

## RP 251/2014 rd

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om försök med skrotningspremie för fordon

#### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en temporär lag om försök med skrotningspremie för fordon. I lagen finns bestämmelser om en skrotningspremie som ska betalas till den som köper en ny personbil. Av skrotningspremien ska staten enligt förslaget betala 1 000 euro i statsunderstöd för varje bil som uppfyller de kriterier som anges i lagen. Dessutom är det meningen att bilbranschen frivilligt ska kunna ta del i betalningen av skrotningspremien. Premien ska betalas endast till fysiska personer. En förutsättning för skrotningspremien är att den som köper en ny personbil äger en minst tio år gammal bil som han eller hon samtidigt lämnar in till en laglig återvinningsstation för skrotning. Den nya bilen ska vara en lågemissionsbil. I

den temporära lagen ingår bestämmelser om förutsättningarna för betalning av skrotningspremie.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget och den avses gälla tolv månader från och med den dag då den träder i kraft. Det föreslås att försöket med skrotningspremie ska inledas den 1 juli 2015 och pågå till och med den 31 december 2015. Innan det i lagförslaget avsedda försöket med skrotningspremie kan inledas måste kommissionen godkänna det.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÅGE .....	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet .....	4
2.3 EU-lagstiftning.....	7
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	7
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	7
4.1 Ekonomiska konsekvenser .....	7
4.2 Konsekvenser för organisation och personal .....	8
4.3 Konsekvenser för miljön.....	8
4.4 Konsekvenser för företagen .....	8
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN OCH REMISSYTTRANDEN .....	8
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	9
DETALJMOTIVERING .....	10
1 LAGFÖRSLAG .....	10
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	12
3 LAGSTIFTNINGSORDNING .....	12
LAGFÖRSLAG .....	13
om försök med skrotningspremie för fordon.....	13

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Finlands bilbestånd är i genomsnitt gammalt jämfört med de flesta andra medlemsstater i Europeiska unionen. Genom det tidsbegränsade försöket med skrotningspremie främjas en förnyelse av bilbeståndet, vilket samtidigt innebär minskade utsläpp och bättre trafiksäkerhet. Införandet av skrotningspremien beräknas öka antalet sålda nya bilar med cirka 3 000. På motsvarande sätt beräknas antalet skrotningsfärdiga bilar öka med minst samma antal. I statsbudgeten reserveras ett anslag på 3 miljoner euro för betalning av statsunderstödet. Genom ökade bilskatteintäkter beräknas statens skatteintäkter öka betydligt mer än det totala statsunderstödsbeloppet. På motsvarande sätt beräknas intäkterna av punktskatt på bränsle och fordonsskatteintäkterna minska något, eftersom de nya bilarna ger lägre utsläpp och förbrukar mindre bränsle än de skrotningsfärdiga bilarna.

Under försöket med skrotningspremie kommer den som köper en ny lågemissionsbil och samtidigt lämnar in en minst tio år gammal bil för skrotning att få skrotningspremie i samband med anskaffningen av den nya bilen. Skrotningspremien ska bestå av ett bidrag på 1 000 euro i form av statsandel. Dessutom är det meningen att bilbranschen frivilligt ska kunna ta del i betalningen av skrotningspremien genom att betala en premie till exempel på 500 euro för varje bil som uppfyller kriterierna. Skrotningspremie kommer att betalas endast en gång för varje ny bil och endast till fysiska personer. Inom försöket kommer Trafiksäkerhetsverket att ansvara för skötseln av statens myndighetsuppgifter. Detta lämpar sig på ett naturligt sätt för Trafiksäkerhetsverket som är den myndighet som för fordonstrafikregistret och ansvarar för fordonssystemet. När försöket inleds förutsätts det att Trafiksäkerhetsverket och bilbranschen samarbetar och kommer överens om samarbetet. Bilköparen ska få skrotningspremien i form av en sänkning av köpesumman. Bilimportörernas re-

presentanter och de återförsäljare som säljer bilar till konsumenterna ska vara ombud i förfarandet. Trafiksäkerhetsverket ska betala tillbaka skrotningspremiens statsandel till bilbranschen. Verket ska genom kontroll i efterhand övervaka att de bilar som anmälts för skrotning har skrotats inom utsatt tid. För de bilar som inte skrotats kommer verket att återkräva den statsandel det betalat.

### 2 Nuläge

#### 2.1 Lagstiftning och praxis

Med skrotfordon avses fordon som betraktas som avfall, det vill säga föremål som innehavaren har tagit, avser att ta eller är skyldig att ta ur bruk. Europa-parlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (nedan kallat *direktivet om uttjänta fordon*) gäller nedskrotning av fordon. Direktivet om uttjänta fordon baserar sig på producentansvar. I producentansvaret ingår att utforma och förvalta ett system för mottagning och materialåtervinning av uttjänta fordon, att ge råd, upplysa och informera, att samla in och bevara uppgifter samt att se till att målen för materialåtervinning och annan återvinning nås. Ägaren ska ha rätt att kostnadsfritt bli av med sitt uttjänta fordon. I Finland omfattas direktivet om uttjänta fordon av miljöministeriets ansvarsområde. Direktivet har genomförts genom lag 452/2004 om ändring av avfallslagen och genom statsrådets förordning om skrotfordon (581/2004).

I Finland ansvarar person- och paketsbilsimportörerna för att det ordnas materialåtervinning, förbehandling, annan återvinning och annan avfallshantering som gäller uttjänta fordon samt för kostnaderna för allt detta. Importörerna har bildat bolaget Suomen Autokieräty Oy som ska fullgöra importörernas avfallshanteringsskyldigheter. Den sista innehavaren av ett uttjänt fordon är skyldig att lämna in det uttjänta fordonet till en insamlare eller förbehandlare som ingår i ett system som omfattas av producentansvaret.

Vid utgången av 2013 fanns det i fordonstrafikregistret cirka 4,9 miljoner fordon som använts i trafik. År 2013 ökade antalet fordon som används i trafik med 0,8 procent från situationen vid utgången av 2012. Antalet nya personbilar har dock minskat under de senaste åren. År 2013 rörde sig antalet första gången registrerade bilar kring 103 400. Bara en liten del av dem som köpt nya bilar har samtidigt skrotat sin gamla bil. Det totala antalet skrotningsfärdiga bilar per år har rört sig kring 60 000 och bilarnas medelålder är omkring 20 år. Det beräknas att cirka 100 000 person- och paketbilar årligen tas ur bruk slutgiltigt. Person- och paketbilar kan avföras ur fordonstrafikregistret endast mot ett skrotningsintyg som får utfärdas endast av Suomen Autokierrätys Oy:s officiella mottagningsplatser. Ett problem är att en stor del av de uttjänta fordonen inte når någon officiell återvinningsstation. Dessa uttjänta fordon blir kvar i fordonstrafikregistret som avställda fordon.

En del av de skrotningsfärdiga fordonen skrotas vid nedskrotningsanläggningar som inte ingår i det officiella systemet för materialåtervinning. Dessutom är så kallade grå aktörer verksamma i branschen, det vill säga personer eller företagare som köper upp gamla eller trasiga fordon. Det beräknas att endast en del av dessa bilar når fram till en officiell mottagningsplats. Användbara komponenter demonteras och blir reservdelar och övriga komponenter lämnas kvar i naturen eller finhackas eventuellt med blandavfall. Uttjänta fordon förs också till utlandet, antingen som hela fordon eller som balat eller finhackat skrot.

Det har lagts fram förslag om att materialåtervinningen av uttjänta fordon kunde effektiviseras genom att bestämmelserna om beskattning och registrering av fordon ändras. Det har dock bedömts att fördelarna med att ändra beskattnings- och registreringsbestämmelserna skulle vara små i förhållande till nackdelarna. Det har lagts fram förslag om hur det officiella materialåtervinningssystemets ställning och verksamhet kunde effektiviseras. Inte heller de förslagen har blivit verklighet. Man har dessutom försökt främja materialåtervinningen av uttjänta fordon genom ekonomiska incitament. Suomen Auto-

kierrätys Oy har genomfört kampanjer med värdesedlar, och då har antalet uttjänta fordon som lämnats in till de officiella mottagningsplatserna ökat betydligt. Exempelvis år 2012 genomfördes en kampanj där den som köpte en ny bil fick en gottgörelse på 500 euro och den som köpte en gammal bil fick en gottgörelse på 200 euro, om köparen samtidigt lämnade in sin gamla bil till en officiell återvinningsstation för skrotning. Staten har inte hittills deltagit för att stödja nedskrotningen av gamla bilar. Antalet fordon som skrotas på laglig väg har hittills varit betydligt mindre än antalet första gången registrerade nya bilar.

## 2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet

I många länder har det gjorts försök med ekonomiska incitament i samband med nedskrotning eller materialåtervinning av fordon. Enligt Europeiska kommissionens rapport från 2010 (Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles; Economic, Environmental and Safety Impacts, final report 2010) hade olika slags skrotningsprogram genomförts i 13 EU-medlemsstater under 2009. Enligt skrotningsprogrammen skulle de skrotningsfärdiga bilarna vara i genomsnitt minst tio år gamla, och i programmen ingick ett incitament på cirka 1 500 euro för anskaffning av en ny bil. Beloppet varierade från knappa 500 euro till 6 000 euro. I färre än vart annat incitamentsprogram ingick ett CO<sub>2</sub>-utsläppsvärde, som varierade från 120 g/km till 160 g/km. I vissa skrotningsprogram förutsattes det att den nya bilen skulle nå upp till minst Euro 4-normen. Försöken hade genomförts antingen så att premien betalades till den som skrotade en gammal bil oberoende av om han eller hon skaffade en ny bil eller inte eller så att betalning av premien hade villkorats av anskaffning av en ny bil som uppfyllde vissa kriterier.

Enligt rapporten ansågs skrotningsprogrammen till övervägande del vara framgångsrika, om än resultatbedömningen också berodde av hurdana mål det hade uppställts för programmet. Minskade utsläpp sågs som programmets miljömässiga fördelar, och den

ekonomiska vinningen ansågs vara att skrotningspremierna ökade bruttonationalprodukten med uppskattningsvis 0,16–0,2 procent och stöttade ländernas egen bilindustri under kritiska tider. Det ansågs också att skrotningsprogrammen främjar säkerheten hos bilbeståndet. Däremot ansågs skrotningsprogrammen inte vara speciellt kostnadseffektiva, om deras enda syfte vara att minska utsläppen. Det ansågs vidare att skrotningspremierna ledde till att bilar som var i förhållandevis gott skick och som skulle ha kunnat användas i många år till skrotades. Det ansågs att premien sannolikt inte innebar att de allra äldsta och mest förorenande och minst säkra bilarna försvann ur bilbeståndet. Det ansågs att skrotningsprogrammen på lång sikt skulle leda till en åtminstone i viss mån snedvriden konkurrens inom bilindustrin genom att de stöttade de så kallade svagaste aktörerna och hindrade faktorer som bidrar till att förnya bilindustrin. Skrotningsprogrammen betraktades som en ganska kortvarig drivfjäder för bilhandeln och som en faktor som minskar anskaffningen av nya bilar före försöket med skrotningspremie och också minskar försäljningen av nya bilar efter det att försöket avslutats.

Skrotningspremierna ansågs inte vara det mest kostnadseffektiva sättet att minska utsläppen. De bilar som anskaffats med premien som drivfjäder har inte hört till de miljövänligaste modellerna på marknaden. Med tanke på den miljömässiga styrningen har man påpekat att det finns andra sätt att sporra till anskaffning av exempelvis bilar med alternativa former av drivkraft. Det har ansetts vara problematiskt att försöken med skrotningspremie kan bli ett mönster som i praktiken innebär en inkomstöverföring för välavlönade som också annars skulle ha råd att köpa en ny bil. De som har en sämre ekonomi och äger gamla bilar har eventuellt inte kunnat köpa en ny bil med stöd av det planerade ekonomiska incitamentet.

#### *Sverige*

Enligt den modell som användes i Sverige betalade fordonets första ägare en pant som redovisades till en bilskrotningsfond. Panten behöll sitt värde i bilens pris under bilens

hela livscykel, även om fordonet bytte ägare. Den sista ägaren kunde lämna in bilen till en auktoriserad skrotare. Ur bilskrotningsfonden betalades till skrotaren det pantbelopp som den första fordonsägaren hade betalat när bilen köptes. Om panten översteg skrotningskostnaderna, betalade skrotaren gottgörelse till den sista ägaren. Om skrotningskostnaderna översteg pantbeloppet var den sista ägaren skyldig att betala skillnaden. På grund av inflationen och de skärpta miljökraven måste man höja pantpriset upprepade gånger för att den sista ägaren inte skulle bli tvungen att betala för nedskrotningen. Systemet var förenat med många problem, bland annat spekulation bland skrotare som köpte uttjänta bilar för att själva dra nytta av panten eller som fastställde skrotningskostnaderna till samma belopp som panten vilket innebar att det ekonomiska incitamentet för den sista ägaren blev obefintligt.

I Sverige motiverades sloandet av pantsystemet bland annat med att systemet i praktiken innebar gratis mottagning av uttjänta fordon, eftersom skrotfirmorna alltid höjde skrotningskostnaderna när pantbeloppet höjdes. Pantsystemet tycktes skapa ekonomiska incitament främst för aktörer inom skrotbranschen, även om det eventuellt bidrog till en ökning av miljöansvarig verksamhet bland skrotarna. I Sverige övergick man senare till en modell med producentansvar, där producenten ska stå för skrotningskostnaderna. Genom lagen om bilskrotningsfonden (2007:162) trädde nya nedskrotningsbestämmelser baserade på producentansvaret i kraft i juni 2007. Det beslutades att de medel som då fanns i bilskrotningsfonden, cirka 120 miljoner kronor, skulle användas för att betala skrotningsersättningar eller skrotningsbidrag i mån av tillgång på medel i fonden. Vägverket kunde använda fondens medel till att betala ut en skrotningsersättning på 4 000 kronor till de ägare av ett fordon av en årsmodell äldre än 1989 som lämnade in sitt fordon för skrotning. Avsikten var att få bort förorenande bilar som saknar katalysator samt bussar och lastbilar som har en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg. Av fondens medel kunde länsstyrelserna bevilja sådana kommuner bidrag som ordnade verksamhet för att samla

in fordonsvrak som kan tillfalla kommunen enligt lagen om flyttning av fordon i vissa fall och för att ställa i ordning på platser där sådana bilar övergivits.

#### *Danmark*

Enligt den danska modellen betalas det av fondmedel ut en skrotningspremie till den sista bilägaren när han eller hon lämnar in bilen till en registrerad mottagare av uttjänta fordon. Skrotningspremien tas ut under fordonets livscykel och uppgår till cirka 12 euro (DKK 90) per år för bilens ägare. Avgiften betalas till försäkringsbolagen i form av en obligatorisk skatt som överförs från försäkringsbolaget till en återvinningsfond som administreras av danska myndigheter. Avgiften underlättar möjligheterna att finansiera den skrotningspremie som av fondmedel betalas ut till den sista fordonsägaren när bilen lämnas in till en officiell aktör för skrotning. Skrotningspremien uppgår till cirka 240 euro (DKK 1 800). Modellen har veterligen sportrat till att lämna in skrotningsfärdiga fordon till det officiella återvinningssystemet. Den danska modellen nämns ofta som ett positivt exempel på en välfungerande modell för materialåtervinning av skrotningsfärdiga fordon. Det har gjorts antaganden om att det danska systemet fungerar så pass bra inom materialåtervinningen att Danmark kommer att nå materialåtervinningsmålen enligt EU:s avfallsdirektiv. Det finns dock bara ett litet utbud av skriftlig information eller forskningsrön om hur systemet fungerar. Det är tänkbart att dess huvudsakliga motiv är att nå målen avseende materialåtervinning eller återanvändning av skrotningsfärdiga fordon. Det finns inga uppgifter om systemets effekt när det gäller att förnya bilbeståndet.

#### *Tyskland*

År 2009 genomfördes ett försök med skrotningspremie för bilar, "Cash for Clunkers". Under försöket fick den som köpte en ny bil 2 500 euro när han eller hon lämnade in sin minst nio år gamla bil att skrotas. Den nya bilen skulle höra till klassen Euro 4 och vara helt ny eller högst 14 månader gammal. Köparen fick dessutom skattegottgörelse, om

den nya bilen hörde till klassen Euro 5/6. Premien var inte bunden vid bilens CO<sub>2</sub>-utsläpp. Syftet var att förnya bilbeståndet och ge ekonomin en vitamininjektion. De ekonomiska konsekvenserna konstaterades vara positiva. Försöket ökade försäljningen av i synnerhet små eller ganska små bilar, vilkas andel av registreringarna steg till 84 procent under försökets gång. Efter försöket sjönk dock försäljningen av dessa bilar på nytt.

#### *Förenade kungariket*

I Förenade kungariket genomfördes under perioden 2009–2010 ett skrotningspremieprojekt som pågick i nästan ett år. Till den som lämnade in en tio år gammal eller äldre bil (minst åtta år gamla paketbilar) till en skrotningsanläggning betalades under projektperioden 2 000 pund som motivationspeng för anskaffning av en ny bil. Exempelvis den nya bilens utsläppsmängd var inte ett villkor för premien. Försöket var kortvarigt och därför bedöms det att det inte nämnvärt inverkade på bilarnas genomsnittsålder eller påskyndade en förnyelse av bilbeståndet. Systemet med skrotningspremie innebar dock att 400 000 nya bilar började användas i trafiken, men efter att systemet upphört att gälla såldes ett motsvarande antal färre bilar under i stort sett samma period som den tid systemet hann vara i bruk.

#### *Frankrike*

I Frankrike genomfördes flera skrotningspremieprojekt på 1990-talet och åren 2009–2010. I projekten på 1990-talet fick den som lät skrota en över tio år gammal bil 5 000 franc när han eller hon köpte en ny bil i stället för den gamla. Skrotningspremieprojektet år 2009 grundade sig delvis på miljörelaterade villkor. Enligt programmet fick den köpare av en ny bil som lät skrota en över tio år gammal bil 1 000 euro, om den nya bilens CO<sub>2</sub>-utsläpp var högst 160 g/km. Den som skaffade en ny bil fick en särskild bonus om utsläppen var 130 g/km eller mindre.

### *Nederländerna*

Enligt 2009 års försök med skrotningspremie i Nederländerna var bilköpare som ersatte en över 13 år gammal bensindriven bil eller en över 9 år gammal dieseldriven bil med en ny bil berättigade till en premie på 750–1 750 euro. Premien var inte bunden vid till exempelvis den nya bilens utsläppsgränser. I Nederländerna tillämpas för tillfället ett skrotningspremierystem baserat på producentansvar. Den som köper en ny bil betalar i samband med köpet 45–115 euro som används för behörig materialåtervinning av bilarna när de skrotas. Bilägaren behöver inte betala för att lämna in bilen för att skrotas.

### **2.3 EU-lagstiftning**

Nedskrotning av fordon i EU-medlemsstaterna omfattas av direktivet om uttjänta fordon. Europeiska unionen har däremot inte någon gällande lagstiftning som direkt gäller skrotningspremier för fordon. Principerna om statligt stöd till företag definieras i artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln med medlemsstaterna. Den föreslagna skrotningspremien för fordon anses inte uppfylla dessa kriterier, men trots det måste kommissionen underrättas innan skrotningspremien införs.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

Propositionen syftar till att främja en förnyelse av bilbeståndet och samtidigt minska utsläppen från fordonstrafiken och förbättra trafiksäkerheten. Ett syfte är dessutom att öka antalet gamla bilar som förs till en officiell återvinningsstation för att skrotas. Det föreslagna försöket med skrotningspremie beräknas öka försäljningen av nya bilar med cirka 3 000 stycken. Antalet första registre-

ringar år 2015 beräknas i övrigt vara på samma nivå som år 2014, det vill säga omkring 105 000 bilar. Målgruppen för försöket antas omfatta även sådana bilköpare som i normala fall skulle köpa en begagnad bil.

Det statsunderstöd som ingår i skrotningspremien fås enligt förslaget i form av en sänkning av köpesumman för bilen. Bidraget är inte relaterat till bilbeskattningen. För de bilar som omfattas av gottgörelsen ska bilskatt betalas på normalt sätt.

### **4 Propositionens konsekvenser**

Propositionen beräknas ha till övervägande del positiva konsekvenser för både statsfinanserna och miljön. När konsekvenserna bedöms gäller det ändå att beakta även konsekvenserna av liknande försök i de länder som nämns ovan.

#### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

De frivilliga gottgörelserna till dem som köper en ny bil medför kostnader för bilimportörerna. Om importörerna betalar exempelvis 500 euro/bil i gottgörelse, uppgår det totala beloppet av importörernas gottgörelse till uppskattningsvis 1,5 miljoner euro, om det under försöksperioden säljs 3 000 nya bilar som omfattas av skrotningspremie.

De statsfinansiella konsekvenserna utgörs dels av den statsandel på 3 miljoner euro som reserveras för skrotningspremien, dels av ökade skatteinkomster. Dessutom ökar Trafiksäkerhetsverkets administrativa kostnader något. Tilläggsutgifterna beräknas uppgå till sammanlagt en aning över 3 miljoner euro. Bilbeståndets struktur förändras. De nya bilarna är utsläppsnålare och har en betydligt mindre bränsleförbrukning än de skrotfärdiga bilarna. På grund av detta minskar de årliga fordonsskatterna och punktskatterna på bränsle, vilket minskar statens inflöde av skatteinkomster med uppskattningsvis 400 000 euro/år. Minskningen riktas inte enbart till år 2015, utan också till åren efter det så länge som bilarna i fråga används i trafiken. Det är svårt att på förhand på ett tillförlitligt sätt bedöma hur stor del av de skrotningspremierade bilarna som är sådana som inte skulle ha anskaffats utan premien. För-

söket antas dock vara positivt med tanke på statsfinanserna, eftersom det antas att försöket i varje fall ökar antalet nya bilar med minst 3 000 jämfört med det normala och ökar bilskatteintäkterna betydligt mer än de kostnader som försöket medför.

#### **4.2 Konsekvenser för organisation och personal**

Det är meningen att försöket med skrotningspremie ska genomföras så smidigt som möjligt och utan att det administrativa arbetet ökar i någon betydande grad. Trafiksäkerhetsverket, som ska ansvara för myndighetsuppgifterna i anslutning till försöket, kan med sina nuvarande personalresurser sköta de extra uppgifter som försöket medför.

#### **4.3 Konsekvenser för miljön**

Propositionen antas ha positiva konsekvenser för miljön. Genom försöket förnyas bilbeståndet med uppskattningsvis 3 000 fler bilar än normalt. Likaså ökar antalet skrotfärdiga bilar med minst 3 000. De nya bilarna är betydligt utsläppsnållare och har också trafiksäkerhetsmässigt bättre utrustning än de skrotfärdiga bilarna. Försöket kan emellertid öka det totala antalet bilar som används i trafiken, vilket påverkar utsläppen. Försöket styr inte heller nödvändigtvis förnyelsen av bilbeståndet i en riktning som innebär att modeller med alternativa former av drivkraft börjar användas.

#### **4.4 Konsekvenser för företagen**

Försöket med skrotningspremie kan orsaka en viss mängd kortvariga marknadsstörningar inom försäljningen av nya bilar. Marknadsstörningarna beräknas dock vara förhållandevis små med beaktande av att skrotningspremien utgör ett litet belopp av anskaffningspriset för en ny bil och att försöket pågår en kort period. Propositionen antas inte heller i övrigt ha några särskilt negativa konsekvenser för företagen eller marknaden.

### **5 Beredningen av propositionen och remissyttrandet**

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

Ministeriet sände ett utkast till proposition på remiss till nio remissinstanser. Finansministeriet var mycket kritiskt i sitt remissvar. Enligt finansministeriet inriktas den planerade skrotningspremien inte uteslutande på att stödja finländska konsumenter eller bilhandeln i Finland, utan en betydande del av stödet kommer att kanaliseras till bilindustrin i utlandet. Finansministeriet ansåg att bedömningarna om skatteintäkterna vara spekulativa och påpekade att det är sannolikt att skrotningspremien ofta kommer att användas i samband med bilaffärer som skulle genomföras också utan bidrag.

Miljöministeriet påpekade i sitt remissvar att man i propositionsutkastet hade beaktat avfallslagets bestämmelser om producentansvar bland annat genom att kräva att den gamla bilen ska lämnas in för skrotning i enlighet med 58 § i avfallslagen. Miljöministeriet hänvisade till en omständighet som nämndes i utkastet, nämligen att bara ungefär hälften av de bilar som tas ur bruk per år skrotas på behörigt sätt. De övriga fordonen avställs, vilket innebär att de också efter att ha nedskrotats finns kvar i fordonstrafikregistret som så kallade spökfordon. Ministeriet fäste dessutom uppmärksamhet vid den korta giltighetstiden för det föreslagna försöket med skrotningspremie och ansåg att skrotningspremien inte skulle kunna fungera som ett ekonomiskt incitament på lång sikt, utan när försöket upphört kommer läget sannolikt att återgå till samma nivå som före försöket.

Automobilförbundet rf ansåg att fördelarna med systemet med skrotningspremie kan erhållas på ett rättvisare sätt genom sänkt bilbeskattning av bilar i utsläppsklassen under 120 g/km. Tullen ansåg att en sådan utbetalning av premie och bidrag som är separerad från handelsöverläggningarna om ett fordon mer öppet och bevisligt än den föreslagna modellen kan säkerställa att premien och bidraget till fullt belopp kommer fordonsköparen till godo samt minskar behovet av att



övervaka utbetalningen. Å andra sidan ökar utbetalning i efterhand det administrativa arbetet och utbetalningskostnaderna avsevärt. Av de övriga remissinstanserna understödde Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och Bilimportörerna rf systemet med skrotningspremie. Arbets- och näringsministeriet förhöll sig neutralt till propositionsutkastet. Justitieministeriet tog inte ställning till innehållet i utkastet.

Dessutom yttrade sig St1 Biofuels Oy och North European Oli Trade Oy om propositionsutkastet. Bolagen såg det föreslagna systemet med skrotningspremie som ett bra sätt att främja en förnyelse av bilbeståndet. De föreslog att den föreslagna begränsning för

drivkraften hos den bil som anskaffas som enligt förslaget skulle utgöra ett villkor för skrotningspremien preciseras så att även höginblandad etanol tillåts som drivkraft. Höginblandad etanol kan direkt ersätta den fossila bensinen i största delen av de nya personbilarna. På så vis skapar man en subventionerad möjlighet att välja ett alternativ som innebär betydligt mindre utsläpp.

## **6 Samband med andra propositioner**

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

## DETALJMOTIVERING

## 1 Lagförslag

**1§. Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen.** I paragrafen föreskrivs det om lagens tillämpningsområde och dess förhållande till statsunderstödslagen (688/2001). Av statens medel ska på det sätt som föreskrivs i lagen kunna beviljas bidrag för anskaffning av en ny personbil (*skrotningspremie*). I lagen föreskrivs det om beviljande av anslag som i statsbudgeten reserverats för att främja anskaffningen av nya personbilar, om ändamålet med bidraget och villkoren för beviljande, om bidragets belopp och bidragstagare samt om utbetalning av bidrag. På bidragen ska dessutom statsunderstödslagens bestämmelser om beviljande och utbetalning av statsunderstöd, användning, övervakning och återbetalning av statsunderstöd samt information och utlämnande av uppgifter tillämpas subsidiärt, om inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen.

**2 §. Villkor för beviljande av bidrag.** Enligt 1 mom. ska bidrag kunna beviljas en person som skaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått första registrering, om han eller hon har ägt en personbil som använts i minst tio år och samtidigt lämnat in den för skrotning i enlighet med 58 § i avfallslagen (646/2011). Skrotningspremie ska kunna betalas endast för anskaffning av en ny personbil. Med ny personbil avses i princip i enlighet med 10 § i bilskattelagen en bil som inte har varit registrerad eller i användning. Den bil som lämnas in för skrotning ska ha använts i minst tio år. Det ska ha gått minst tio år sedan den genomgick första registrering. Den skrotningsfärdiga bilen behöver inte vara i trafikdugligt skick, utan även en obesiktigad bil ska kunna lämnas in för skrotning. Bilen ska lämnas in för skrotning på det sätt som föreskrivs i 58 § i avfallslagen. Enligt den paragrafen ska en fordonsägare eller fordonsinnehavare lämna in ett fordon som är avsett att skrotas till en insamlare eller behandlare som handlar för producentens räkning. Det är meningen att bestämmelsen ska säkerställa att fordonet inkluderas i systemet för producentansvaret och på tillbörligt sätt

avregistreras i fordonstrafikregistret. Det att produkterna hamnar hos illegala aktörer utanför systemet för producentansvaret har visat sig var ett problem när det gäller fordon som tagits ur bruk. Efter att på det sätt som 58 § i avfallslagen förutsätter ha lämnat in den skrotningsfärdiga bilen för skrotning ska ägaren eller innehavaren med stöd av 59 § i avfallslagen få ett skrotningsintyg av den insamlare eller behandlare som avses i 58 §. Innan insamlaren eller behandlaren ger skrotningsintyget ska han eller hon kontrollera ägarens eller innehavarens rätt att överlämna skrotfordonet. På basis av insamlarens eller behandlarens underrättelse ska Trafiksäkerhetsverket avregistrera fordonet slutligt i fordonstrafikregistret.

I 2 mom. föreskrivs om villkoren för att bidrag ska beviljas. I 1 punkten anges utsläppskriterierna för den nya bilen. Den nya bilens CO<sub>2</sub>-utsläpp ska få vara högst 120 g/km definierade i enlighet med kraven för typgodkännande enligt gällande unionslagstiftning vid tidpunkten för första registrering av bilen. År 2013 har de genomsnittliga CO<sub>2</sub>-utsläppen för nya bilar varit 130 g/km. Det är meningen att propositionen ska minska fordonsutsläppen, och därför föreslås det att beviljande av bidrag villkoras av en striktare utsläppsbegränsning. Alternativt ska bilens drivkraft kunna vara höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan. Man kan minska fordonsutsläppen också genom att använda bilar med dessa drivkrafter.

Den föreslagna 2 punkten förutsätter att den återförsäljare som sålt den nya bilen har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den bil som bidragstagaren lämnat in för skrotning. Av skrotningsintyget ska framgå de uppgifter som nämns i den föreslagna punkten. Bidragstagaren får det skrotningsintyg som krävs, om han eller hon lämnar in sin gamla bil för skrotning på det sätt som 58 § i avfallslagen förutsätter.

Enligt 3 punkten ska skrotningsintyget och beställningskontraktet för den nya bilen ha daterats tidigast när försöket med skrotningspremie inleddes den 1 juli 2015 och senast när försöket avslutas den 31 december 2015. För

att säkerställa att systemet är tillämpligt och för att lindra det administrativa arbetet i anslutning till försöket med skrotningspremie bör försöket vara relativt kortvarigt och inte ha några övergångsperioder.

I 4 punkten bestäms det dessutom att ett villkor för att bidrag ska beviljas är att det anslag som reserverats i statsbudgeten för utbetalning av bidraget fortfarande står till förfogande.

För att förhindra eventuella missbruk föreslås i 3 mom. en bestämmelse enligt vilken bidrag ska kunna betalas endast en gång för samma bil.

**3 §. Bidragets belopp.** Av statens medel ska enligt paragrafen kunna beviljas högst 1 000 euro för anskaffning av en ny personbil. Dessutom är det meningen att återförsäljarna för varje såld bild som uppfyller kriterierna ska kunna betala en premie i form av en sänkning av bilens försäljningspris. Den återförsäljare som sålt bilen ska debitera bilimportören för gottgörelsen och bilimportören ska hos Trafiksäkerhetsverket ta ut den gottgörelse på 1 000 euro som betalats som statsunderstöd.

**4 §. Bidragstagare.** Bidragstagaren är enligt den föreslagna paragrafen den som i fordonstrafikregistret antecknats som den skrotningsfärdiga bilens ägare eller innehavare och som är ägare eller innehavare av en ny bil som uppfyller kraven. Endast den skrotningsfärdiga bilens ägare ska ha rätt att lämna in bilen för skrotning. Paragrafen förutsätter dessutom att bidragstagaren har varit antecknad i registret som den skrotningsfärdiga bilens ägare innan bilen slutligt avregistreras.

**5 §. Utbetalning av bidrag och premie.** I paragrafen föreslås bestämmelser om hur bidraget och premien ska betalas till den som köper en ny bil. Bilens återförsäljare ska till bilköparen i form av en sänkning av bilens försäljningspris betala 1 000 euro som statsunderstöd, om de villkor för beviljande av bidrag som anges i lagen är uppfyllda. Dessutom är det meningen att återförsäljaren frivilligt ska kunna betala en premie på till exempel 500 euro i form av en sänkning av försäljningspriset. Bilimportören ska hos Trafiksäkerhetsverket ta ut gottgörelse till ett belopp som motsvarar statsunderstödet. I praktiken kommer importörerna att hos Trafiksä-

kerhetsverket ta ut gottgörelse för premierna i form av statsunderstöd i två omgångar, första gången i mitten av försöksperioden och andra gången efter försöksperioden. Närmare bestämmelser om förfarandet ska få utfärdas genom förordning av statsrådet med stöd av 8 §.

**6 §. Tillsyn och återkrav.** Trafiksäkerhetsverket ska övervaka beviljandet och utbetalningen av statsunderstödet enligt lagen. Trafiksäkerhetsverket ska också betala bilimportörerna en andel som motsvarar statsunderstödet i bilimportörernas gottgörelse till återförsäljarna. Bestämmelserna i statsunderstödslagen ska tillämpas på verkets tillsynsuppgift, granskningsrätten i anslutning till den och utförandet av granskningen.

I 2 mom. föreskrivs det om återkrav av statsunderstödet. Enligt momentet ska Trafiksäkerhetsverket hos en importör få återkräva det betalda statsunderstödet till fullt belopp eller en del av det, om inte lagens villkor för beviljande av statsunderstödet är uppfyllda. Innan verket fattar beslut om återkrav ska det ge importören tillfälle att lämna en utredning inom en skälig tid som inte ska få vara kortare än 14 dagar.

**7 §. Ändringssökande.** I paragrafen föreskrivs det om bilköparens rätt att begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt paragrafen ska den som enligt den föreslagna lagen har rätt att få statsunderstöd få begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003), om han eller hon inte har fått statsunderstöd i samband med anskaffningen av en ny bil som uppfyller lagens krav. En begäran om omprövning i enlighet med 49 c § i förvaltningslagen ska göras inom 30 dagar från det att den som begär omprövning har fått del av informationen. Det beslut som verket meddelat med anledning av begäran om omprövning ska i normal ordning få överklagas hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). På grund av ärendets art och förhållandevis ringa betydelse föreslås det en bestämmelse om förfarande med besvärstillstånd som gäller förvaltningsdomstolens beslut. Förvaltningsdomstolens beslut ska få överklagas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Enligt 2 mom. ska ändring dock inte få sökas genom omprövning eller besvär om det budgetanslag som reserverats för betalning av premien inte längre står till förfogande.

**8 §. Närmare bestämmelser.** Den föreslagna paragrafen innehåller en bestämmelse om bemyndigande enligt vilken närmare bestämmelser om förfarandet för ansökan om bidrag och om utbetalning av bidrag ska få utfärdas genom förordning av statsrådet.

**9 §. Ikraftträdande.** I paragrafen föreskrivs det om lagens temporära giltighetstid. Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget och den avses gälla tolv månader från och med den dag då den träder i kraft. Kommissionen ska underrättas om lagförslaget och kommissionen undersöker om lagförslaget är förenligt med EU:s bestämmelser om statligt stöd. Underrättelsen ska lämnas genast efter det att propositionen har överlämnats till riksdagen. Kommissionen väntas meddela sin ståndpunkt senast på våren 2015. Avsikten är att försöket med skrotningspremie ska inledas den 1 juli 2015 efter det att kommissionen har meddelat sin ståndpunkt. Det föreslås att försöket ska avslutas den 31 december 2015. Enligt förslaget ska försöket på grund av sin karaktär vara tidsbegränsat och förhållandevis kortvarigt. Importören ska ansöka om statsunderstöd hos Trafiksäkerhetsverket senast den 31 januari 2016.

## 2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget och den avses gälla tolv månader från och med den dag då den träder i kraft.

## 3 Lagstiftningsordning

I propositionen föreslås en temporär lag om skrotningspremie för fordon. Det är meningens att lagen ska främja en förnyelse av bilbeståndet och nedskrotningen av gamla bilar. Genom lagen minskar utsläppen från fordonstrafiken och förbättras trafiksäkerheten. Genom lagen berättigas den som köper en ny bil till ekonomisk gottgörelse, om de villkor som anges i lagen är uppfyllda. I lagen föreskrivs inte om begränsningar som gäller individens rättigheter eller om skyldigheter för individerna. Förfarandet enligt lagen är opartiskt och jämlikt. Förfarandet är inte diskriminerande för bilimportörerna eller bilköparna. Genom lagen föreskrivs inte heller om hinder för marknadsinträde och begränsas inte bilimporten eller återförsäljningen av bilar. Bilimportörernas kampanjrelaterade premie som den som köper en ny bil får i form av en sänkning av köpesumman för bilen baserar sig på ett frivilligt förfarande som importörerna godkänt och genom vilket importörerna för sin del strävar efter att främja försäljningen av nya bilar.

De närmare bestämmelser som med stöd av lagen får utfärdas genom förordning av statsrådet ska gälla förfarandet för ansökan om och utbetalning av bidrag i form av statsandel för gottgörelsen till bilköparen. Bestämmelserna är av teknisk natur och riktas inte till individers eller sammanslutningars rättigheter eller skyldigheter. Propositionen innehåller inte heller några andra bestämmelser som är beaktansvärda med tanke på grundlagen. På de grunder som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslag***Lag****om försök med skrotningspremie för fordon**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

*Tillämpningsområde och förhållande till statsunderstödslagen*

Av statens medel beviljas inom ramen för ett anslag i statsbudgeten för 2015 understöd för anskaffning av en ny personbil (*skrotningspremie*), så som föreskrivs i denna lag. På understöd enligt denna lag tillämpas dessutom statunderstödslagen (688/2001), om inte något annat föreskrivs nedan.

## 2 §

*Förutsättningar för beviljande av understöd*

Understöd kan beviljas den som skaffar en ny personbil som inte tidigare har genomgått första registrering, om han eller hon äger en personbil som använts i trafik i minst tio år och lämnar in den för skrotning i enlighet med 58 § i avfallslagen (646/2011).

Understöd beviljas, om

1) den nya bilens drivkraft är höginblandad etanol, el eller bränsle som består av metan eller om bilens CO<sub>2</sub>-utsläpp angivna i enlighet med kraven för typgodkännande enligt gällande unionslagstiftning vid tidpunkten för första registrering är högst 120 g/km,

2) den återförsäljare som sålt den nya bil som understödet gäller har fått ett skrotningsintyg enligt 59 § i avfallslagen för den bil som understödstagaren lämnat in för skrotning och av vilket framgår dagen då skrotningsintyget gavs, registreringstecknet för den skrotningsfärdiga bilen, dess ägare enligt fordonstrafikregistret samt fordonskategorin för den skrotningsfärdiga bilen,

3) skrotningsintyget och beställningsavtalet för den nya bilen har daterats tidigast den 1 juli 2015 och senast den 31 december 2015,

4) det anslag som tagits in i statsbudgeten reserverats för betalning av understöd står till förfogande,

Understöd kan betalas endast en gång för samma bil.

## 3 §

*Understöd belopp*

Av statens medel beviljas understöd till ett belopp av 1 000 euro för anskaffning av en ny personbil som uppfyller förutsättningarna enligt 2 §.

## 4 §

*Understödstagare*

Understödstagare är den nya bilens ägare eller innehavare som i fordonstrafikregistret antecknats som ägare eller innehavare av den skrotningsfärdiga bilen. Understödstagaren ska ha varit antecknad som ägare av den skrotningsfärdiga bilen innan bilen slutligt avregistreras.

## 5 §

*Utbetalning av understöd och premie*

Den återförsäljare som bedriver bilförsäljning och säljer en ny personbil ska i form av en sänkning av bilens försäljningspris betala bilköparen 1 000 euro i statsunderstöd, om de förutsättningar för beviljande av bidrag som anges i denna lag är uppfyllda.

Importören ska betala statsunderstödet till återförsäljaren.

På ansökan av importören betalar Trafiksäkerhetsverket importören gottgörelse till ett belopp som motsvarar statsunderstödet. Till ansökan ska fogas en specificerad utredning över den sålda bil för vars anskaffning statsunderstöd har betalats, samt en kopia av det skrotningsintyg som avses i 2 § 2 mom. 2 punkten.

## 6 §

*Tillsyn och återkrav*

Trafiksäkerhetsverket svarar för beviljande och övervakning av statsunderstöd enligt denna lag. Bestämmelser om tillsynsuppgif-

ten och granskningsrätten i anslutning till den och om utförande av granskningen samt om handräckning finns i statsunderstödslagen.

Om de förutsättningar för beviljande av statsunderstöd som anges i denna lag inte är uppfyllda, får Trafiksäkerhetsverket hos importören återkräva det betalda statsunderstödet helt eller delvis. Innan verket fattar beslut om återkrav ska det ge importören tillfälle att lämna en utredning inom en skälig tid som inte får vara kortare än 14 dagar.

## 7 §

*Ändringssökande*

En part som med stöd av denna lag har rätt att få statsunderstöd får begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003), om han eller hon inte har fått statsunderstöd i samband med anskaffningen av en ny personbil. Ändring i det beslut som verket meddelat med anledning av begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen så som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Omprövning får dock inte begäras eller besvär anföras, om det anslag som i statsbudgeten reserverats för betalning av premien inte längre står till förfogande.

## 8 §

*Närmare bestämmelser*

Närmare bestämmelser om ansökan och betalning av understöd får utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 9 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 2015 och gäller 12 månader från och med ikraftträdandedagen.

Importören ska ansöka om statsunderstöd hos Trafiksäkerhetsverket senast den 31 januari 2016.

Helsingfors den 20 november 2014

**Statsministerns ställföreträdare, finansminister**

**ANTTI RINNE**

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*