragraferna om konverteringsstöd inte ha mer än ringa konsekvenser för företagen.

4.2.4 Konsekvenser för växthusgasutsläppen

Stödprogrammets effekter på växthusgasutsläppen, inbegripet de effekter stöden för anskaffning av gasdrivna paketbilar och lastbilar har för utsläppsminskningens målet för trafiken hade på förhand 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). Vilka effekter stödprogrammet för gasdrivna paketbilar och lastbilar har beror i hög grad på om biogas eller fossil gas används i fordonen och vilka antaganden som ligger till grund för bedömningen till denna del.

Transport- och kommunikationsverket har dessutom den 20 december 2023 offentliggjort en efterhandsbedömning av effekterna av stödet för anskaffning av last- och paketbilar som drivs med alternativa drivkrafter utifrån en uppföljning av stöden (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 22/2023, endast på finska med sammandrag på svenska). Utredningen visar att verkningarna på utsläppsminskningen för de stödda fordonens del när det gäller gasdrivna

¹⁵ Uppgiften hämtad ur FODS-registret enligt företag som senast 31.12.2023 registrerats med branschkod 49410 (https://avoindata.prh.fi/ytj_sv.html).

lastbilar (i utredningen 199 stycken) under hela användningstiden ligger inom variationsintervallet 25 000–50 000 ton koldioxid. I kalkylerna har man använt en utsläppsminskning på 50 procent för gasdrivna bilar, ett antagande om en jämn fördelning av fordon som använder komprimerad och flytande metan och ett variationsintervall där en eller två tredjedelar av de gasdrivna lastbilar som fått anskaffningsstöd har anskaffats tack vare stödet. Den uppskattning av mängden förnybart metan som använts är rätt liten, eftersom den faktiska andelen 2022 var nästan 98 %.

Enligt den bedömning av de övergripande ekonomiska konsekvenserna av åtgärderna för att minska utsläppen från transport (Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2023:38, på finska med sammandrag på svenska)¹⁶ som publicerades den 15 maj 2023, är effekterna av anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar mycket små, om andelen biogas uppskattas vara 60 procent. I detta fall skulle sammanlagt 230 stödda gasdrivna lastbilar fås i användning i trafik, och den kumulativa utsläppsminskning som uppnås med hjälp av dem vara 20 000 ton 2023–2030. Stödets kostnadseffektivitet är då 22 euro per ton koldioxid. I projektet har man också bedömt åtgärdens kostnadsnyttoeffekt, om biogasens andel är 100 procent 2023–2030. Den kumulativa utsläppsminskningen är då 0,37 Mt för 2023–2030, och stödets kostnadseffektivitet klart bättre, -246 euro per ton koldioxid, eftersom priset på biogas i modellen är klart lägre än priset på fossil gas. När det gäller stöden till gasdrivna paketbilar och lastbilar påverkas växthusgasutsläppen på systemnivå dock också av distributionsskyldigheten, se närmare nedan.

Effekterna av de konverteringsstöd som 2018–2022 beviljats för etanol- och gaskonverteringar av personbilar på koldioxidutsläppen från dessa bilar i drift har bedömts i Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning om konverteringsstödens effekter. Utredningen blir färdig våren 2024. När granskningsnivån är de konverterade fordonen, uppstår en positiv utsläppseffekt när fordonet efter konverteringen också kan utnyttja förnybara bränslen med lägre utsläpp, det vill säga bioetanol eller biogas. Om granskningsnivån däremot är hela bränsleförbrukningen inom vägtrafiken, sker inga utsläppsminskningar om användningen av bioetanol och biogas inte ökar på systemnivå och användningen av fossila bränslen minskar. Detta beror på antagandet att den totala mängden förnybara drivmedel i vilket fall som helst kommer att ligga kvar på en viss nivå som uppfyller distributionsskyldigheten, det vill säga att det förnybara bränsle som tankas separat i de konverterade fordonen inte utgör ett tillägg utan endast minskar andelen för den förnybara fraktionen i den övriga bränsleförsäljningen.

I beräkningarna av utsläppseffekterna har man utelämnat de konverteringar som enligt resultaten av enkätundersökningen skulle ha genomförts också utan konverteringsstöd (45 % av etanolkonverteringarna och 32 % av gaskonverteringarna). I fråga om dessa konverteringar anses utsläppsminskningen ha skett utan stöd, så denna utsläppsminskning räknas inte till den nytta som stödet medfört.

I utsläppseffekterna har man beaktat de värden som fåtts i enkäten om en hur stor andel av körningarna med en konverterad bil som efter konverteringen fortfarande görs med bensin eller diesel (nästan 27 % av etanolkonverteringarna och 14 % av gaskonverteringarna). I bedömningen har det utifrån enkätresultaten fastställts att de som gjort en gaskonvertering till 98 procent tankar biogas och till resterande 2 procent tankar fossil naturgas.

¹⁶ <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-200-8>.

Dessutom har man vid bedömningen av utsläppseffekterna utnyttjat bland annat följande utgångsuppgifter och antaganden: De genomsnittliga koldioxidutsläppen från fordon i drift har före konverteringen i fråga om de bilar som fått konverteringsstöd varit cirka 209 gram per kilometer för etanolbilar och cirka 190 gram per kilometer för gasbilar. Det uppskattas att det genomsnittliga antalet återstående körkilometer för en konverterad etanolbil är cirka 62 000 kilometer och för en konverterad gasbil cirka 104 000 kilometer. Den genomsnittliga återstående brukstiden för konverterade fordon uppskattades till cirka 4,4 år för etanolbilar och cirka 7,4 år för gasbilar.

Utgångspunkten för bedömningen av utsläppseffekterna är vid en granskning på fordonsnivå att minskningar av koldioxidutsläppen uppstår när de kilometrarna som körts med ett konverterat fordon med användning av förnybart bränsle ersätter de kilometrarna som hade körts med fossilt bränsle utan konvertering av fordonet. I beräkningen beaktas endast utsläppseffekterna från fordon i drift, vilket innebär att förnybara bränslefraktioner betraktas som utsläppsfria.

Tack vare de konverteringsstöd som beviljats för etanol- och gaskonverteringar av personbilar 2018–2022 beräknas utsläppsminskningen vara sammanlagt cirka 37 000 ton koldioxid när man på fordonsnivå granskar utsläppen från konverterade bilar i drift under deras återstående användningsår. Det uppskattas att man genom etanolkonverteringar kan uppnå en utsläppsminskning på cirka 29 000 ton koldioxid, och priset på utsläppsminskningen, med beaktande av endast stödbeloppet som kostnad, beräknas uppgå till cirka 48 euro per ton koldioxid. Det uppskattas att man genom gaskonverteringar kan uppnå en utsläppsminskning på cirka 8 000 ton koldioxid, och priset på utsläppsminskningen, med beaktande av endast stödbeloppet som kostnad, beräknas uppgå till cirka 88 euro per ton koldioxid.

Vid sidan av granskningen av utsläppsminskningen för enskilda fordon ska konsekvenserna på systemnivå beaktas. Vid granskningen av de totala utsläppsminskningseffekterna ska distributionsskyldighetens inverkan beaktas. Enligt den gällande lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) räknas också separat distribuerade biodrivmedel, såsom höginblandad etanol eller biogas, med i distributionsskyldigheten. Ju mer höginblandad etanol eller biogas som tankas som sådan, desto mindre mängder förnybara bränslen behöver distributören blanda in i andra bränslen. En större mängd förnybara drivmedel än vad distributionsskyldigheten kräver kommer knappast att styras till distribution i Finland, eftersom man kan få ett bättre pris för dem på den internationella marknaden. Trots de stödbelopp som använts sker således inga utsläppsminskningar alls på systemnivå, vilket innebär att kostnadseffektiviteten inte heller kan fastställas.

Även om biogas och höginblandad etanol ingår i distributionsskyldigheten, ökar användningen av dessa bränslen i trafiken dock inte utan en ökning av antalet gas- och etanoldrivna fordon. Ett ökat antal gasdrivna fordon i trafiken bidrar också till att bygga upp infrastrukturen för gasdistribution på marknadsvillkor. Genom användningen av ovannämnda bränslen kan man uppnå besparingar när det gäller nåendet av utsläppsminskningar inom trafiken, eftersom produktionskostnaderna för biogas och höginblandad etanol ofta är lägre än produktionskostnaderna för andra bränslen som omfattas av tilläggsskyldigheten inom distributionsskyldigheten, det vill säga avancerade flytande biodrivmedel eller elektrobränslen. Således bidrar användningen av biogas och höginblandad etanol till att öka kostnadseffektiviteten i fråga om utsläppsminskningarna inom trafiken.

4.2.5 Konsekvenser för grupper av människor

Enligt den enkät, riktad till personer som fått konverteringsstöd, som Transport- och kommunikationsverket utförde inom ramen för sin uppföljningsundersökning om

konverteringsstödens effekter, utnyttjades konverteringsstödet mest i Nyland, Birkaland och Norra Österbotten. Drygt 50 procent av dem som utnyttjade konverteringsstödet hörde till hushåll som tjänar mindre än 60 000 euro per år (hushållets årliga bruttoinkomster). Drygt 40 procent av de svarande hörde till hushåll vars årsinkomster översteg 60 000 euro. Som en sammanfattning av resultaten kan det konstateras att konverteringsstödet utnyttjades rätt jämnt i olika inkomstklasser. Det kan således antas att de föreslagna konverteringsstöden kommer att utnyttjas rätt så jämnt i olika inkomstklasser. Enligt Statistikcentralens inkomstfördelningsstatistik var medeltalet av bostadshushållens bruttoinkomster i Finland cirka 60 000 euro år 2022.¹⁷

4.2.6 Konsekvenser för myndigheterna

Enligt den gällande lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter är den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverket. De föreslagna ändringar som gäller anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar minskar i någon mån Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda jämfört med nuläget, eftersom verket i ansökningsförfarandet inte behöver utreda om företaget utför godstransporter på väg för annans räkning och om stödet används för anskaffning av fordon som är avsett för godstransporter på väg. Konsekvenserna av de föreslagna ändringarna är till denna del små.

Transport- och kommunikationsverkets omkostnader har budgeterats under moment 31.01.02. i statsbudgeten. Transport- och kommunikationsverket har uppskattat att det för behandlingen av ansökningar om konverteringsstöd (uppskattningsvis 2 000 stycken per kalenderår, cirka 1 000 stycken enligt propositionen) bör reserveras ett resursbehov på 1 årsverke, vilket motsvarar 130 000 euro.

Transport- och kommunikationsverkets resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter.

4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna

Transport- och kommunikationsverkets resursbehov (1 årsverke) kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter. Propositionen har således inga konsekvenser för statsfinanserna.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Kommissionen har exklusiv befogenhet i fråga om EU:s regler för statligt stöd. Medlemsstaterna kan vara säkra på att en stödåtgärd befrias från förhandsanmälningsskyldigheten gentemot kommissionen (så kallad notifiering) om den uppfyller de allmänna och särskilda villkoren i den reviderade de minimis-förordningen. Om en medlemsstat ändå genomför en stödåtgärd som inte uppfyller alla villkor i den reviderade de minimis-förordningen utan att anmäla den på förhand till kommissionen strider stödet mot reglerna. Till följd av den reviderade de minimis-förordningen bör alltså det gällande nationella programmet för anskaffningsstöd för fordon i fråga om anskaffningsstödet för gasdrivna

¹⁷ Informationen hämtad ur Statistikcentralens inkomstfördelningsstatistik 31.1.2024. (https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/sv/StatFin/StatFin__tjt/statfin_tjt_pxt_118w.px/)

paketbilar och lastbilar ändras så att det motsvarar EU:s gällande regler för statligt stöd. Om detta inte görs är det fråga om olagligt statligt stöd som beviljas av en medlemsstat. Till den del någon ersättande rättslig grund inte kan hittas inom ramen för EU:s gällande regler för statligt stöd ska en sådan nationell stödform avskaffas.

Beviljandet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar skulle även i fortsättningen kunna begränsas när det gäller anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Även det totala stödbeloppet per företag skulle kunna hållas på 200 000 euro under en period av tre år i stället för den gräns på 300 000 euro som nu föreslås. I det fallet skulle stödprogrammet för gasdrivna paketbilar och lastbilar i fortsättningen innehålla begränsningar som är rent nationella. Detta kan minska Finlands konkurrenskraft. Således anses det motiverat att de föreslagna begränsningarna slopas.

Konverteringsstödet kan, som en åtgärd för att minska utsläppen från trafiken, beaktas till exempel i samband med beredningen av klimatplanen på medellång sikt. Eftersom de anslag som budgeterats 2022 kan användas utan ombudgering till utgången av 2024, anses det ändamålsenligt att i detta skede återinföra paragraferna om konverteringsstöd i lagen.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

5.2.1 Sverige

Sverige har ett stödprogram (en så kallad klimatpremie) för anskaffning av utsläppsfria och rena lastbilar och arbetsmaskiner. Programmet gäller till 2028. Genom programmet stöds anskaffning bland annat av el-, väte- och gasdrivna lastbilar och paketbilar samt miljövänliga arbetsmaskiner. För programmet har det budgeterats sammanlagt 576 miljoner svenska kronor (cirka 49,9 miljoner euro, uppgift den 28 mars 2024).

Programmets rättsliga grund enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd ändrades i fråga om stödet till gasdrivna paketbilar och lastbilar genom en förordningsändring som publicerades den 30 januari 2024 till den reviderade de minimis-förordningen. För anskaffning av en gasdriven lastbil var det möjligt att i stöd få 40 procent av de stödberättigande kostnaderna, vilket motsvarar ett anskaffningsstöd på cirka 125 000 svenska kronor (cirka 10 845 euro, uppgift den 28 mars 2024) för en gasdriven lastbil.

Sverige har inget stödprogram för konvertering av personbilar till etanol- eller gasdrift.

5.2.2 Tyskland

Tyskland stödde anskaffningen av lastbilar som drivs med komprimerad eller flytande gas fram till 2021 som en del av stödordningen för energieffektiva och koldioxidsnåla nyttofordon. I Tyskland stöds för närvarande inte anskaffning av gasdrivna paketbilar eller lastbilar eller konvertering av fordon till etanol- eller gasdrift.

5.2.3 Österrike

I Österrike stöds inte anskaffning av gasdrivna paketbilar eller lastbilar eller konvertering av fordon till etanol- eller gasdrift.

Österrike har en stödordning (ENIN, eng. *Emission-Free Commercial Vehicles and Infrastructure*) för anskaffning av utsläppsfria paketbilar och lastbilar. El- och vätedrivna fordon som uppfyller villkoren för beviljande av stöd är stödberättigade. För stödordningen har

det fattats beslut om ett anslag på sammanlagt 445 miljoner euro, även inbegripet stöd för infrastruktur. Avsikten är att stödordningen ska vara i kraft till utgången av 2026.

6 Remissvar

På grund av propositionens brådskande natur har man varit tvungen att avvika från de sedvanliga anvisningarna om remiss och hörande i samband med lagberedning. Propositionen har varit på remiss med en kortare tidsfrist än vanligt för att riksdagen ska ha möjlighet att behandla lagändringarna så att de i enlighet med övergångsbestämmelsen i de minimis-förordningen kan träda i kraft senast den 1 juli 2024. Remissbehandlingen ordnades 21 februari–22 mars 2024.

Utkastet till proposition var på remiss hos sammanlagt 32 instanser, inbegripet organisationer, företrädare för näringslivet, ministerier och statliga myndigheter.

Dessa instanser var jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, statsrådets kansli, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Bilimportörerna och -industrin rf, Bioenergi rf, Finsk Energiindustri rf, Etanoliautoilijät ry, Gasgrid Finland Oy, Gasum Oy, Avfallshanteringsförening rf, Naturresursinstitutet, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Neste Abp, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands miljöcentral och Teknologiateollisuus ry.

Det kom in 29 yttranden om utkastet till proposition, och av dem lämnades tre in efter det att remissbehandlingen avslutats. Remissyttrande lämnades av jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Transport- och kommunikationsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf (gemensamt yttrande), Bioenergi rf, Etanoliautoilijät ry, Gasum Oy, Naturresursinstitutet, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands miljöcentral, Sähköinen Liikenne ry, Rahtarit ry, North European Oil Trade Oy (NEOT), Företagarna i Finland rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, StepOne Tech Oy och Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO).

Av de ovannämnda meddelade jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet och inrikesministeriet att de inte har något att yttra i ärendet.

Remissinstanserna understödde allmänt anskaffningsstöden för paketbilar och lastbilar som en metod för att minska utsläppen från trafiken. De ändringar som föreslogs på grund av ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd ansågs allmänt vara viktiga. Dessutom ansåg många remissinstanser att konverteringsstöden är ett sätt att främja en rättvis omställning och understödde att möjligheten att ansöka om stöden återinförs i lagen. Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf lyfte i sitt yttrande däremot fram synpunkter enligt vilka konverteringsstöden inte är motiverade. Av remissinstanserna hade Finlands miljöcentral ingen entydig ståndpunkt när det gäller konverteringsstöd.

De ändringsförslag som lades fram i yttrandena gällde i huvudsak en förlängning av ansökningstiden för stödprogrammet och lagens giltighetstid samt en utvidgning av de fordon som stöds och en höjning av stödbeloppen. Flera remissinstanser önskade att lagförslagen ska träda i kraft så snart som möjligt så att stöd för anskaffning av gasdrivna lastbilar ska kunna beviljas också företag som utför godstransporter på väg för annans räkning för anskaffning av en paketbil eller lastbil som är avsedd för godstransporter på väg och för att det inte ska bli ett avbrott i stödprogrammet.

I flera yttranden betonades biogasens roll när det gäller att uppnå utsläppsminskningar inom den tunga trafiken. Enligt yttrandet från Gasum Oy kan över en femtedel av landsvägstrafikens energianvändning täckas av potentialen för produktion av biogas. En del remissinstanser lyfte också fram de möjligheter elen ger att öka energieffektiviteten i logistikkedjorna och övergången från fossila bränslen. I fråga om väte konstaterades det i vissa yttranden att stödåtgärder fortfarande behövs för att inleda användningen av väte i trafiken. Konverteringsstöden (etanol och gas) ansågs i flera yttranden vara viktiga åtgärder bland annat för att i olika inkomstklasser minska utsläppen från det nuvarande bilbeståndet.

I vissa yttranden framkom behovet av att vid sidan av fordon stödja byggandet av distributionsinfrastruktur för alternativa drivkrafter. I ett yttrande framfördes det att det för yrkesmässig godstrafik bör skapas ett system där de kostnadsökningar som användningen av biodiesel medför kompenseras. I vissa yttranden önskades det att motiveringen till propositionen kompletteras särskilt i fråga om de huvudsakliga konsekvenserna och konsekvenserna för statsfinanserna.

På basis av yttrandena har motiveringen till propositionen allmänt kompletterats bland annat genom att ta med konsekvenserna för statsfinanserna och tydligare än tidigare lyfta fram vilka konsekvenser anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och lastbilar och konverteringsstöden har för antalet gasdrivna fordon och distributionsinfrastrukturen. Till förslaget huvudsakliga konsekvenser har dessutom fogats resultaten av den enkätundersökning om konverteringsstöd som Transport- och kommunikationsverket låtit göra. Även propositionens målsättning har preciserats något.

Finansministeriet lyfte i sitt yttrande fram brister i propositionsutkastet när det gällde konsekvenserna för statsfinanserna. Finansministeriet påpekade i sitt yttrande att man vid bedömningen av eventuella behov av personalresurser i första hand bör sträva efter att prioritera uppgifter och kostnader inom förvaltningsområdet med beaktande av det svaga läget i Finlands offentliga finanser och påminde om att beslut om resursfördelningen fattas i budgetarna och planen för de offentliga finanserna. Transport- och kommunikationsverket tog i sitt yttrande fasta på behovet av personalresurser i anslutning till stödbehandlingen. Utifrån finansministeriets yttrande har propositionens motiveringar kompletterats när det gäller konsekvenserna för statsfinanserna.

Enligt finansministeriets yttrande handlade propositionsutkastets målsättning mer om de viktigaste förslagen i propositionen än om de egentliga målsättningarna, och behovet av stödprogrammet bör fortfarande motiveras särskilt med tanke på distributionsskyldigheten. I flera andra yttranden (bland annat Finlands miljöcentral, Finlands naturskyddsförbund rf, Bioenergi rf, NEOT Oy, Etanoliautoilijat ry och StepOne Tech Oy) lyftes det fram olika synpunkter för att komplettera motiveringen till förslaget, bland annat med tanke på distributionsskyldigheten och effekterna av anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och lastbilar. Konkurs- och konsumentverket betonade i sitt yttrande vikten av uppföljning i efterhand.

På basis av finansministeriets yttrande har målsättningen med lagförslaget preciserats. Propositionens huvudsakliga konsekvenser har dessutom kompletterats med resultaten av den enkätundersökning som Transport- och kommunikationsverket låtit göra. Utifrån de ovannämnda yttrandena anges det dessutom tydligare än tidigare i motiveringen till propositionen vilka konsekvenser anskaffningsstöden för gasdrivna paketbilar och lastbilar och konverteringsstöden har för antalet gasdrivna fordon och distributionsinfrastrukturen.

Enligt miljöministeriets yttrande är de ändringar som ingår i propositionen motiverade och ett steg i rätt riktning med tanke på utvecklingen av utsläppen från trafiken, även om lagändringarnas uppskattade konsekvenser för utsläppen i sin helhet blir rätt marginella. Enligt miljöministeriets yttrande är transportsektorn en viktig del av ansvarsfördelningssektorn och effektiva åtgärder för att minska utsläppen behövs i allt större utsträckning under de kommande åren. Erfarenheterna av anskaffnings- och konverteringsstöden är positiva, vilket enligt miljöministeriets yttrande talar för att de ska fortsätta. Miljöministeriet lyfter i sitt yttrande fram att de stöd som nu föreslås också har en relativt god kostnadseffektivitet.

Ålands landskapsregering ansåg att lagförslaget i huvudsak är lagtekniskt, med undantag för förslagen om återinförande av konverteringsstödet. Ett återinförande av konverteringsstödet har enligt landskapsregeringen inget samband med självstyrelsepolitiska frågor eller näringsgrenar som är viktiga för Åland. Ålands landskapsregering ansåg därför att lagändringarna inte har några konsekvenser för Åland.

Transport- och kommunikationsverket ansåg i sitt yttrande att de ändringar som görs med stöd av den reviderade de minimis-förordningen är motiverade och konstaterade att de föreslagna ändringarna försätter stödsökandena i en jämlik ställning och underlättar verkets behandling av ansökan till denna del. Även Konkurrens- och konsumentverket, Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Bioenergi rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Rahtarit ry, Finlands miljöcentral, Logistiikkayritysten Liitto ry, Företagarna i Finland rf och SEO ansåg det vara viktigt att begränsningarna av anskaffningsstödet för gasdrivna lastbilar slopas i och med ändringarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd. Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Bioenergi rf, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands miljöcentral, Naturresursinstitutet och SEO lyfte i sina yttranden fram att de understöder förslaget om att höja det totala beloppet av stöd per företag till 300 000 euro.

Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf framförde i sitt gemensamma yttrande att det är ytterst viktigt att ändringarna sätts i kraft så snabbt som möjligt och motiverade sin ståndpunkt bland annat med att efterfrågan på gasdrivna lastbilar upphörde i början av 2024. Också Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Bioenergi rf, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry och Logistiikkayritysten Liitto ry önskade att lagändringarna ska träda i kraft så snart som möjligt.

Transport- och kommunikationsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Etanoliautoilijat ry, Bioenergi rf, Gasum Oy, Rahtarit ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry och Finlands naturskyddsförbund rf understödde i sina yttranden förslagen om återinförande av konverteringsstöd för etanol- och gaskonverteringar och motiverade sina synpunkter bland annat med att stöden bidrar till utsläppsminskning och är en metod för att påskynda omställningen av trafiken bort från fossila bränslen på ett rättvist sätt. StepOne Tech Oy uppgav i sitt yttrande att bolaget allmänt understöder de förslag som Etanoliautoilijat ry lagt fram i sitt yttrande. Etanoliautoilijat ry betonade i sitt yttrande att konverteringsstödet är kostnadseffektivt.

Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf lyfte i sitt yttrande fram synpunkter, såsom att stoppa höjningen av bilbeståndets genomsnittliga ålder, att förbättra trafiksäkerheten, att minska de lokala utsläppen, ansvarsfrågor till följd av konverteringsarbeten samt de ringa konsekvenserna för avgasutsläppen, utifrån vilka man kan kritisera det föreslagna återinförandet av konverteringsstöden i lagen. Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf föreslog att det återstående anslaget för renodlade eldrivna personbilar, som nu föreslås bli använt till konverteringsstöd, överförs till anskaffningsstöden för gas-, el- och vätedrivna paketbilar och lastbilar, varvid verkningarna av anslaget på utsläppsminskningarna enligt dem obestriddligen kan verifieras. Förslaget har inte beaktats vid färdigställandet av regeringspropositionen, eftersom det inte är förenligt med allmän budgetpraxis att ändra användningsändamålet för det budgeterade anslaget genom ombudgering.

Flera remissinstanser föreslog att ansökningstiden för anskaffningsstöden för paketbilar och lastbilar ska förlängas och motiverade sina synpunkter med att stödprogrammet bidrar till att förnya fordonsbeståndet, att drivkraftsomställningen inom den tunga trafiken är i ett inledande skede, att investeringssäkerheten för företagen stärks och med att det anslag som anvisats för anskaffningsstöden inte kommer att kunna förbrukas på grund av det exceptionellt svåra marknadsläget. Autoalan Keskusliitto ry och Bilimportörerna och -industrin rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf samt Logistiikkayritysten Liitto ry föreslog i sina yttranden att ansökningstiden för anskaffningsstöd ska förlängas så att stöd kan sökas fram till den 31 december 2027. Sähköinen Liikenne ry, Företagarna i Finland rf, Gasum Oy och SEO föreslog i sina yttranden att ansökningstiden för anskaffningsstöd ska förlängas jämfört med nuläget. Bioenergi rf och Suomen Biokierto ja Biokaasu ry föreslår att lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter ska vara i kraft till och med den 31 december 2028. Transport- och kommunikationsverket har uppskattat (27 mars 2024) att om antalet ansökningar i fråga om paketbilar och lastbilar i slutet av 2024 i snitt förblir oförändrat jämfört med 2023, blir cirka en miljon euro av de anslag som budgeterats 2022–2023 oanvända i fråga om lastbilar och cirka 2,2 miljoner euro i fråga om paketbilar. Den minskade efterfrågan på anskaffningsstöd för paketbilar och lastbilar som drivs med alternativa drivkrafter bedöms ha påverkats bland annat av det allmänna marknadsläget och begränsningarna i EU:s lagstiftning om statligt stöd, och så är även bedömningen av den 27 mars 2024 förenad med många osäkerhetsfaktorer. Förslagen om förlängning av ansökningstiderna har ändå inte beaktats vid färdigställandet av regeringspropositionen på grund av det allmänna ekonomiska läget.

Etanoliautoilijat ry, NEOT Oy och StepOne Tech Oy föreslog att nivån på konverteringsstödet för etanolkonverteringar ska höjas från 200 euro till 500 euro. Enligt Etanoliautoilijat ry är den nivå på konverteringsstödet som de föreslår i sitt yttrande motiverad också i förhållande till kostnaderna, eftersom en ändamålsenligt genomförd etanolkonvertering kostar cirka 700–900 euro och kostnaderna för ändringsbesiktningen är cirka 100 euro. Etanoliautoilijat ry motiverar också höjningen av konverteringsstödet med att ändringen inte har några konsekvenser för budgeten på grund av de stora reservationsanslag som beviljats för anskaffnings- och konverteringsstöd (Transport- och kommunikationsverkets uppskattning den 30 januari 2024 är 2,4 miljoner euro).

Bioenergi rf och Suomen Biokierto ja Biokaasu ry föreslog i sina yttranden att ett enskilt företag i fortsättningen ska kunna få stöd för anskaffning av högst tio paketbilar eller lastbilar per år i stället för nuvarande fem. De ovannämnda föreslog också i sina yttranden att stödbeloppen för anskaffning av gasdrivna lastbilar ska höjas så att anskaffningsstödet är 8 000 euro för fordon i kategori N₂ vars totalmassa är högst 12 ton, 16 000 euro för fordon i kategori N₃ vars totalmassa är högst 40 ton och 30 000 euro för fordon vars totalmassa är över 60 ton.

Enligt yttrandet från Suomen Taksiliitto ry är anskaffningsstödet ett avgörande incitament för utsläppssnål taxitrafik och föreningen lyfter i sitt yttrande fram synpunkter som motiverar behovet av anskaffningsstöd för taxibilar.

Förslagen om höjning av stödet, utvidgning av stödprogrammet eller antalet fordon som stöds har inte beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen, eftersom syftet med propositionen inte är att på nytt bedöma villkoren för beviljande av anskaffningsstöd eller konverteringsstöd, utan i princip att ändra den gällande lagen så att den motsvarar EU:s ändrade lagstiftning om statligt stöd och återinföra möjligheten till konverteringsstöd i lagstiftningen i enlighet med riksdagens uttalande (RSv 20/2023 rd). När det gäller remissinstansernas förslag om att höja konverteringsstödet till 500 euro i fråga om etanolkonverteringar konstateras det att enligt Transport- och kommunikationsverkets utredning från 2022 säljs de ändringsserier som finns på marknaden i Finland vanligen till ett pris av 350–900 euro.¹⁸ Dessutom medför ändringsbesiktningen av fordonet kostnader. I den föreslagna 6 § anges det inte som en förutsättning för beviljande av konverteringsstöd att ändringen ska göras vid en viss bilverkstad, vilket innebär att om förutsättningarna i lagen uppfylls kan konverteringsstöd fås också för sådana konverteringar som personen själv har gjort, förutsatt att ändringen uppfyller de tekniska kraven och godkänns vid ändringsbesiktning. Om stödbeloppet höjdes avsevärt, skulle Transport- och kommunikationsverket i samband med förfarandet för beviljande av stöd i fortsättningen bli tvunget att kontrollera att stödbeloppet inte är högre än kostnaderna för etanolkonverteringen. Detta skulle öka myndighetens administrativa börda.

Etanoliautoilijat ry lyfter dessutom fram att det vore nyttigt att jämföra konverteringsstödens kostnadseffektivitet också med andra tillgängliga metoder för utsläppsminskning och att till motiveringen foga hurdana stödåtgärder som vidtagits i andra jämförelseländer. Enligt yttrandet från Etanoliautoilijat ry kan antagandet om att ungefär hälften av konverteringarna görs även utan konverteringsstöd inte direkt användas för att förutse vad som kan hända i framtiden. Utifrån yttrandet från Etanoliautoilijat ry har propositionens huvudsakliga konsekvenser kompletterats vid den fortsatta beredningen genom att man lagt till en observation om att ändringarna i fordonslagen våren 2023 och de föreslagna stöden tillsammans bedöms leda till att antalet konverteringar av fordon ökar jämfört med granskningsperioden för Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning. Förslagen om att lägga till andra klimatåtgärder inom trafiksektorn eller jämförelseländer i motiveringen till regeringspropositionen beaktades inte vid den fortsatta beredningen av propositionen. Konsekvenserna av olika åtgärder för att minska utsläppen i ansvarsfördelningssektorn bedöms i samband med beredningen av klimatplanen på medellång sikt.

Rahtarit ry konstaterade i sitt yttrande att en ökning av antalet renodlade eldrivna lastbilar förutsätter inte bara materielanskaffningar utan också investeringar i laddningssystem och lyfte fram synpunkter på utsläppsminskningspotentialen i fråga om biodiesel. Också Sähköinen Liikenne ry lyfte i sitt yttrande fram betydelsen av stödet för laddningsinfrastruktur. Enligt Gasum Oy:s yttrande förutsätter minskningen av utsläppen från trafiken och uppnåendet av de uppställda utsläppsminskningmålen ett brett urval av metoder. Sähköinen Liikenne ry tog i sitt yttrande fasta på att elektrifieringen är det effektivaste sättet att öka energieffektiviteten i den

¹⁸ Utredning om utvidgningspotentialen av godkännandeprocessen för etanol- och gaskonverteringsserier, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, utgiven 21.11.2022, Traficom:s forskningsrapporter och utredningar 5/2022 (endast på finska med sammandrag på svenska).

tunga trafiken och logistikkedjorna under de närmaste åren och samtidigt också underlätta övergången från fossila bränslen.

7 Specialmotivering

Rubrik. Det föreslås att lagens rubrik ändras tillbaka till 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.

1 §. Tillämpningsområde. Till 1 mom. fogas en hänvisning till konvertering av fordon och som en lagteknisk ändring fogas termen ”anskaffning” till inom parentes.

Till 2 mom. 3 punkten fogas en bestämmelse om att lagen också ska tillämpas på konverteringsstöd. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska lagen tillämpas på stöd som beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (*konverteringsstöd*) som söks senast den 15 december 2024. Ändringen behövs för att lagen ska kunna tillämpas också på konverteringsstöd, om det finns anslag för konvertering av fordon till etanol- eller gasdrift. Det är nödvändigt att ansökningstiden för konverteringsstöd avslutas inom den tidsram som föreslås i propositionen för att Transport- och kommunikationsverket under 2024 ska kunna fatta ett positivt beslut om de ansökningar som lämnats in i slutet av 2024, om de övriga förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd som anges i lagen uppfylls. Det treåriga reservationsanslag som 2022 budgeterats för konverteringsstöd kan utan ombudgetering användas till utgången av 2024.

2 §. Förhållande till annan lagstiftning. Det föreslås att den hänvisning som i 2 mom. görs till de minimis-förordningen uppdateras så att den gäller den reviderade de minimis-förordningen. Kommissionen offentliggjorde den reviderade de minimis-förordningen den 13 december 2023 och den trädde i kraft den 1 januari 2024. Enligt 2 mom. ska bestämmelser om beviljande av stöd till sådana företag (*företag*) som avses i artikel 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, nedan *den allmänna gruppundantagsförordningen*, i fortsättningen finnas i den förordningen och i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *de minimis-förordningen*. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

Det föreslås att ett omnämmande av konverteringsstöd tas in i rubriken till lagens 2 kap.

4 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil. Det föreslås att paragrafen ändras så att den motsvarar den reviderade de minimis-förordningen, enligt vilken anskaffningsstöd för fordon i fortsättningen oberoende av bransch kan beviljas också för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Innehållet i 4 och 5 mom. upphävs och 6 mom. blir 4 mom. I den finska språkdräkten korrigeras den hänvisning till artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen som ingår i 4 mom. genom att ordet ”kohta” ersätts med ”alakohta”. Till övriga delar förblir paragrafen oförändrad.

5 §. Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil. Det föreslås att paragrafen ändras så att den motsvarar den reviderade de minimis-förordningen, enligt vilken anskaffningsstöd för fordon i fortsättningen oberoende av bransch kan beviljas också för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransporter på väg. Det föreslås att innehållet i 3 mom. 5 punkten och 4 mom. upphävs. Samtidigt flyttas ordet ”och” som nu finns efter 3 mom. 4 punkten efter 3 punkten i samma moment. Enligt förslaget blir 5 och 6 mom. då 4 och 5 mom.

I den föreslagna paragrafens nya 3 mom. 1 punkt stryks ordet ”tunga” som obehövligt. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

6 §. Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. Enligt *1 mom.* kan konverteringsstöd beviljas en fysisk person eller ett företag som konverterar en personbil så att den blir gas- eller etanoldriven. Enligt 2 § 2 mom. i lagen avser man med företag ett sådant företag som avses i artikel 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (*den allmänna gruppundantagsförordningen*). Definitionen av företag i artikel 1 i bilaga I till den allmänna gruppundantagsförordningen är vidsträckt. Som företag betraktas alla enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras juridiska form. Som företag anses således sådana enheter som utövar ett hantverk eller annan verksamhet enskilt eller inom familjen, personsammanslutningar eller föreningar som bedriver en regelbunden ekonomisk verksamhet.

I *2 mom.* föreslås bestämmelser om förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd. I *1 punkten* föreslås bestämmelser om hur konverteringen ska genomföras. I den föreslagna *1 punkten* beaktas bestämmelserna i den gällande fordonslagen. Enligt den ska konverteringen göras eller man ska förbinda sig att göra den i enlighet med 7 eller 7 a § i fordonslagen (82/2021). Hänvisningen till nämnda paragrafer i fordonslagen omfattar också Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av dem. Enligt *2 punkten* kan konverteringsstöd beviljas om 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 det vid en ändringsbesiktning till uppgifterna om en bensindriven personbil fogas en anteckning om att också höginblandad etanol kan användas som drivkraft för bilen. Enligt *3 punkten* är en förutsättning för beviljande av konverteringsstöd att det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av stödet står till förfogande.

Enligt *3 mom.* kan konverteringsstöd betalas endast en gång för en och samma personbil. Enligt det momentet kan konverteringsstöd under ett kalenderår beviljas en fysisk person eller ett företag högst en gång.

Enligt *4 mom.* ska konverteringsstöd inte beviljas företag i svårigheter. I 4 § 6 mom. hänvisas det i fråga om företag i svårigheter till företag som avses i artikel 2.18 i den allmänna gruppundantagsförordningen. Enligt det föreslagna 6 § 4 mom. kan konverteringsstöd dessutom beviljas endast om inget annat understöd av statens medel har beviljats för konverteringen.

7 §. Konverteringsstödet belopp. I paragrafen föreslås bestämmelser om konverteringsstödet belopp. De belopp av konverteringsstöd som beviljas för konvertering av fordon motsvarar de belopp av konverteringsstöd som fastställts före ikraftträdandet av lag 1132/2023. Enligt den föreslagna 7 § kan konverteringsstöd 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.

12 a §. Stödberättigande kostnader. Det föreslås att det till paragrafen fogas bestämmelser om stödberättigande kostnader i fråga om konverteringsstöd. Det föreslås att *1 mom.* ändras så att man i lagen med stödberättigande kostnader avser extra kostnader för konvertering av fordon till etanol- eller gasdrift eller sådana extra kostnader för köp eller långtidshyrning av fordon som avses i den allmänna gruppundantagsförordningen. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

12 b §. Beloppet av stöd som beviljas företag. Det föreslås att *4 mom.* ändras så att det i momentet dessutom föreskrivs om det maximala beloppet av konverteringsstöd som beviljas ett företag och om det totala beloppet av stöd per företag. Enligt det föreslagna *4 mom.* får det

maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar eller av konverteringsstöd som beviljas ett företag inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det behövs nationella bestämmelser om det maximala stödbeloppet, eftersom statsunderstöd enligt 6 § 1 mom. i statsunderstödslagen (688/2001) inte får täcka det fulla beloppet av de totalkostnader som orsakas av den verksamhet eller det projekt som utgör föremål för statsunderstödet, om inte något annat följer av skäl som är motiverade och nödvändiga för att målen med beviljandet av statsunderstödet ska nås. Det föreslås dessutom att 4 mom. ändras så att det motsvarar den reviderade de minimis-förordningen när det gäller det totala stödbeloppet per företag och tidsperioden för beräkningen av det. Regleringen utvidgas till att gälla även konverteringsstöd. Det totala stödbeloppet per företag höjs från nuvarande 200 000 euro till 300 000 euro. Dessutom ändras den tidsperiod som används vid beräkningen av stödet från beskattningsår till år. Förslagen grundar sig på artikel 3.2 i den reviderade de minimis-förordningen, enligt vilken det totala stöd av mindre betydelse som beviljas ett enda företag av en medlemsstat inte får överstiga 300 000 euro under en period av tre år. Enligt skäl 3 i den reviderade de minimis-förordningen bör, mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av de minimis-förordningen, taket för det högsta möjliga stöd av mindre betydelse som ett och samma företag kan få under en treårsperiod per medlemsstat höjas till 300 000 euro. Enligt ovannämnda skäl återspeglar detta tak inflationen sedan de minimis-förordningen trädde i kraft och den beräknade utvecklingen under förordningens giltighetstid. Enligt skälet är taket nödvändigt om man vill kunna garantera att alla åtgärder som omfattas av förordningen inte ska kunna anses påverka handeln mellan medlemsstaterna och inte snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen. Enligt skäl 11 i den reviderade de minimis-förordningen bör den treårsperiod som ska beaktas vid tillämpningen av förordningen ses över löpande. Enligt detta skäl måste hänsyn tas till det totala stöd av mindre betydelse som beviljats under de senaste tre åren för varje nytt stöd av mindre betydelse. I övrigt förblir paragrafen oförändrad.

16 §. Ansökan om konverteringsstöd. I paragrafen föreskrivs det om ansökan om konverteringsstöd. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i stor utsträckning de bestämmelser som gällde innan lag 1132/2023 trädde i kraft. Jämfört med de tidigare bestämmelserna ändras 3 mom. så att hänvisningen till en juridisk person och en enskild näringsidkare ersätts med termen företag. Till 3 mom. fogas dessutom ordet ”separat” för att förtydliga att ändring inte får sökas separat i villkorliga beslut.

17 §. Utbetalning av konverteringsstöd. I paragrafen föreslås bestämmelser om utbetalningen av konverteringsstöd. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket betala ut konverteringsstödet till stödmottagaren på basis av ett positivt stödbeslut. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll de bestämmelser som gällde innan lag 1132/2023 trädde i kraft.

18 §. Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter. Det föreslås att en hänvisning till konverteringsstöd fogas till paragrafen. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll de bestämmelser som gällde innan lag 1132/2023 trädde i kraft.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft så snart som möjligt, dock senast den 1 juli 2024.

Det föreslås att bestämmelserna i lagens 6 § ska tillämpas på konverteringar som gjorts efter lagens ikraftträdande. Det föreslagna behövs för att förtydliga att de konverteringar av fordon som gjorts före ikraftträdandet av lagen inte omfattas av möjligheten att ansöka om stöd.

Det föreslås att de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av lagen ska tillämpas på ansökningar som är anhängiga vid ikraftträdandet. Vidare föreslås det att på anskaffningsstöd

för gasdrivna paketbilar och lastbilar och konverteringsstöd som beviljats före ikraftträdandet av lagen ska tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Genom de föreslagna övergångsbestämmelserna förtydligas det att handläggningen av ansökningar som görs innan författningsändringarna enligt denna proposition träder i kraft slutförs enligt de bestämmelser som gällde tidigare.

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 grupper av människor kan inte godtyckligt genom lag försättas i en gynnsammare eller ogynnsammare ställning än andra. Grundlagens jämlikhetsbestämmelse förutsätter att människor behandlas lika i likadana situationer. I förfarandet enligt den föreslagna lagen har alla som ansöker om stöd inom ramarna för EU:s lagstiftning om statligt stöd lika möjlighet att ansöka om och beviljas stöd så länge som anslaget räcker till. Dessutom finns det skäl att beakta att ansökan om stöd är frivillig för den som planerar att skaffa ett fordon, och att ingen har subjektiv rätt att få sådana anskaffningsstöd för fordon som nämns i lagen.

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Lagförslaget övergripande mål är att främja användningen av alternativa drivkrafter i trafiken och således bidra till att utsläppsminskningar nås inom trafiken. Lagförslaget främjar tillgodoseendet av de grundläggande miljö rättigheterna genom att bidra till att minska koldioxidutsläpp 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:

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) lagens rubrik samt 1 §, 2 § 2 mom., rubriken för 2 kap., 4 och 5 §, 12 a § 1 mom., 12 b § 4 mom. och 18 §, sådana de lyder i lag 1132/2023, och *fogas* till lagen nya 6, 7, 16 och 17 §, i stället för de 6, 7, 16 och 17 § som upphävts genom lag 1132/2023, som följer:

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

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för köp och långtidshyrning (*anskaffning*) 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 el-, gas- eller vätedriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil*) som söks senast den 31 december 2024,
- 2) anskaffningsstöd för en eldriven lastbil, en eldriven släpvagn och en gas- eller vätedriven lastbil (*anskaffningsstöd för lastbil*) som söks senast den 31 december 2024,
- 3) stöd som beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (*konverteringsstöd*) som söks senast den 15 december 2024.

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om beviljande av stöd till sådana företag (*företag*) som avses i artikel 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) [nr 651/2014](#) genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, nedan *den allmänna gruppundantagsförordningen*, finns i den förordningen och i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, nedan *de minimis-förordningen*.

2 kap.

Anskaffningsstöd och konverteringsstöd för fordon

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

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

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

- 1) den paketbil som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft,
- 2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,
- 3) man förbinder sig att i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst ett år efter första registreringen eller, om fordonet långtidshyrs, i sökandens namn hålla fordonet i trafik- och transportregistret eller i det fordonsregister som förs av Fordonsmyndigheten på Åland minst tre år efter första registreringen, och

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

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

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

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

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

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

- 1) den lastbil eller släpvagn som anskaffas använder el eller väte, eller en kombination av båda, som enda drivkraft,
- 2) man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland,
- 3) man förbinder sig att i 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 fordon som anskaffas använder 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 lastbil eller släpvagn och ett företag för anskaffning

av sammanlagt högst fem lastbilar eller släpvagnar. Anskaffningsstöd kan beviljas endast en gång för en och samma lastbil eller släpvagn.

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

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller ett företag som 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 eller 7 a § 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 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 ett företag högst en gång.

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

7 §

Konverteringsstödet belopp

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

12 a §

Stödberättigande kostnader

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

12 b §

Beloppet av stöd som beviljas företag

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar eller av konverteringsstöd som beviljas ett företag får inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det totala beloppet per företag av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar eller av konverteringsstöd får i enlighet med de minimis-förordningen inte överstiga 300 000 euro under en period av tre år.

16 §

Ansökan om konverteringsstöd

Konverteringsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket.

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

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

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

17 §

Utbetalning av konverteringsstöd

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

18 §

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 6 § i denna lag tillämpas på konverteringar som gjorts efter lagens ikraftträdande.

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

På anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar och konverteringsstöd som beviljats före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Helsingfors den 8 maj 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021) lagens rubrik samt 1 §, 2 § 2 mom., rubriken för 2 kap., 4 och 5 §, 12 a § 1 mom., 12 b § 4 mom. och 18 §, sådana de lyder i lag 1132/2023, och *fogas* till lagen nya 6, 7, 16 och 17 §, i stället för de 6, 7, 16 och 17 § som upphävts genom lag 1132/2023, som följer:

Gällande lydelse

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

1 §

Tillämpningsområde

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

Denna lag tillämpas på

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

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

2 §

Föreslagen lydelse

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

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om stöd enligt statsbudgeten för köp och långtidshyrning (*anskaffning*) 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 el-, gas- eller vätedriven paketbil (*anskaffningsstöd för paketbil*) som söks senast den 31 december 2024,

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

3) *stöd som beviljas för konvertering av ett fordon så att det drivs med alternativa drivkrafter (konverteringsstöd) som söks senast den 15 december 2024.*

Förhållande till annan lagstiftning

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

Bestämmelser om beviljande av stöd till företag enligt artikel 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 (*företag*) genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (*den allmänna gruppundantagsförordningen*) finns dessutom i den *allmänna gruppundantagsförordningen* och i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (*de minimis-förordningen*).

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

2 kap.

Anskaffningsstöd för fordon

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

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

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

1) den paketbil som anskaffas används el eller väte, eller en kombination av båda, som

2 §

Förhållande till annan lagstiftning

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

Bestämmelser om beviljande av stöd till sådana företag (*företag*) som avses i artikel 1 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, *nedan den allmänna gruppundantagsförordningen*, finns i den förordningen och i kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, *nedan de minimis-förordningen*.

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

2 kap.

Anskaffningsstöd och konverteringsstöd för fordon

4 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för paketbil

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

Anskaffningsstöd kan beviljas, om

Gällande lydelse

enda drivkraft eller gas som huvudsaklig drivkraft,

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

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

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

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

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

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

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

5 §

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

Föreslagen lydelse

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

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

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

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

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

(4 § 4 mom. upphävs)

(4 § 5 mom. upphävs)

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

5 §

Gällande lydelse

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

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

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

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

3) man förbinder sig att i 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,

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

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

Föreslagen lydelse

Förutsättningar för beviljande av anskaffningsstöd för lastbil

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

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

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

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

3) man förbinder sig att i 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 fordon som anskaffas använder 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.

(5 § 3 mom. 5 punkten upphävs)

Gällande lydelse

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

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

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

(ny §)

Föreslagen lydelse

(5 § 4 mom. upphävs)

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

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

6 §

Förutsättningar för beviljande av konverteringsstöd

Konverteringsstöd kan beviljas en fysisk person eller ett företag som 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 eller 7 a § 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 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.

Gällande lydelse

(ny §)

12 a §

Stödberättigande kostnader

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

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

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

12 b §

Föreslagen lydelse

Konverteringsstöd kan betalas endast en gång för en och samma bil. Konverteringsstöd kan under ett kalenderår beviljas en fysisk person eller ett företag högst en gång.

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

7 §

Konverteringsstödet belopp

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

12 a §

Stödberättigande kostnader

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

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

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

Beloppet av stöd som beviljas företag

12 b §

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

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

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

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

(ny §)

Beloppet av stöd som beviljas företag

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

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

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

Det maximala beloppet av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar *eller av konverteringsstöd* som beviljas ett företag får inte överstiga 40 procent av de stödberättigande kostnaderna. Det totala beloppet per företag av anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar eller lastbilar *eller av konverteringsstöd* får i enlighet med de minimis-förordningen inte överstiga 300 000 euro under en period av tre *år*.

16 §

Ansökan om konverteringsstöd

Konverteringsstöd söks hos Transport- och kommunikationsverket.

Om den som ansöker om konverteringsstöd är en fysisk person, ska i ansökan om konverteringsstöd lämnas uppgifter om den

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

använda ändringsserien, om vem som utfört ändringen och om den godkända ändringsbesiktningen. Om de förutsättningar som anges i 6 § är uppfyllda, kan Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden konverteringsstöd.

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

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

(ny §)

17 §

Utbetalning av konverteringsstöd

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

18 §

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

18 §

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

Stödmottagarens skyldighet att lämna uppgifter

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 6 § i denna lag tillämpas på konverteringar som gjorts efter lagens ikraftträdande.

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

På anskaffningsstöd för gasdrivna paketbilar och lastbilar och konverteringsstöd som beviljats före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.
