

Merkostnad vid besiktning av gasbil



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2021-3831
Författare Hallenberg Josefin
Månad År Juni 2021
Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen fick i april 2021 uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att ta bort de merkostnader som ägare till gasdrivna personbilar kan få i samband med besiktning av fordonen. Uppdraget rörde mer specifikt de merkostnader som uppkommer i samband med den kontroll av gasbränslesystemet som får utföras av verkstäder och det intyg som utfärdas i samband med kontrollen. Ytterligare en del i uppdraget har varit att utreda och föreslå en ekonomisk modell för kostnadskompensation för gasbilsägarna i det fall merkostnaden inte är möjlig att ta bort.

Utredningen redovisades till regeringen den 30 juni 2021. I enlighet med ett beslut om förlängd tid för delar av utredningen kommer författningsförslag och konsekvensutredning att redovisas senare.

Samråd har skett med Fordonsbesiktningsbranschen, Sveriges Fordonsverkstäders Förening och Bil Sweden samt Naturvårdsverket.

Projektledare för uppdraget har varit Josefin Hallenberg och Henrik Andersson, Väg och järnväg. Följande personer har ingått i utredningen: Björn Arrias och Omar Bagdadi, Väg och järnväg, Fredrik Forsanäs, Juridik, samt Jonny Geidne, Fordonsinformation.

Norrköping, juni 2021

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Sammanfattning

Transportstyrelsen fick den 15 april 2021 i uppdrag av regeringen att utreda möjligheten att ta bort den merkostnad som uppkommer när ägare av gasbilar kontrollerar bränslesystemet hos en verkstad i samband med kontrollbesiktning. Om det inte är möjligt att ta bort merkostnaden skulle ett förslag tas fram på hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas.

Merkostnaden kan inte tas bort

Merkostnaden som kan uppstå för gasbilsägare i samband med kontrollbesiktning är en följd av en föreskriftsändring som Transportstyrelsen införde 2018. Föreskriftsändringen innebar att den särskilda kontrollen av gasbilars bränslesystem, inklusive tankarna, kan utföras på en verkstad. Vid godkänd kontroll utfärdar verkstaden ett intyg som sedan visas upp när bilen besiktas. Intyget är giltigt i 15 månader och kan därför användas upp till två besiktningar.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns tillräckligt stöd för att föreslå att den särskilda kontrollen tas bort. Det finns inte heller stöd för att förlänga giltighetstiden på intygen. Den särskilda kontrollen behövs och det går inte att utesluta att en förlängd giltighetstid på intygen skulle kunna innebära en ökad risk för incidenter. Det händer att gasbilar som är yngre än 4 år blir underkända vid kontrollbesiktningen på grund av anmärkningar på gastankarna. I takt med att gasbilarna blir äldre ökar antalet anmärkningar på tankarna.

De samråd som genomförts med bransch- och intresseorganisationer inom ramarna för uppdraget har inte gett underlag för att ta bort merkostnaden eller förlänga giltighetstiden på ett sätt som minskar kostnaden. Inte heller en genomgång av internationella rättsakter eller en utblick över det praktiska förfarandet i andra EU-länder ger i sig skäl till en förändring av reglerna.

Kostnadskompensation bör ges när merkostnaden uppstår

I utredningen har Transportstyrelsen tagit fram ett förslag på en modell för kostnadskompensation. Modellen innebär att samtliga gasbilsägare som väljer att göra särskild kontroll och få ett intyg utfärdat på verkstad kan få kompensation. Den riktar sig därigenom till den som faktiskt har haft en merkostnad i samband med kontrollbesiktningen. Kompensationen betalas ut när kostnaden uppstår och inte som ett bidrag vid ett enskilt tillfälle såsom vid inköp.

Transportstyrelsen föreslår att kompensationen ges i form av ett schablonbelopp på 1 900 kronor per intygstillfälle. I utredningen har Transportstyrelsen övervägt full kostnadskompensation. Detta skulle innebära att gasbilsägaren får ersättning för alla kostnader, oavsett verkstadspriser och tänkbara komplikationer i samband med borttagning av nödvändiga skydd och iordningställande av gasbilen. Full kostnadstäckning innebär dock att det finns en risk för att priserna för kontroll på verkstad drivs upp, vilket i sin tur skulle innebära att utgiften för staten skulle öka. Genom att välja ett schablonbelopp blir den totala utgiften för staten betydligt enklare att beräkna och styra utifrån kostnadseffektivitet och tillgängliga medel.

Statens totala utgift för kostnadskompensationen beräknas bli 22 miljoner kronor per år.

Naturvårdsverket bör administrera kostnadskompensation

I utredningen analyseras två myndigheter som kan vara tänkbara för att administrera kostnadskompensationen: Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. Båda myndigheterna har redan i dag ansvar för att administrera olika stöd med fokus på miljö- och klimat inom transportområdet.

Utifrån att uppgifter från vägtrafikregistret (VTR) är en förutsättning för att kunna bygga ett system och betala ut kostnadskompensation till gasbilsägare skulle valet kunna falla på Transportstyrelsen. Den modell för kostnadskompensation som vi föreslår förutsätter dock att den administrerande myndigheten utför viss kontroll för att säkerställa att gasbilsägaren har haft en kostnad. Att det handlar om ett inte helt automatiserat system talar för att Naturvårdsverket bör bli administrativ myndighet.

Eftersom kostnadseffektivitet ska vara vägledande i utformningen läggs stor vikt vid hur stora kostnaderna bedöms bli beroende på vilken myndighet som blir administrativ myndighet. Naturvårdsverket kan bygga ett system och löpande hantera utbetalningar till en betydligt lägre kostnad än Transportstyrelsen. Detta gör att vår sammantagna bedömning blir att Naturvårdsverket bör vara administrativ hemvist.

Den administrativa myndigheten behöver täckning för kostnaderna genom ytterligare anslag med angivet ändamål. Utöver kostnaden för kostnadskompensationen beräknas behovet av tillkommande medel till 2 miljoner första året och drygt 1 miljon årligen, om Naturvårdsverket får uppdraget.

Förslaget är förenligt med statsstödsreglerna

Transportstyrelsens bedömning är att kostnadskompensationen sannolikt inte är att betrakta som ett statsstöd. Detta innebär att en förordning som reglerar kostnadskompensationen inte behöver notifieras.

Begrepp och förkortningar

I denna rapport används följande förklaringar för begrepp och förkortningar:

<i>bil</i>	motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped Kommentar: Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. En personbil kan i sin tur vara både personbil klass II, ofta kallad husbil, eller personbil klass I, som är övriga personbilar.
<i>gasbil</i>	personbil som drivs helt eller delvis med komprimerad metangas, CNG
<i>CNG</i>	komprimerad metangas (eng. Compressed Natural Gas).
<i>LNG</i>	flytande metangas (eng. Liquid Natural Gas)
<i>LPG</i>	gasol (eng. Liquid Petroleum Gas)
<i>naturgas</i>	gas som utvinns från källor på land eller under havsbotten och som består till 90 procent av metan
<i>biogas</i>	metangas som framställs genom nedbrytning av organiskt material i syrefri miljö
<i>fordonsgas</i>	metangas som används som drivmedel och som helt eller delvis utgörs av naturgas eller biogas
<i>merkostnad</i>	kostnad som uppkommer vid verkstadsbesök för kontroll av (gas)bränslesystemet på gasbilar i samband med besiktning
<i>bonus malus</i>	klimatbonussystem för nya personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar
<i>VTR</i>	vägtrafikregistret

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	6
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	10
1.1 Bakgrund.....	10
1.2 Uppdraget och dess syfte	10
1.3 Metod och genomförande.....	10
1.3.1 Utredning om merkostnaden	10
1.3.2 Utredning om kostnadskompensation	11
1.3.3 Jämförelser med andra länder	11
1.4 Avgränsningar.....	11
1.4.1 Gasbilar	11
1.4.2 Merkostnad.....	12
1.4.3 Efterfrågan.....	13
2 OM GASBILAR	14
2.1 Antalet gasbilar i trafik	14
2.2 Fördelning av registrerade ägare av gasbilar	17
2.3 Fordonsgasens klimat- och miljönytta	19
2.4 Stöd och subventioner som gasbilsägare får i dag.....	19
3 GODKÄNNANDE OCH LÖPANDE KONTROLL AV GASBILAR	20
3.1 Allmänt om godkännande för ibruktagande och löpande kontroll av gasbilar	20
3.2 Godkännande av gasbilar för ibruktagande.....	20
3.2.1 Typgodkännandekrav för gastankar för CNG	21
3.2.2 Rekommendationer för återkommande inspektion av gastank	21
3.2.3 Typgodkännandekrav på inspektionslucka för visuell kontroll av tank	21
3.3 Löpande kontroll av gasbilar genom kontrollbesiktning.....	22
3.3.1 Fordonslagens bestämmelser	22
3.3.2 Direktivet om periodiska trafiksäkerhetsprovningar	22
3.3.3 Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning.....	23
3.3.4 Transportstyrelsens föreskrifter om utrustning hos besiktningsföretag	24
4 MERKOSTNAD I SAMBAND MED KONTROLLBESIKTNING AV GASBILAR	26

4.1	Kostnaden för en kontrollbesiktning	26
4.2	Kostnaden för intyg i samband med kontrollbesiktning	26
4.3	Den särskilda kontrollen av gastankar	27
4.4	Förekomsten av upptäckta brister på gastankar vid kontrollbesiktning	28
5	KOSTNADSKOMPENSATION FÖR GASBILSÄGARE	32
5.1	Utblick över andra stödåtgärder	32
5.1.1	Bonus malus	32
5.1.2	Elfordonspremien	33
5.1.3	Laddpunkter	34
5.1.4	Klimatklivet	34
5.2	Antaganden som ligger till grund för modeller för kostnadskompensation	34
5.3	Modell 1: Löpande kompensation för merkostnader	36
5.3.1	Tidpunkt för kompensationen	36
5.3.2	Mottagare av kompensationen	36
5.3.3	Kompensationens storlek	37
5.3.4	Förutsättningar för att få kompensationen	37
5.3.5	Uppskattning av total utgift för staten för kompensationen	37
5.3.6	Uppskattad utgift för kompensationen 2022–2024	40
5.4	Modell 2: Kompensation för kommande merkostnader i samband med inköp	40
5.4.1	Tidpunkt för kompensationen	40
5.4.2	Mottagare av kompensationen	40
5.4.3	Kompensationens storlek	41
5.4.4	Förutsättningar för att få kompensationen	41
5.4.5	Uppskattning av total utgift för staten för kompensationen	41
5.5	Klimat- och miljömässiga konsekvenser	42
5.5.1	Transportpolitikens mål	42
5.5.2	Kostnadskompensationens konsekvenser	42
5.6	Statsstöd och notifieringsbehov	43
5.6.1	Klimatbonus	44
6	ADMINISTRATIV MYNDIGHET FÖR HANTERING AV KOSTNADSKOMPENSATION	45
6.1	Transportstyrelsen	45
6.2	Naturvårdsverket	46
6.3	Finansiering	47
7	INTERNATIONELL JÄMFÖRELSE AV PERIODISK KONTROLL AV GASBILAR	48
7.1	Danmark	48
7.2	Finland	48
7.3	Tyskland	49
7.4	Nederländerna	49

8	DISKUSSION	50
8.1	Möjlighet att ta bort merkostnaden	50
8.2	Kostnadskompensation	51
8.2.1	Löpande kompensation eller kompensation vid inköp	51
8.2.2	Full kostnadstäckning eller schablonbelopp?.....	52
8.3	Administrativ myndighet för hantering av kostnadskompensation	53
8.4	Offentligfinansiella konsekvenser	53
8.5	Klimat- och miljömässiga konsekvenser.....	54
8.6	Statsstöd	55
9	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	57
10	REFERENSER	58
	BILAGA	59

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I maj 2018 infördes krav på utökad kontroll av gastanken på gasdrivna bilar i samband med kontrollbesiktning. Syftet med kontrollen är att säkerställa att tanken är fastsatt, att det inte finns några skador på tanken samt att den inte läcker. För att besiktningsteknikern ska kunna utföra denna kontroll behöver bilens gastankar friläggas inför besiktningen. Som ett alternativ till att bilägaren själv frilägger gastanken kan en verkstad frilägga gastanken, utföra kontrollen och utfärda ett intyg om att tanken och det övriga bränslesystemet för gas är i fungerande skick. Intyget tas sedan med till kontrollbesiktningen. Intyget får vid kontrollbesiktningstillfället inte vara äldre än 15 månader, vilket i praktiken innebär att det kan användas vid två kontrollbesiktningar.

Den utökade kontrollen innebär att ägare av gasbilar betalar mer än andra bilägare för att kunna kontrollbesikta sina gasbilar. Regeringen ser en risk för att detta skulle kunna minska efterfrågan på gasbilar, vilket i förlängningen skulle kunna vara ett hinder för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

1.2 Uppdraget och dess syfte

Den 15 april 2021 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar betalar samma pris vid besiktning som andra bilägare. Uppdraget återfinns i sin helhet i bilagan. Utredningen redovisas 30 juni 2021. Förslag på författningstext och konsekvensutredning redovisas senare.

Syftet med uppdraget är att utreda möjligheten att ta bort den merkostnad som det innebär att besikta gasbilar. Om det inte är möjligt att ta bort merkostnaden ska ett förslag tas fram på hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas.

1.3 Metod och genomförande

Utifrån uppdragets syfte har Transportstyrelsen identifierat olika delmoment. Det handlar främst om en utredning om merkostnaden och en utredning om en modell för kostnadskompensation.

1.3.1 Utredning om merkostnaden

Transportstyrelsen har gått igenom det internationella och nationella regelverket för gasbilar. Därtill har en genomgång gjorts av vilka skäl som låg bakom föreskriftsändringarna som gjordes 2018 och som ligger till grund för den merkostnad som uppdraget rör.

Samråd har skett med företrädare för Sveriges fordonsverkstäders förening (SFVVF), Fordonsbesiktningsbranschen och Bil Sweden. Syftet med samrådet har varit att få aktörernas bild av regelverket för gasbilar och besiktningarna av dessa. Frågor som har diskuterats är bland annat om dagens krav är rimliga, om tiden för intygens giltighet kan förlängas och om det finns andra faktorer som skulle kunna minska kostnaden. Utöver synpunkter har branschorganisationerna kunnat bistå med uppgifter om gasbilar generellt och statistik från besiktningarna. De har vägts in i utredningen, tillsammans med sådana uppgifter som har kunnat hämtas från vägtrafikregistret.

1.3.2 Utredning om kostnadskompensation

Transportstyrelsen har utrett hur en kostnadskompensation lämpligen kan utformas. För att ha underlag för detta har vi gjort en utblick över andra stödåtgärder på klimat- och miljöområdet och jämfört dem med en kostnadskompensation till ägare av gasbilar, både sett till konstruktion och sett till vad som kan komma att krävas för en kostnadseffektiv administration. Jämförelserna ger även underlag för hur kostnadskompensationen ska bedömas utifrån regler om statsstöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Kostnadskompensationen har beräknats utifrån de antaganden som har kunnat göras utifrån uppgifter i vägtrafikregistret och från branschorganisationerna. Till denna kostnad läggs också administrativa och personella kostnader. Kopplat till detta har vi även gjort en översiktlig bedömning om klimat- och miljöeffekter.

Samråd har framför allt skett med Naturvårdsverket, som hanterar många bidrag och stödåtgärder inom miljö- och klimatområdet.

1.3.3 Jämförelser med andra länder

Eftersom grunden i regelverket är internationella rättsakter har Transportstyrelsen haft kontakt med företrädare för organ i andra medlemsländer. Syftet med kontakterna har varit att ta reda på hur andra länder hanterar rättsakterna och vilka kostnader de har.

1.4 Avgränsningar

I detta avsnitt redogörs för avgränsningar som har gjorts i utredningen. De rör begreppet *gasbilar*, vilka merkostnader som har utretts samt vilka faktorer som påverkar efterfrågan.

1.4.1 Gasbilar

Gasdrivna bilar är inte ett entydigt begrepp inom fordonslagstiftningen. Det är därför nödvändigt att klargöra betydelsen av begreppen *bil* och *gas*.

Utredningen är begränsad till personbil med CNG-system för gasdrift. När begreppet *gasbilar* används i rapporten är det denna typ av fordon som avses, om inte annat särskilt anges. I begreppet omfattas då både gasbilar med ytterligare drivmedel och sådana som endast kan köras på gasdrift.

Begreppet bil

Begreppet *bil* har formellt en vidare betydelse än vad det många gånger ges i vanligt språkbruk. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. En personbil kan i sin tur vara både personbil klass II, ofta kallad husbil, eller personbil klass I, som är övriga personbilar.

Begreppet gas

Begreppet *gas* som drivmedel för fordon är inte entydigt. De olika gaserna CNG, LNG och LPG har olika framställningar och olika effekter vid användning. CNG och LNG är i grunden samma gas – huvudsakligen metangas – men i olika form, medan LPG vanligen är en restprodukt från oljeraffinering.

LNG är vanligt för tyngre fordon, exempelvis bussar och renhållningsfordon. För personbilar är det generellt CNG och LPG som används i världen. CNG, när det består av biogas helt eller delvis, har en vidare klimat- och miljönytta vid användning jämfört med LPG. I Sverige är det i princip endast CNG som används för personbilar med gasdrift, och CNG i Sverige består till huvuddelen av biogas. Med de flesta personbilar med CNG-system är det även möjligt att föra fordonet med annan drift, till exempel en bensinmotor. Det är av dessa är skäl som den ovan nämnda avgränsningen har gjorts av begreppet *gasdrivna bilar*.

Det finns även bilar som drivs med *vätgas*, men de omfattas inte av utredningen. I bestämmelserna om det särskilda intygsförfarandet som ligger till grund för uppdraget (se avsnitt 3.4.1, denna utredning) nämns endast fordon med bränslesystem för metangas.

1.4.2 Merkostnad

I uppdraget ingår att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasbilar betalar samma pris vid besiktning som ägare av andra typer av bilar. Transportstyrelsen har i utredningen gjort avgränsningen till den kostnad som är kopplad till ett intygsförfarande vid verkstäder. Det är denna kostnad som är mest påtaglig för gasbilsägarna och den kostnad som uttryckligen nämns i skälen till regeringens beslut.

I utredningen berörs också de prisskillnader som kan finnas mellan olika besiktningsföretag och besiktningsstationer samt att besiktningspriset, i enstaka fall, kan vara högre för gasbilar än för motsvarande bilar med andra drivmedel. Att ta bort den typen av prisdifferentiering skulle kräva

lagändringar till liknande bestämmelser som fanns innan besiktningensmarknaden avreglerades. Detta är en större och mer principiellt komplicerad fråga än vad som hanteras inom uppdraget.

1.4.3 Efterfrågan

Merkostnaden i samband med besiktning av gasbilar riskerar enligt regeringen att medföra en minskad efterfrågan på gasbilar. Detta konstateras i uppdraget och utgör en grund för utredningen.

Transportstyrelsen har i utredningen gjort avgränsningen att andra faktorer som kan påverka efterfrågan på gasbilar inte närmare berörs. Fokus läggs på den faktor som regeringen pekar på i sitt beslut. I utredningen vägs därför inte nyttan av kostnadskompensationen mot andra tänkbart påverkande faktorer. Bland sådana faktorer kan nämnas inköpspris, variationen på fordonsmodeller och tillgången på tankställen.

2 Om gasbilar

I detta kapitel ges en överblick av gasbilsflottan i Sverige, hur antalet fordon har utvecklats under de senaste åren samt hur flottan förväntas utvecklas framåt. I kapitlet beskrivs även fördelningen av registrerade ägare av gasbilar det vill säga hur stor andel som ägs av privatpersoner respektive juridiska personer. I kapitlets sista avsnitt beskrivs kortfattat gasbilens klimat- och miljönytta.

2.1 Antalet gasbilar i trafik

Den sista december 2020 fanns totalt cirka 4,9 miljoner personbilar i trafik i Sverige.

Tabell 1: Personbilar i trafik per drivmedel, 2020

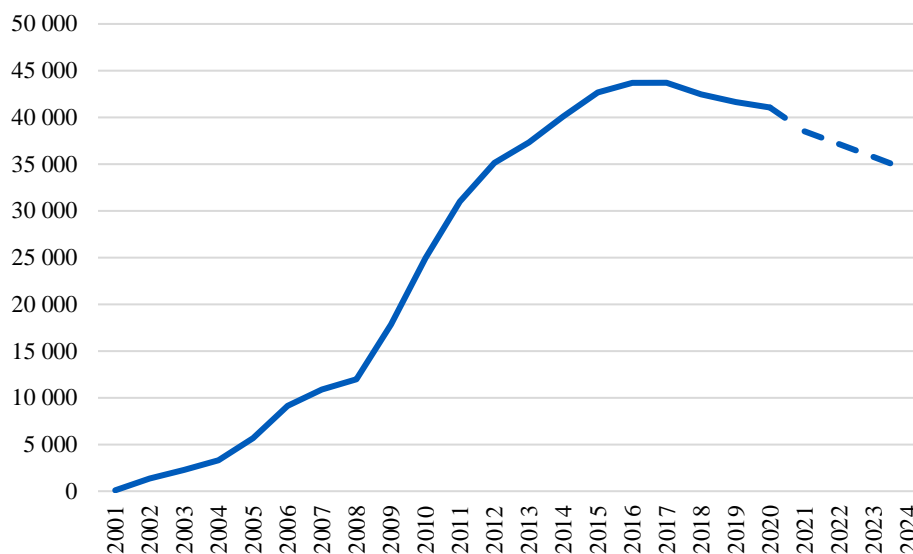
Drivmedel	Antal personbilar	Andel av personbilsflottan (%)
Bensin	2 658 004	53,8
Diesel	1 742 365	35,2
Etanol	193 904	3,9
Elhybrid	130 461	2,6
Laddhybrid	122 290	2,5
El	55 734	1,1
Gas	41 047	0,8
Totalt	4 944 067	100

Källa: Trafikanalys.

Uppdelat efter drivmedel utgörs den absoluta majoriteten av personbilsflottan av bensin- och dieslbilar. Tillsammans står de för omkring 90 procent av personbilarna i trafik. Bland övriga 10 procent återfinns framför allt etanol-, elhybrid- och laddhybridbilar.

Det är enbart en liten del av personbilsflottan som utgörs av gasbilar. Den sista december 2020 fanns 41 047 gasbilar i trafik, vilket utgör omkring 0,8 procent av det sammanlagda antalet personbilar i trafik. Över tid har det dock skett en ökning av antalet gasbilar, något som framgår av figur 1.

Figur 1. Antal gasbilar i trafik 2001–2020, samt prognos för antal gasbilar 2021–2024



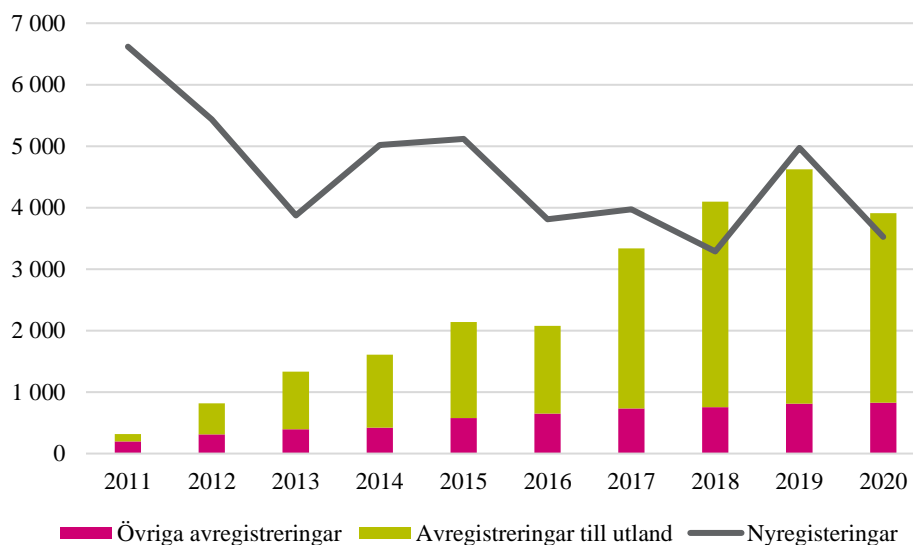
Källa: Trafikanalys.

Sett över hela tidsintervallet har antalet gasbilar i trafik ökat mer än 400 gånger sin ursprungliga nivå. Ökningen har dock skett från väldigt låga nivåer. Sett till enbart de tio senaste årens utveckling uppgår ökningen till drygt 30 procent. Detta kan ställas i kontrast till personbilsflottan i övrigt, som ökade med 12 procent under samma period. Det innebär att andelen gasbilar i trafik har ökat med 0,1 procentenheter.

Av figuren framgår att antalet gasbilar ökade successivt fram till och med 2017, då antalet uppgick till 43 700. Därefter har det dock skett en årlig nedgång av antalet gasbilar i trafik. Samtidigt har personbilsflottan i övrigt ökat, vilket medfört att andelen gasbilar minskat. Enligt Trafikanalys korttidsprognos för vägfordonsflottan 2021–2024 väntas antalet gasbilar fortsätta att minska i framtiden. Till 2024 prognostiseras att antalet gasbilar i trafik kommer att ha minskat med ytterligare 16 procent till cirka 34 000, vilket i sådana fall innebär att gasbilarna skulle utgöra 0,7 procent av personbilsflottan.

Antalet fordon i trafik varierar från år till år beroende på hur många nyregistreringar som sker i förhållande till antalet avregistreringar. Orsaker till att fordon avregistreras kan vara att de skrotas, ställs av eller exporteras. I figuren nedan har antalet årliga nyregistreringar ställts i relation till antalet avregistreringar.

Figur 2. Antalet ny- och avregistrerade gasbilar per år, 2011–2020



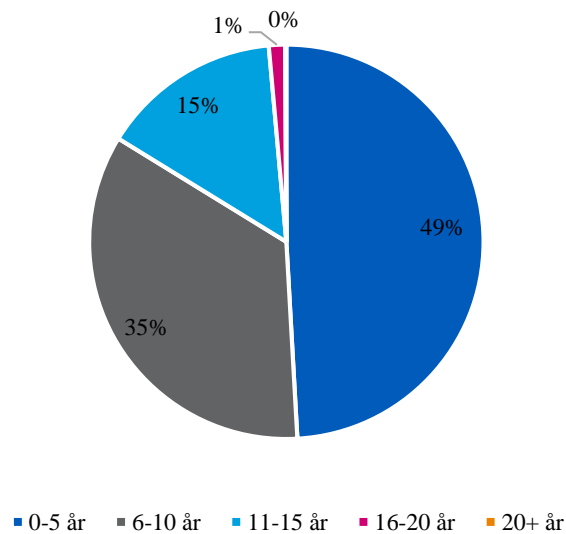
Källa: Trafikanalys.

Av figuren framgår att nyregistreringarna länge översteg avregistreringarna, vilket ledde till att antalet gasbilar i trafik ökade. År 2011 gjordes 6 618 nyregistreringar, vilket motsvarade 2,1 procent av nybilsförsäljningen det året. Samtidigt uppgick antalet avregistreringar till 316. Betydligt fler gasbilar togs alltså i trafik än ur trafik. Därefter har differensen däremellan minskat allteftersom. Från och med 2018 sker i snitt fler avregistreringar än nyregistreringar, varför antalet gasbilar i trafik därefter minskat. År 2020 skedde 3 535 nyregistreringar. Samtidigt uppgick antalet avregistreringar till 3 910.

Ytterligare något som framgår av figuren är att en majoritet av avregistreringarna följer av att gasbilarna exporterats till andra länder. År 2020 avregistrerades 3 081 gasbilar på grund av export, och enbart 829 gasbilar av andra orsaker. Med andra ord berodde 80 procent av samtliga avregistreringar på export.

I regel tycks exporten av gasbilarna ske relativt snabbt efter att de tagits i trafik.

Figur 3: Fördelning av avregistrerade gasbilar till utland utifrån årsmodell, 2020



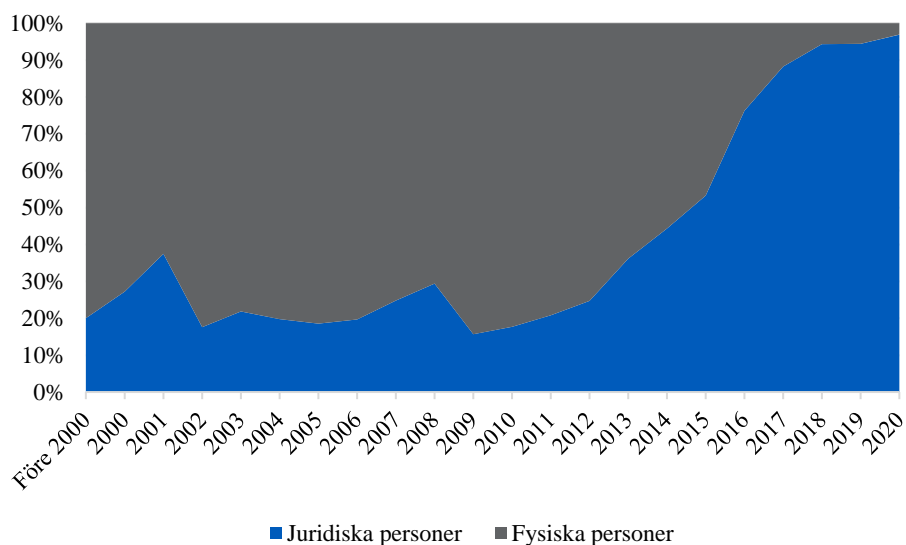
Källa: Trafikanalys.

Av gasbilarna som exporterades 2020 var hälften 0 till 5 år gamla och 35 procent 6 till 10 år. Enbart 16 procent var äldre än 10 år. Som kontrast till detta kan nämnas att 55 procent av bensinbilarna som avregistrerades på grund av export var äldre än 10 år.

2.2 Fördelning av registrerade ägare av gasbilar

Av de 41 047 gasbilarna som fanns i trafik 2020 ägdes 21 482 av juridiska personer och 19 565 av fysiska personer. Strax över hälften av alla gasbilar i trafik ägdes alltså av företag, organisationer och verksamheter. Denna fördelning varierar dock kraftigt beroende på gasbilarnas årsmodell.

Figur 4: Fördelning av ägandeform utifrån gasbilarnas årsmodell, 2020



Källa: Trafikanalys.

Av figuren framgår att andelen gasbilar som ägs av juridiska personer är högre bland de nyare årsmodellerna än bland de äldre årsmodellerna.

Bland de gasbilar som varit i trafik i 0 till 3 år ägs mer än 95 procent av juridiska personer och därmed knappt 5 procent av privatpersoner. Den första periodiska kontrollbesiktningen ska göras senast 36 månader efter att fordonet togs i trafik för första gången. Detta innebär att under perioden då en gasbil är 0 till 3 år måste *en* periodisk kontrollbesiktning göras. Bland de gasbilar som varit i trafik i 4 år eller längre ägs omkring 38 procent av juridiska personer och därmed omkring 62 procent av privatpersoner. Den andra kontrollbesiktningen ska göras senast 24 månader efter den första, och därefter ska gasbilen besiktas senast 14 månader efter föregående kontrollbesiktning. Detta visar att under den del av en gasbils livslängd som de flesta kontrollbesiktningarna görs, ägs merparten av fordonen av privatpersoner.

En hög andel av gasbilarna ägs av kommuner och regioner. Enligt siffror från Miljöfordon Sverige införskaffade landets samtliga kommuner och regioner tillsammans cirka 7 800 personbilar under 2019, varav cirka 3 000 gasbilar. Med tanke på att det sammanlagt registrerades 5 000 gasbilar under året kan cirka 60 procent av nybilsförsäljningen härledas till kommuner och regioner.

Uppgifter från Trafikanalys visar att många gasbilar exporteras relativt snart efter att de tagits i trafik. En trolig delförklaring till detta är att de nyare gasbilarna i högre utsträckning ägs av juridiska personer. Av statistiken

framgår att de gasbilar som ägs av juridiska personer exporteras i högre utsträckning än de som ägs av privatpersoner. Enligt Trafikanalys finns också ett påtagligt samband mellan ägandeform och avregistrering till utland, där sannolikheten att ett fordon exporteras tycks öka ifall fordonet ägs av en juridisk person.

2.3 Fordonsgasens klimat- och miljönytta

Fordonsgas består till största delen av metangas och är ett av de bränslen på marknaden som har lägst kolinnehåll. Fordonsgas kan utgöras helt eller delvis av naturgas eller biogas. Från början bestod fordonsgasen enbart av naturgas, men biogasens andel har ökat stadigt. Under 2017 var biogasens andel av fordonsgasen uppe i 86 procent. Under 2018 och 2019 har den förnybara andelen i fordonsgasen ökat ytterligare, och i augusti 2019 uppgick den till knappt 95 procent. Det framgår av utredningen *Mer biogas! För ett hållbart Sverige* (SOU 2019:63). Vid förbränning genereras mindre koldioxid än vid förbränning av bensin och diesel. Ju mer biogas som fordonsgasen innehåller, desto större klimat- och miljönyttor uppstår.

I SOU 2019:63 har just biogasens nytta som resurs utretts. Utredningen pekar på ett flertal nyttor med biogasen som energirik förnybar gas, så som att biogasen med fördel används vid förbränning och att vi på det sättet tar vara på energin i stället för att låta metanet läcka ut oförbränt i atmosfären. Det redovisas även andra nyttor med biogasen, till exempel återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning, omhändertagande och nyttiggörande av avfallsströmmar, ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, sysselsättning och industriell utveckling.

2.4 Stöd och subventioner som gasbilsägare får i dag

Gasbilar skiljer sig i dagsläget från konventionella bilar på tre punkter gällande premier och skatter:

- De ger rätt till en klimatbonus om minst 10 000 kronor, enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.
- Det blir ingen högre skatt (malusbeskattning) för gasbilar under de tre första åren från det att de tas i trafik första gången. Den koldioxiddifferentierade skatten är densamma från start: 11 kronor för varje gram koldioxid över 111 gram som bilen släpper ut per kilometer.
- Från och med det fjärde året i trafik är koldioxiddifferentieringen för konventionella bilar 22 kronor för varje gram koldioxid över 111 gram som bilen släpper ut per kilometer. Motsvarande belopp för gasbilar är 11 kronor, som framgår ovan.

3 Godkännande och löpande kontroll av gasbilar

Detta kapitel innehåller en beskrivning av gällande rätt inom aktuella delar av fordonsområdet. Här ges en bild av vilka internationella och nationella regler som gäller för gasbilar. Det handlar både om regler för att ta bilarna i bruk och om regler för löpande kontroll.

3.1 Allmänt om godkännande för ibruktagande och löpande kontroll av gasbilar

Fordonslagstiftningen är i hög grad harmoniserad och styrd av internationella rättsakter. Det gäller såväl kraven på fordonens beskaffenhet och utrustning som de kontrollformer som får användas för att undersöka om ett fordon är säkert och i övrigt är lämpligt för trafik.

I fordonslagen, fordonsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dem anges huvuddragen för de olika kontrollformerna – bland annat typgodkännande, enskilt godkännande, kontrollbesiktning och flygande inspektion. Fordonslagen innehåller även bestämmelser som kompletterar de EU-förordningar som anger den rättsliga ramen för typgodkännande, grunderna för enskilda godkännanden samt bestämmelser om marknads-kontroll.

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav på beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan enligt fordonslagen ske i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Grunden i typgodkännandesystemet är att fordon som är EU-typgodkända och försedda med ett giltigt intyg om överensstämmelse ska kunna registreras och användas i en medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Huvuddelen av antalet personbilar i Sverige har tagits i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande, men liksom i andra länder finns det fordon som omfattas av ett enskilt godkännande (enstaka fordon).

3.2 Godkännande av gasbilar för ibruktagande

Godkännandet av gasbilar följer samma förfarande som för andra personbilar. Det finns EU-gemensamma krav för typgodkännande. Det handlar om krav som tagits fram inom EU, eller tillämpningen av likvärdiga FN-föreskrifter (ECE-reglementen). I det EU-gemensamma regelverket finns inarbetat vilka krav som ska gälla för bland annat fordon utrustade med en CNG-installation.

3.2.1 Typgodkännandekrav för gastankar för CNG

Det internationella regelverk som är relevant för gasbilar är ECE-reglemente 110¹ för fabriksbyggda gasbilar, alternativt ECE-reglemente 115² för sådana gasbilar som har efterkonverterats. De innehåller de krav som tankarna och installationen av dem måste klara.

Ett ECE-reglemente förbättras ständigt och uppdateras regelbundet. I takt med att tillägg och ändringar görs, beslutas nya ändringsserier för ett reglemente. Ett beslut om en ny ändringsserie tas normalt sett när större tillägg eller förändringar av reglementet har fastställts.

I förordningen (EU) 2019/2144³ finns bestämmelserna om vilken ändringsserie som gäller för respektive ECE-reglemente.

3.2.2 Rekommendationer för återkommande inspektion av gastank

Gastankar bör kontrolleras minst var 48:e månad räknat från det datum då fordonet togs i bruk. Det framgår av bilaga 3 till ECE-reglemente 110. Rekommendationen gäller om inga ingrepp eller skador eller annan åverkan på tanken har gjorts.

3.2.3 Typgodkännandekrav på inspektionslucka för visuell kontroll av tank

Från och med den 1 september 2021 ställs det krav på inspektionsluckor för gastankar för ett godkänt typgodkännande. Inspektionsluckorna ska vara placerade så att det är möjligt att utföra en visuell kontroll på gastankarna utan att behöva använda verktyg för att demontera något från fordonen.

¹ Regulation No. 110 Uniform provisions concerning the approval of: I. Specific components of motor vehicles using compressed natural gas (CNG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system II. Vehicles with regard to the installation of specific components of an approved type for the use of compressed natural gas (CNG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system

² Regulation No. 115 Uniform provisions concerning the approval of: I. Specific LPG (liquefied petroleum gases) retrofit systems to be installed in motor vehicles for the use of LPG in their propulsion system II. Specific CNG (compressed natural gas) retrofit systems to be installed in motor vehicles for the use of CNG in their propulsion system

³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166.

3.3 Löpande kontroll av gasbilar genom kontrollbesiktning

3.3.1 Fordonslagens bestämmelser

Kontrollbesiktning är en kontrollform som tillämpas löpande. Av 2 kap. 9 § fordonslagen framgår följande:

Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, och
2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Kontrollbesiktning kan ske som periodiskt återkommande kontrollbesiktning eller efter föreläggande från Transportstyrelsen, en polisman eller en bilinspektör.

I övrigt finns bestämmelser om kontrollens omfattning och förutsättningarna för godkännande vid kontroll i fordonsförordningen och därtill i hög grad i myndighetsföreskrifter meddelade av Transportstyrelsen. Dessa bestämmelser bygger i sin tur till stor del på EU-direktiv.

3.3.2 Direktivet om periodiska trafiksäkerhetsprovningar

I direktivet 2014/45/EU⁴ fastställs minimikrav för ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon som används på allmän väg. Detta direktiv är tillämpligt på kontrollformen *kontrollbesiktning* och är införlivat i svensk rätt i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Direktivet är en del av det så kallade besiktningspaketet som ändrade vad som ska gälla för både periodiska trafiksäkerhetsprovningar och registreringsbevis för fordon samt tekniska vägkontroller av nyttofordon.

Direktivet innehåller bland annat bestämmelser om att varje medlemsstat ska se till att fordon som är registrerade på dess territorium genomgår periodisk provning. I bilaga 1 till direktivet anges ett antal områden som provningen ska omfatta och en rekommenderad metod. Medlemsstaterna får dock tillämpa en annan likvärdig metod. En förutsättning för en annan likvärdig metod är dock att provningar ska genomföras med teknik och utrustning som är omedelbart tillgänglig och utan att behöva montera isär eller avlägsna någon del av fordonet (jfr artikel 6 punkten 2).

Om fordonets utformning inte möjliggör användningen av de provningsmetoder som anges i bilagan ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade metoder som godtagits av de behöriga myndigheterna.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

Enligt direktivets bilaga 1, punkten 2, ska provningen omfatta åtminstone de komponenter som förtecknas i en tabell i bilagan, och de minimistandarder och rekommenderade metoder som anges i tabellen ska användas (jfr bilaga 1, punkten 3).

För det obligatoriska området *Chassi och chassiinfästningar* finns komponenten *6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)*. Komponenterna gäller oavsett om bränsletanken är för gas eller för annat drivmedel. Den rekommenderade metoden är enligt följande:

Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-/LNG-system.

Läckage av bränsle eller att tanklock saknas eller är bristfälliga anges som orsaker till underkännande i direktivsbilagan.

I den svenska språkversionen av direktivet används både begreppet okulär kontroll och visuell kontroll för samma förfarande. Provningsmetoden innebär att den som besiktar, förutom att titta på objektet i fråga, i vissa fall även bör handha det, utvärdera buller från det eller använda andra lämpliga inspektionsmedel utan att använda någon utrustning (jfr bilaga 1, avsnitt 1).

3.3.3 Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning finns bland annat närmare bestämmelser om genomförandet av kontrollbesiktningar. Vissa bestämmelser i föreskrifterna är specifikt tillämpliga för gasbilar, särskilt 2 kap. 23 § samt ett avsnitt i bilaga 1. Bestämmelserna i 2 kap. 23 § och avsnittet i bilagan fick sin nuvarande lydelse genom TSFS 2018:46. Innan dess fanns inte motsvarande krav på att tankarna ska vara frilagda.

I 2 kap. 23 § sägs bland annat att alla bränsletankar ska vara frilagda så den kontroll som beskrivs i bilaga 1 kan genomföras. Om inte bränsletankarna är frilagda, får istället ett intyg godtas som inte är äldre än 15 månader, utfärdat av fordonstillverkaren, av fordonstillverkaren godkänd representant, eller av företag som har verksamhet inom efterkonvertering eller reparation eller kontroll av bränslesystem för gas.

Föreskrifterna innehåller även bestämmelser om kontrollprogram för olika fordonsslag. För gasbilar gäller kontrollprogrammet för bilar och släpvagnar (kontrollprogram 1). Kontrollprogrammet återspeglar i stort bilaga 1 till direktiv 2014/45/EU. Kontroll av tanken ingår vid varje kontrollbesiktning som en del av kontrollprogrammet.

Bestämmelser om kontroll, metod och bedömning av bland annat tanken finns i avsnitt 3.1.2 i bilaga 1. Av avsnittet framgår följande:

<u>Kontroll</u>	Fastsättning, täthet, skada
<u>Metod</u>	Okulärkontroll av tank, ledningar, pump, filter m.m. i bränslesystem. Täthetskontroll , med läcksökningsspray ska utföras på bilar med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas) som drivmedel. Förutsättningen för kontroll (tillräckligt tryck) är att motorn kan köras i läge ”gasdrift”. (B)Intyg , som visar att en kontroll avseende skador och fastsättning och täthet på tank och övriga bränslesystemet på fordon med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas) som drivmedel, genomförts, får godtas. Intyget ska vara utfärdat av fordonstillverkaren eller av denne godkänd representant, eller av företag som har verksamhet inom efterkonvertering eller reparation eller kontroll av bränslesystem för gas. Intyget får vara högst 15 månader gammalt. Av intyget ska tydligt framgå 1. vem eller vilken organisation som genomfört kontrollen, redovisat med namn och adress samt behörig person med ansvar för kontrollen, 2. information som gör att det provade fordonet tydligt kan identifieras, 3. datum för intygets utfärdande, samt datum för kontrollens genomförande, 4. resultat av visuell kontroll, 5. resultat av funktionskontroll, och 6. resultat av läckagetest med läcksökningsspray.
<u>Bedömning</u>	Besiktningen ska avbrytas och fordonet underkännas när kontroll av bränsletanken för fordon som drivs med gas inte kan utföras av besiktningsorganet själva, på grund av att tanken är dold och att intyg enligt ovan saknas.

3.3.4 Transportstyrelsens föreskrifter om utrustning hos besiktningsföretag

För att kunna genomföra de kontrollprogram som krävs för olika fordonslag behöver besiktningsstationerna ha viss utformning och ha viss utrustning tillgänglig för den som ska besikta fordonet.

Bestämmelser om den tekniska kontrollutrustning som krävs hos ackrediterade besiktningsorgan finns bland annat i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan. I föreskrifterna finns krav på instrument för detektering av gasläckor vid täthetskontroll. Sådan utrustning ska alltså finnas på alla besiktningsstationer som är aktuella för att kontrollbesikta gasbilar.

4 Merkostnad i samband med kontrollbesiktning av gasbilar

I detta kapitel beskrivs varför det uppkommer en merkostnad i samband med besiktning av gasbilar och vad denna merkostnad består av. I kapitlet beskrivs även varför en särskild kontroll av gastanken görs samt hur många gasbilar som i dag uppvisar brister på gastanken vid kontrollbesiktningen.

4.1 Kostnaden för en kontrollbesiktning

Det finns inget rikstäckande fast pris för en kontrollbesiktning. Kostnaden för att kontrollbesikta en personbil varierar beroende på bland annat plats, tid på dygnet och besiktningsföretag. Den prisreglering som tidigare fanns i fordonslagen (2002:574) togs bort i samband med omregleringen av besiktningsmarkanden. I dag råder fri prissättning på marknaden.

Det förekommer i enstaka fall att det är dyrare att besikta en gasbil jämfört med fordon med andra drivmedel. Ett högre pris motiveras av att det tar längre tid att besikta en gasbil än en bil som drivs med konventionella bränslen. Det tas alltså inte ut en särskild avgift på grund av bränslet i sig, men priset kan vara högre då kontrollen av tanken, alternativt intyget, gör att besiktningen tar längre tid.

Enligt uppgifter från besiktningsbranschen har inget besiktningsföretag olika priser för kontrollbesiktningen av en gasbil beroende på om tanken är frilagd inför besiktningen eller om ett intyg tas med.

Den prisskillnad som kan förekomma för gasbilar jämfört med för bensin- eller dieslbilar är liten i sammanhanget. Den större prisskillnaden för kontrollbesiktning av personbilar är sannolikt i huvudsak baserad på tid på dygnet.

För att en kontrollbesiktning ska kunna genomföras på en gasbil måste gastankarna vara frilagda. Ett alternativ är att gasbilsägaren visar upp ett intyg om att gastankarna har kontrollerats på en verkstad. För den gasbilsägare som kan och vill frilägga tanken själv uppstår ingen kostnad utöver det pris som besiktningsföretaget satt för kontrollbesiktningen.

4.2 Kostnaden för intyg i samband med kontrollbesiktning

Inför en kontrollbesiktning kan gasbilsägaren låta en verkstad kontrollera gastankarna på bilen och få ett intyg om att den uppfyller kraven. Eftersom verkstaden ska ha betalt för arbetet, medför kontrollen och intyget en kostnad för ägaren.

Verkstaden frilägger då tanken, kontrollerar dess skick, undersöker om den läcker och utfärdar ett intyg om kontrollen. Gasbilsägaren tar sedan med sig intyget till besiktningen och visar på det sättet att fordonet uppfyller föreskrivna krav i den delen av kontrollprogrammet.

Det finns inget fastställt belopp eller liknande som tas ut för kontrollen på verkstad. Det handlar om ett spann mellan 800 och 3000 kronor. Då ingår friläggning av tanken, kontroll av tanken (okulär kontroll och gasdetektering) samt utfärdande av intyg. Huvuddelen av kostnaden härrör från den arbetsinsats som krävs för att frilägga tanken, det vill säga demontering av de skydd som sitter vid tanken.

Kostnaden bestäms framför allt av hur lång tid det tar att frilägga tanken. Att frilägga en tank kan göras på mindre än 30 minuter. Det kan också ta uppemot ett par timmar om skydden är svårare att frilägga, till exempel på grund av att de sitter fast eller att fästena går sönder.

4.3 Den särskilda kontrollen av gastankar

En kontrollbesiktning genomförs till stor del med en metod där besiktnings-teknikern kontrollerar olika komponenters skick och funktion genom att titta på komponenterna, ibland med hjälp av olika inspektionsmedel. För vissa komponenter eller funktioner i fordonet är det särskilt reglerat att mätningar eller andra specificerade metoder ska användas. De olika metoderna har gemensamt att besiktningsteknikern inte ska montera isär fordonet.

De ändringar som genomfördes 2018 i Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning föranleddes av att det skett incidenter och olyckor med gasbilar där bränsletanken brustit. Två bilar med CNG var inblandade i olyckor i samband med tankning. Dessa bilar hade gastankar av stål som hade utsatts för korrosion som inte hade upptäckts, vilket ledde till att de inte klarade trycket som uppstod vid tankningen och brast. Bilarna var mellan 8 och 10 år gamla vid olyckstillfallet och hade på grund av att tankarna var täckta inte inspekterats visuellt i samband med besiktning, utan endast genomgått en täthetskontroll med hjälp av en läckagedetektor.

Bedömningen som gjordes var att en utökad kontroll behövdes och att kontroll hade kunnat förhindra olyckor. I de remissvar som lämnades i samband med Transportstyrelsens föreskriftsarbete fanns ett brett stöd för den utökade kontrollen, såväl från andra myndigheter som från bransch- och intresseorganisationer.

Enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har totalt sex gasrelaterade olyckor skett med personbilar mellan åren 2010 och 2016. Av dessa kan två olyckor härledas till korrosionsskador på tankarna. Av de övriga fyra olyckorna skedde två i samband med brand som startat i instrumentpanelen respektive motorvärmaruttaget, och två olyckor skedde när man försökte tanka CNG (metangas) i en bil avsedd för LPG (gasol).

Gastanken är i regel placerad undertill på gasbilen, där exempelvis tanken för bensen eller diesel annars sitter, eller i bagageutrymmet eller kupén. Om det handlar om ett fordon med två drivmedel (gas och bensen) sitter gastanken många gånger i anslutning till den andra tanken. Olika fordonstillverkare, eller aktörer som efterkonverterar, placerar tanken på olika ställen.

När gastanken är placerad undertill är den mer utsatt för mekanisk påverkan och är placerad i en miljö där riskerna för rostbildning är större. Gastankarna är vanligen helt eller delvis inbyggda eller dolda med plasthöljen, plåtar eller liknande, för att skydda själva gastanken och anordningarna kring den. Skydden kan också ha till syfte att skapa bättre aerodynamik och därmed minska bränsleförbrukningen.

Dessa skydd, som alltså i grunden är positiva för gasbilens hållbarhet och användning, skapar dock ofta svårigheter att upptäcka vissa typer av skador på tanken. Den okulära kontrollen och täthetskontrollen har delvis olika syften. En täthetskontroll kan visa om det finns läckage, men endast en okulär kontroll med friläggande av tanken kan visa om det finns skador som ännu inte gett utslag i form av läckage av gas. Ett läckage kan upptäckas med hjälp av en sådan läckagedetektor som varje besiktningstation ska vara utrustad med, men det kan förekomma rost eller deformationer bakom skydden som kanske inte upptäcks – vare sig av fordonsägaren eller av besiktningsteknikern – om skydden inte monteras bort.

Grundläggande för kontrollbesiktning är att besiktningsteknikern inte ska behöva montera bort något från fordonet för att kunna utföra kontrollen. Det går därför inte att ha kvar kravet på att genomföra kontrollen i sin helhet – läckagekontroll samt kontroll av hela tankens skick – om inte antingen ägaren eller en verkstad frilagt tanken.

4.4 Förekomsten av upptäckta brister på gastankar vid kontrollbesiktning

I denna utredning har Transportstyrelsen dels undersökt möjligheten att ta bort merkostnaden, dels möjligheten att minska den. För detta ändamål har vi tittat på resultat från kontrollbesiktningarna av gasbilar, specifikt förekomsten av brister på gastankarna och övriga bränslesystemet. Syftet har varit att göra en grundläggande form av riskbedömning baserad på anmärkningar på gastankarna för olika gamla bilar.

För utredningen har statistik om rapporterade anmärkningar på bilar tagits ur vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret finns endast uppgifter om anmärkningar som rapporterats från besiktningföretagen. De uppgifter som finns är baserade på de periodiska kontrollbesiktningarna där gasbilen av något skäl fått anmärkningar på tanken eller gassystemet eller om kontrollen inte kunnat genomföras.

Det finns dessvärre ingen statistik eller andra uppgifter om hur många gasbilar som kontrolleras vid en verkstad och som inte blir godkända. Den statistik som finns tillgänglig är den i vägtrafikregistret och visar endast om bilen har blivit godkänd eller underkänd vid besiktningen samt på vilka grunder en gasbil blivit underkänt. Det är därför inte känt i vilket skick gasbilar av olika åldrar har varit vid verkstadsbesöket och hur många som bedömdes att inte uppfylla kraven. Det är heller inte känt om gasbilar som blivit underkända vid verkstadsbesöket har åtgärdats därefter inför kontrollbesiktningen.

AB Svensk bilprovning och Opus bilbesiktning AB gör cirka hälften av alla kontrollbesiktningar av lätta fordon (49,9 procent 2019). Transportstyrelsen har fått uppgifter från dem om antalet utförda besiktningar av gasbilar under 2019 och 2020 samt om andelen ägare som har använt intyg för att visa att tanken uppfyller kraven.

Tabell 2: Andel besiktade med intyg på AB Svensk bilprovning och Opus bilbesiktning AB, 2019 och 2020

	Antal utförda kontrollbesiktningar	Andel besiktade med intyg
2019	13 062	45,0 %
2020	10 472	49,8 %

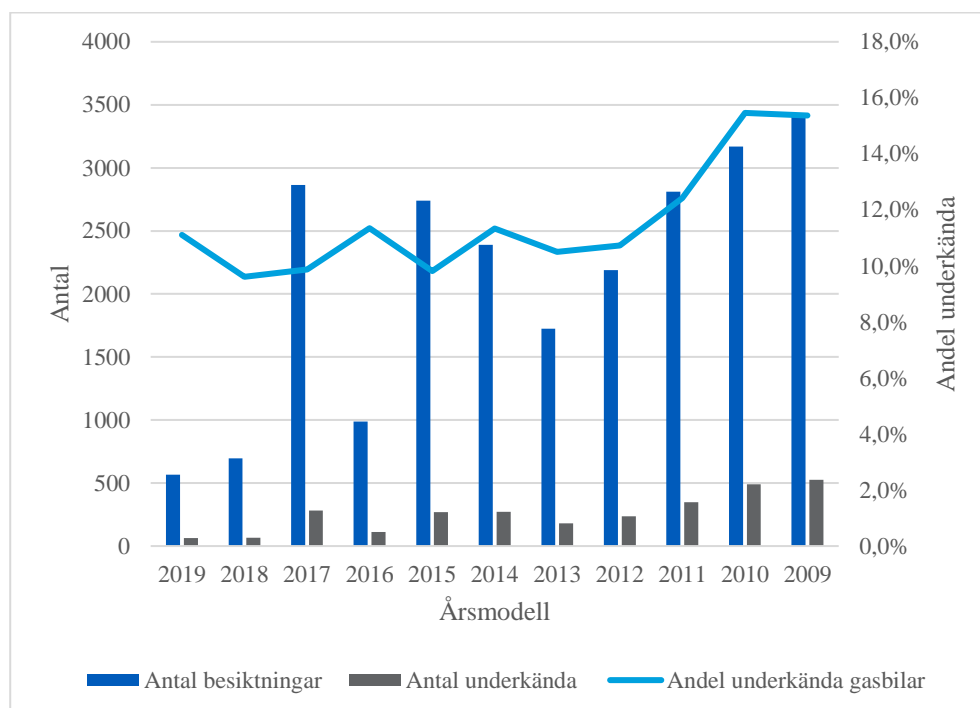
Som framgår av tabellen är det ungefär varannan gasbilsägare som använder sig av intygsförfarandet. Övriga är sådana som antingen har frilagd tank eller borde ha frilagd tanken. Tanken kan vara frilagd antingen genom att utförandet på gasbilen är sådant i grunden, eller genom att ägaren själv eller med hjälp av någon annan har frilagd den.

I uppgifterna från besiktningsföretagen ingår endast fullständiga kontrollbesiktningar och inte begränsade kontrollbesiktningar efter tidigare underkännande, så kallade efterkontroller.

Det finns inte någon grund för att anta att de personer som väljer att besikta sina gasbilar hos Opus och Bilprovningen skiljer sig från de som väljer att besikta bilarna hos andra besiktningsföretag med avseende på om man väljer att kontrollera bränslesystemet hos en verkstad först för att få ett intyg eller frilägger tanken själv. Andelen gasbilar som besiktas med intyg antas därför vara cirka 50 procent i genomsnitt.

Under 2020 besiktades cirka 23 500 gasbilar av årmodellerna 2009–2019, varav hälften antas ha uppvisat ett intyg om att gassystemen har kontrollerats och godkänts av en verkstad.

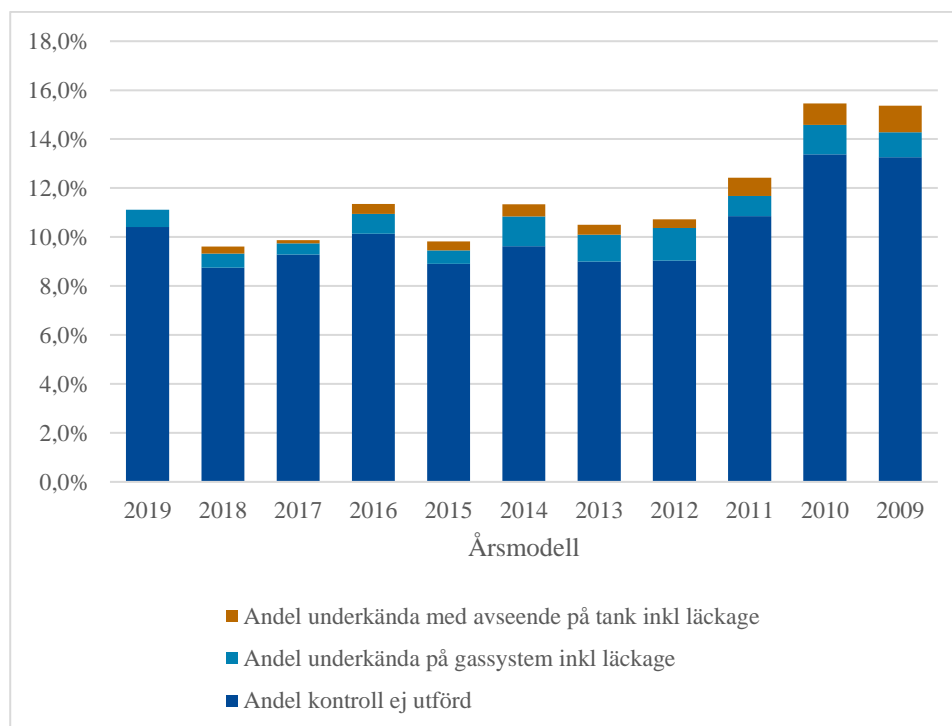
Figur 5. Gasbilar av årsmodeller 2009–2019, godkända respektive underkända med avseende på bränslesystemet vid kontrollbesiktning 2020



Av de cirka 23 500 gasbilar som kontrollbesiktades 2020 underkändes 2 845 stycken på grund av någon form av anmärkning på bränslesystemet. Detta motsvarar 12,1 procent, se figur 5.

I figur 6 visas andelen underkända gasbilar vid kontrollbesiktning 2020, uppdelat på orsak till underkännande.

Figur 6. Andel underkända gasbilar 2020 uppdelat på orsak till underkännande



Analysen av vilka anmärkningar som besiktningsföretagen har gjort vid underkännande av besiktningarna visar att

- 88,5 procent av gasbilarna underkändes på grund av att kontroll av bränslesystem inte genomförts
- 3,8 procent underkändes på grund av anmärkning på tank eller på grund av läckage
- 7,7 procent underkändes på grund av anmärkning om skada eller läckage på annan del av bränslesystemet än tankarna.

För merparten av de underkända gasbilarna berodde underkännandet på att kontrollen av gastanken inte kunde genomföras. Det finns inga uppgifter om skälen för detta, men tänkbara anledningar kan vara att tankarna inte hade frilagts tillräckligt inför besiktningstillfället, eller att intyget som uppvisats inte godkändes av besiktningspersonalen.

Analysen ligger även till grund för en riskbedömning av skicket av gastankarna och visar här att även nyare gasbilar får anmärkningar på tankarna. Den relativt sett stora andelen som underkänts på grund av att ingen kontroll har genomförts utgör också en osäkerhet för hur många gasbilar som i realiteten kan ha anmärkningar på tankarna.

5 Kostnadskompensation för gasbilsägare

En del i uppdraget till Transportstyrelsen var att föreslå hur en full ekonomisk kompensation kan utformas för gasbilsägares merkostnader i samband med kontrollbesiktning. Att ägare av gasbilar i praktiken betalar mer för en kontrollbesiktning än ägare av andra bilar riskerar, enligt regeringen, att minska efterfrågan på gasbilar.

När staten vill stimulera eller främja omställningen till en fossilfri fordonsflotta görs det ofta genom bidrag i samband med inköp eller investeringar. Det finns olika utgångspunkter för hur bidrag och kostnadskompensationer kan konstrueras, med olika offentliga finansiella, samhällsekonomiska och klimat- och miljömässiga effekter.

I detta kapitel presenteras två förslag till modeller för kostnadskompensation. De beskrivs utifrån vilka som är mottagare, tidpunkten då kompensationen delas ut samt kompensationens storlek.

Kapitlet innehåller även beräkningar av utgiften för staten, en beskrivning av klimat- och miljömässiga effekter samt en bedömning av notifieringsbehov utifrån EU-rättsliga regler om statsstöd.

Först görs en utblick över andra stödåtgärder inom miljö- och klimatområdet.

5.1 Utblick över andra stödåtgärder

I detta avsnitt ger vi exempel på några olika stöd och premier inom transportsektorn. För respektive stöd eller premie beskrivs

- dess syfte
- dess konstruktion
- dess mottagare eller målgrupp
- vilka myndigheter som är ansvariga.

Gemensamt för stöden och premierna är att de ytterst syftar till att bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkan och öka takten i omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Undantaget är Klimatklivet där stöd ges till investeringar inom flera olika sektorer, och transportsektorn är en av dem.

5.1.1 Bonus malus

Syftet med bonus malus-systemet är att främja ökad försäljning och användning av nya bilar med låg klimatpåverkan. Systemet innebär i praktiken att miljöanpassade fordon med låga eller inga utsläpp av koldioxid premieras

med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre skatt (malus). Tanken är därmed att bonus malus-systemet ska öka incitamenten att köpa klimatvänliga bilar och på så vis bidra till att öka takten i omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Det är endast nya personbilar i klass I och II, lätta lastbilar och lätta bussar som berörs av bonus malus. Med *nya* avses fordon som togs i trafik för första gången den 1 juli 2018 eller senare. För malus-skatten gäller även att bilen har fordonsår 2018 eller senare.

Bonusen kallas klimatbonus och regleras i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar (klimatbonusförordningen). Både privatpersoner och företag kan få klimatbonus. Med företag avses enskilda näringsidkare och juridiska personer, däribland kommuner, regioner och organisationer.

Klimatbonusen får motsvara högst 25 procent av nybilspriset. För företag gäller dessutom att klimatbonusen högst får uppgå till det belopp som motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan klimatbonusbilens nypris och nypriset för närmast jämförbara konventionella bil. Mer specifika regler och maxbelopp för olika typer av bilar finns i klimatbonusförordningen. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om bonus, skickar information till fordonsägarna och betalar ut bonusen.

För att en bonus ska betalas ut måste fordonsägaren inom sex månader från köpet skicka in en försäkran till Transportstyrelsen. Klimatbonusen betalas sedan ut tidigast sex månader efter den dag då bilen förvärvades. För 2020 avsattes 1,76 miljarder kronor i klimatbonus.

En klimatbonus till företag för köp av bilar med låg klimatpåverkan får inte kombineras med andra former av statliga eller kommunala stöd. Det framgår av 13 § klimatbonusförordningen. I den försäkran som fordonsägare ska skicka in till Transportstyrelsen måste alla företag ange om de har fått något annat stöd i samband med köpet av bilen. Om de har fått det så har de inte rätt till klimatbonus.

5.1.2 Elfordonspremien

Elfordonspremien var en del av regeringens satsning för klimat och miljö i budgeten för 2018. Syftet med premien var att förbättra förutsättningarna att transportera sig klimatvänligt, till exempel med eldrivna cyklar och mopeder. Bidraget fick endast ges till privatpersoner och vid ett tillfälle per person. Det var möjligt att få ersättning för högst 25 procent av inköpspriset på ett elfordon, dock maximalt 10 000 kronor.

Det var Naturvårdsverket som fick i uppdrag av regeringen att hantera ansökningar och utbetalningar av elfordonspremien enligt förordningen (2017:1317) om bidrag till privatpersoner för inköp av eldrivna cyklar, mopeder, motorcyklar

och utombordsmotorer. För 2018 avsatte regeringen 440 miljoner kronor till dessa premier. Det var möjligt att ansöka mellan den 1 februari och den 18 oktober 2018, vilket var så länge som de budgeterade medlen räckte.

Ansökan skulle göras senast sex månader efter inköpet, med ett särskilt formulär som Naturvårdsverket tillhandahöll. Den sökande skulle lämna in handlingar som styrkte den bidragsberättigande kostnaden och ange fordonets unika ramnummer eller identifikationsnummer.

5.1.3 Laddpunkter

Den 1 januari 2021 infördes en skattereduktion som privatpersoner kan ansöka om i samband med installation av laddstation till elfordon. Skattereduktionen för grön teknik, som den kallas, innebär att privatpersoner kan få en reduktion på högst 50 000 kronor per person och år. Syftet är att minska utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet.

Skattereduktionen ersätter det statliga bidrag som fram till årsskiftet delades ut till privatpersoner som äger en fastighet eller innehar en fastighet med nyttjanderätt. De kunde få bidrag för hälften av kostnaderna för laddstationen och tillhörande material samt för arbetskostnaden för att installera stationen. Maximalt bidrag som betalades ut var 10 000 kronor per fastighet.

5.1.4 Klimatklivet

Klimatklivet är ett stöd till lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Klimatklivet regleras i förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Företag, kommuner, regioner, bostadsrättsföreningar med flera kan ta del av stödet, men inte privatpersoner. Det delas ut till konkreta klimatsatsningar inom exempelvis transporter, biogas, industri, bostäder och energi.

Klimatklivet är tänkt att komplettera andra klimatsatsningar, till exempel bonus malus-systemet för bilar. Åtgärder som omfattas av exempelvis bonus malus kan därför inte få stöd från Klimatklivet.

Det är Naturvårdsverket som ansvarar för detta stöd tillsammans med länsstyrelserna. Dessutom bidrar Energimyndigheten och andra statliga myndigheter i många fall med synpunkter och underlag för bedömningar inom sina respektive sakområden.

5.2 Antaganden som ligger till grund för modeller för kostnadskompensation

Vi har gjort ett antal antaganden som ligger till grund för beräkningarna av kostnaden för kompensationen till gasbilsägarna.

Kostnaden för intyg och kontroll

Kostnaden för kontroll av gastanken och utfärdande av intyg hos en verkstad varierar från cirka 800 kronor till uppåt 3 000 kronor. Variationen beror enligt verkstadsbranschen främst på gasbilens utformning. Det finns vidare stora variationer i vilken timtaxa olika verkstäder tar, både geografiska skillnader och mellan olika verkstäder. Några fastställda genomsnittliga kostnader för verkstadsbesök av denna typ finns inte, och det är därför svårt att bestämma ett representativt värde att använda som schablonbelopp.

I beräkningen av den totala utgiften för staten för kostnadskompensationen har vi utgått från schablonbeloppet 1 900 kronor, det vill säga det belopp som ligger mitt i spannet 800–3 000 kronor. Sedan justerar vi detta belopp utifrån olika antaganden för att se hur det påverkar den totala utgiften för staten.

Antalet kontrollbesiktade gasbilar per år

Årligen kontrollbesiktas omkring 26 000 gasbilar (periodiska kontrollbesiktningar). Detta är ett genomsnitt av antalet som kontrollbesiktades 2019 och 2020. Det förekommer att gasbilar har kontrollbesiktas flera gånger under samma år. Vi räknar dock antalet unika gasbilar, det vill säga högst ett besiktningstillfälle per bil.

Vid kontrollbesiktningstillfället var omkring 15 procent av dessa gasbilar 0–3 år, vilket motsvarar 3 900 stycken. Resterade 85 procent var alltså 4 år eller äldre, vilket motsvarar 22 100 stycken.

Antal intyg som behöver kostnadskompenseras per år

Eftersom ett fordon inte har samma intervall för besiktningen över hela sin livslängd behöver olika antaganden göras om antal intyg: ett antagande för gasbilar som är 0–3 år och ett annat för gasbilar som är 4 år och äldre.

Varje år kontrollbesiktas 3 900 gasbilar som är 0–3 år. Det är gasbilar som besiktas för första gången, vilket innebär att det inte finns något intyg för dem sedan tidigare. Det innebär att alla de 3 900 gasbilar som är 0–3 år behöver ett nytt intyg.

Ett intyg som utfärdas i samband med den första besiktningen kan inte användas vid nästa kontrollbesiktning, eftersom nästa tillfälle är 24 månader senare och ett intyg gäller i 15 månader.

Varje år kontrollbesiktas 22 100 gasbilar som är 4 år eller äldre. Eftersom ett intyg kan användas vid två kontrollbesiktningstillfällen innebär det att ett nytt intyg behövs i 50 procent av dessa fall.

Andelen som i dagsläget väljer intygsförfarandet

Det finns inte tillräckliga uppgifter i vägtrafikregistret för att besvara hur många som i dag väljer att ta med intyg till besiktningen. Uppgifter från besiktningensbranschen indikerar att det handlar om cirka 50 procent.

Antal nyregistrerade gasbilar per år

Under de fem senaste åren har det i genomsnitt nyregistrerats 3 900 gasbilar per år. Denna siffra utgår vi ifrån i beräkningarna av förväntat antal nyregistreringar av gasbilar under de närmsta åren.

5.3 Modell 1: Löpande kompensation för merkostnader

En modell för löpande kostnadskompensation innebär att gasbilsägarna kompenseras vid de tillfällen då de får en merkostnad i samband med kontrollbesiktning.

I modellen utgår vi från att det finns en kostnad till följd av ett intygsförfarande. Den som inte har haft en sådan kostnad kan inte kompenseras.

5.3.1 Tidpunkt för kompensationen

Denna modell för kostnadskompensation medför att kompensation betalas ut flera gånger under gasbilens livstid.

Den första kontrollen av gastanken ska göras senast i samband med den första kontrollbesiktningen, det vill säga cirka 36 månader efter att gasbilen har tagits i bruk. Andra gången en merkostnad uppstår är i samband med verkstadsbesöket inför nästkommande periodiska kontrollbesiktning.

En merkostnad uppkommer för gasbilsägaren vid varje verkstadsbesök för kontroll och utfärdande av intyg, och kompensationen betalas ut vid varje sådant tillfälle.

5.3.2 Mottagare av kompensationen

Modellen medför att kompensationen ges till den som äger gasbilen vid de tillfällen då merkostnaden uppstår. Den gäller alla gasbilar som är i bruk vid ikraftträdandet av bestämmelser om kostnadskompensation.

Vid första tillfället som tanken ska kontrolleras, det vill säga i samband med första kontrollbesiktningen, ägs mer än 90 procent av alla gasbilar av juridiska personer. Vid andra kontrolltillfället, som infaller när fordonen är ungefär 5 år, ägs ungefär hälften av juridiska personer och hälften av privatpersoner. Bland de gasbilar som varit i trafik i 4 år eller längre ägs omkring 38 procent av juridiska personer och därmed omkring 62 procent av privatpersoner. Det innebär att kostnadskompensationen enligt modellen totalt sett träffar privatpersoner än juridiska personer.

5.3.3 Kompensationens storlek

Verklig kostnad

En modell med verklig kostnad innebär att gasbilsägarna får ersättning för hela det belopp som de har betalat hos verkstaden för kontroll av gastanken och för intyget, det vill säga full kostnadstäckning. För att få ersättningen skulle de behöva ansöka om den och redovisa den exakta kostnaden.

Ett förfarande med verklig kostnad medför en risk att priserna för kontroll på verkstad drivs upp. Detta beror på att såväl verkstäderna som bilägarna kommer att sakna incitament för att hålla priserna nere. Det kan i sin tur leda till att den totala summan för kostnadskompensation från staten kan komma att öka.

Schablonbelopp

Att använda en modell med schablonbelopp innebär att samma belopp utbetalas oavsett vilken verkstadskostnaden har varit. En fördel med en modell med schablonbelopp är att det blir enklare att beräkna och styra utifrån tillgängliga medel. En sådan ordning är också troligen enklare att administrera och på sikt möjligen automatisera.

Ett problem med en sådan här modell är att den inte kommer att innebära en full kompensation för alla samt att en del kan komma att bli överkompenserade.

5.3.4 Förutsättningar för att få kompensationen

En modell för löpande kostnadskompensation förutsätter att gasbilen löpande genomgår kontrollbesiktningar och är påställd. Den förutsätter även att det finns en kostnad för intyg och kontroll på verkstad. Endast om dessa förutsättningar gäller finns någonting att kompensera.

Avsikten med modellen är att den registrerade ägaren ska få kompensation när merkostnaden uppstår efter utförd kontroll och utfärdat intyg på verkstad.

5.3.5 Uppskattning av total utgift för staten för kompensationen

Beräkningarna av den totala utgiften för staten som presenteras i detta avsnitt bygger på de antaganden som beskrivits i avsnitt 5.2.

Grundberäkning

Grundberäkningen utgår ifrån att 50 procent av alla gasbilsägare väljer intygsförfarandet och ersätts med ett schablonbelopp på 1 900 kronor.

Tabell 3: Total utgift för kompensation, gasbilar 0–3 år

Indikator	Beräkning	Resultat
Antal kontrollbesiktade gasbilar		3 900
Antal som väljer intyg	3 900 x 0,5	1 950
Total kompensation (kr)	1 950 x 1 900	3 705 000

Tabell 4: Total utgift för kompensation, gasbilar 4 år och äldre

Indikator	Beräkning	Resultat
Antal kontrollbesiktade gasbilar		22 100
Antal fall där nytt intyg behövs	22 100 x 0,5	11 050
Antal som väljer intyg	11 050 x 0,5	5 525
Total kompensation (kr)	5 525 x 1 900	10 497 500

Sammantaget medför grundberäkningen att den totala utgiften för staten blir cirka 14,2 miljoner kronor per år.

Känslighetsanalys

I grundberäkningen utgår vi från modellen med ett schablonbelopp, det vill säga att samma belopp betalas ut till alla oavsett hur den verkliga kostnaden ser ut i det enskilda fallet. Som vi tidigare beskrivit skulle det även kunna vara möjligt att gasbilsägarna får ersättning för hela det verkliga belopp som de betalat hos verkstaden för kontrollen av gastanken. Att räkna på en sådan modell är dock betydligt svårare eftersom vi varken har tillräcklig kännedom om ägarnas verkliga kostnader eller om hur kostnadsspridningen ser ut. Däremot kan det finnas skäl att anta att om man väljer en modell där den verkliga kostnaden kompenseras finns det en risk att priserna för kontroll på verkstad drivs upp och att den genomsnittliga kostnaden som ska kompenseras blir betydligt högre än 1 900 kronor. Därför beräknar vi den totala utgiften för staten utifrån antagandet att kostnaden som ska kompenseras ökas från 1 900 kronor till i genomsnitt 2 450 respektive 3 000 kronor.

Tabell 5: Total utgift för kompensation beroende på kostnad för intyg

Kompensation per intyg (kr)	1 900	2 450	3 000
Gasbilar 0–3 år (kr)	3 705 000	4 777 500	5 850 000
Gasbilar 4 år och äldre (kr)	10 497 500	13 536 250	16 575 000
Total statlig utgift (kr)	14 202 500	18 313 750	22 425 000
Kvot (i förhållande till grundberäkning)	1	1,29	1,58

Av naturliga skäl innebär högre genomsnittliga kompensationer också högre avgifter för staten. Vid en kompensation på 2 450 kronor ökar utgifterna med 29 procent jämfört med grundscenariot. Vid en kompensation på 3 000 kronor är utgifterna 59 procent högre jämfört med grundscenariot. I pengar innebär det en ökning på 4,1 respektive 8,2 miljoner kronor.

Scenario – andel som använder intygsförfarande ökar

I dagsläget väljer omkring 50 procent av gasbilsägarna intygsförfarandet, det vill säga att utföra kontrollen på verkstad och få ett intyg utfärdat. Framöver är det tänkbart att en större andel av gasbilsägarna kommer att använda sig av intygsförfarandet med tanke på att de kommer att bli kompenserade för den merkostnad som uppstår. I detta scenario utgår vi ifrån att 75 procent av ägarna skulle välja intygsförfarandet och presenterar hur stor den totala utgiften för staten i så fall skulle bli. Övriga uppgifter är desamma som i grundberäkningen.

Tabell 6: Total utgift för kompensation, gasbilar 0–3 år

Indikator	Beräkning	Resultat
Antal kontrollbesiktade gasbilar		3 900
Antal som väljer intyg	3 900 x 0,75	2 925
Total kompensation	2 925 x 1 900	5 557 500

Tabell 7: Total utgift för kompensation, gasbilar 4 år och äldre

Indikator	Beräkning	Resultat
Antal kontrollbesiktade gasbilar		22 100
Antal fall där nytt intyg behövs	22 100 x 0,5	11 050
Antal som väljer intyg	11 050 x 0,75	8 288
Total kompensation	8 288 x 1 900	15 746 250

I detta scenario blir den totala utgiften för staten ca 21,5 miljoner kronor per år.

Känslighetsanalys

På samma sätt som i grundberäkningen ovan beräknar vi den totala utgiften för staten utifrån antagandet att kostnaden som ska kompenseras ökas från 1 900 konor till i genomsnitt 2 450 respektive 3 000 kronor.

Tabell 8: Total utgift för kompensation beroende på kostnad för intyg

Kompensation per intyg (kr)	1 900	2 450	3 000
Gasbilar 0–3 år (kr)	5 557 500	7 166 250	8 775 000
Gasbilar äldre än 4 år (kr)	15 746 250	20 305 600	24 864 000
Total statlig utgift (kr)	21 303 750	27 471 850	33 639 000
Kvot (i förhållande till grundberäkning)	1	1,29	1,58

Vid en kompensation på 2 450 kronor ökar utgifterna med 29 procent jämfört med grundscenariot. Vid en kompensation på 3 000 kronor är utgifterna 58 procent högre jämfört med grundscenariot. I pengar innebär det en ökning på 5,9 respektive 12,3 miljoner kronor.

5.3.6 Uppskattad utgift för kompensationen 2022–2024

Under utredningens genomförande har regeringen uttryckt att de önskar få en uppskattning av den totala kostnaden för staten för kompensationen under perioden 2022–2024. Utgångspunkten är att stödet börjar betalas ut i juli 2022 och att schablonbeloppet uppgår till 1 900 kronor. Vi utgår ifrån att 75 procent av ägarna väljer intygsförfarandet. Statens totala utgift för dessa år uppskattas se ut enligt följande:

Tabell 9: Total utgift för kompensation 2022, 2023 och 2024

År	Total utgift
2022	10,5 miljoner
2023	22 miljoner
2024	22 miljoner

Denna uppskattning utgår ifrån att antalet gasbilar och åldersstrukturen på gasbilsflottan som helhet inte förändras påtagligt under de närmsta tre åren samt att övriga grundläggande antaganden ligger fast.

5.4 Modell 2: Kompensation för kommande merkostnader i samband med inköp

Den modell för kostnadskompensation som beskrivs här innebär att stödet ges i samband med köp när en gasbil tas i bruk för första gången, det vill säga en kompensation eller ett bidrag till den första ägaren.

Utifrån utblicken över andra stödåtgärder, som bonus malus och elfordonspremien, kan konstateras att stödåtgärder ofta ges till förstagångsägare med syfte att stimulera en ökad försäljning och användning av fordon med låg klimatpåverkan.

5.4.1 Tidpunkt för kompensationen

Modellen innebär att utbetalning sker vid *ett tillfälle*, i anslutning till att gasbilen tas i bruk. Det innebär att utbetalningen sker vid en annan tidpunkt än när merkostnaden uppstår. Modellen får därmed mer karaktären av ett bidrag för att kompensera kommande kostnader under gasbilens livslängd.

5.4.2 Mottagare av kompensationen

Mottagare av kompensationen enligt denna modell kan endast vara de som köper en ny gasbil. I dag är det huvudsakligen juridiska personer som köper

nya gasbilar: 97 procent (december 2020). Merparten av dessa är kommuner och regioner. Det innebär att kostnadskompensationen enligt modellen totalt sett i betydligt större utsträckning träffar juridiska personer än privatpersoner.

5.4.3 Kompensationens storlek

Beräkningen av bidragets storlek kan endast utgå från ett schablonbelopp. Det gör modellen enklare att beräkna. En sådan ordning är också troligen enklare att administrera och automatisera. Svårigheten ligger i att avgöra hur många besiktningar som bidraget ska motsvara.

Den genomsnittliga livslängden för lätta fordon är cirka 17 år. Det framgår av utredningen Ett bonus malus-system för nya lätta fordon, SOU 2016: 33. Det innebär i genomsnitt 7–8 periodiska kontrollbesiktningar per fordon. Den totala merkostnaden för intyg för en gasbil över dess livslängd blir därmed cirka 15 000 kronor, beräknat på schablonbeloppet 1 900 kronor.

5.4.4 Förutsättningar för att få kompensationen

Modellen utgår från att det är den som tar gasbilen i bruk för första gången som är mottagaren av kompensationen.

5.4.5 Uppskattning av total utgift för staten för kompensationen

Beräkningarna av den totala utgiften för staten som presenteras i detta avsnitt bygger på de antaganden som beskrivits i avsnitt 5.2.

Grundberäkning

Grundberäkningen utgår ifrån att 3 900 gasbilar nyregistreras per år och att kompensationsbeloppet är 15 000 kronor.

Tabell 10: Total utgift för kompensation, kompensationsbelopp 15 000 kronor

Indikator	Beräkning	Resultat
Antal nyregistreringar		3 900
Utgift för kompensation (kr)	3 900 x 15 000	58 500 000

Sammantaget medför grundberäkningen att den totala utgiften för staten blir cirka 58,5 miljoner kronor per år.

Känslighetsanalys

Antalet gasbilar som registreras varje år varierar och kommer att göra så även över tid. En kostnadskompensation kopplad till besiktningar är en av många faktorer som möjligen kan tänkas påverka hur många gasbilar som nyregistreras. Vi har därför räknat med att antalet nyregistreringar både ökar och minskar, vilket påverkar den totala utgiften för kompensationen enligt denna modell. Vi har räknat på en ökning respektive minskning på 20 procent.

Tabell 11: Beräkning med ökat respektive minskat antal nyregistreringar, kompensationsbelopp 15 000 kronor

Indikator	Nyregistreringarna ökar	Nyregistreringarna minskar
Antal nyregistreringar	4 680	3 120
Utgift för kompensation (kr)	70 200 000	46 800 000

Scenario – ett lägre kompensationsbelopp väljs

Ett fordon ägs sällan av endast en ägare över hela dess livslängd. Detta innebär att förstaägaren sällan har samtliga merkostnader. Det finns dock ingen beräkning av genomsnittlig ägandetid, vare sig för bilar i allmänhet eller för gasbilar.

När det gäller gasbilar vet vi att en större andel exporteras efter ett antal år, i jämförelse med bilar med konventionella bränslen. Det gör att den genomsnittliga tiden som dessa fordon är registrerade i Sverige är kortare.

Båda dessa faktorer ger skäl att överväga ett lägre belopp än 15 000 kronor. I beräkningen utgår vi från 6 000 kronor, vilket motsvarar kostnaden för intyg 3–4 gånger.

Tabell 12: Total utgift för kompensation, kompensationsbelopp 6 000 kronor

Indikator	Grundberäkning	Nyregistreringarna ökar	Nyregistreringarna minskar
Antal nyregistreringar	3 900	4 680	3 210
Utgift för kompensation (kr)	23 400 000	28 080 000	19 260 000

5.5 Klimat- och miljömässiga konsekvenser

I detta avsnitt sätts kostnadskompensationen i ett större sammanhang, som en del i transportsystemets utveckling mot de transportpoliska målen.

5.5.1 Transportpolitikens mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Här ingår bland annat att bidra till att Sverige uppnår det övergripande generationsmålet för miljö tillsammans med våra övriga nationella miljö kvalitetsmål. En ökad användning av gasbilar har påverkan på framför allt miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft*.

5.5.2 Kostnadskompensationens konsekvenser

Vägtrafiken är alltså en betydande orsak till luftföroreningar med negativa effekter för människors hälsa och för miljön. En gasbil har, när den körs på CNG, väsentligt minskade utsläpp av koldioxid jämfört med bilar som drivs med konventionella bränslen. Även utsläppen av skadliga partiklar minskas.

Gasbilar kan tillsammans med bilar med andra alternativa drivmedel bidra i omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Att ha kvar, ändra eller att ta bort den särskilda kontrollen av gastankarna kan inte i sig antas ge några klimat- eller miljömässiga konsekvenser. Kontrollen finns främst av säkerhetsskäl. Kostnadskompensationen skulle däremot kunna bidra till att göra gasbilar mer attraktiva, eller åtminstone ta bort en faktor som i viss utsträckning kan göra dem mindre attraktiva i dag.

Det är svårt att kvantifiera de klimat- och miljömässiga konsekvenserna av en kostnadskompensation till ägare av gasbilar. De olika modellerna för kostnadskompensation som nämns i denna utredning har i stort sett samma nyttor på klimat- och miljöområdet.

En skillnad mellan modellerna är vem som i regel blir mottagare av stödet. Ett löpande stöd ges till den som uppbär merkostnaden. Detta gör ägandet av gasbilarna mindre kostsamt och kan eventuellt påverka både viljan att ta dem i bruk och viljan att köpa begagnade gasbilar. En modell där hela kostnadskompensationen ges vid ett och samma tillfälle till de som tar gasbilarna i bruk, påverkar sannolikt endast viljan att köpa nya gasbilar – inte sådana som redan är begagnade.

5.6 Statsstöd och notifieringsbehov

Statsstöd är när stat, kommun eller landsting stöttar en viss ekonomisk verksamhet med offentliga medel. Ekonomisk verksamhet omfattar varje organisation, oavsett juridisk form, som med eller utan vinstsyfte köper eller säljer varor eller tjänster på en eller flera marknader. Stödet kan vara i form av bland annat bidrag, lån eller reducerade offentliga avgifter och skatter. Stödet ska också resultera i att mottagaren får någon slags fördel mot andra aktörer, som påverkar konkurrensen och handeln mellan olika medlemsstater inom EU.

En medlemsstat får inte med offentliga medel stödja viss verksamhet om inte stödet uppfyller undantagen i EU:s statsstödsregler. EU-kommissionen kontrollerar genom så kallat förhandsgodkännande att ett planerat stöd inte snedvrider konkurrensen på EU:s inre marknad. EU:s statsstödsregler återfinns i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) vilka är genomförda i svensk rätt genom lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Ett stöd som tillfaller privatpersoner omfattas inte av statsstödsreglerna eftersom det är ett stöd till icke-ekonomisk verksamhet. Det gäller även stöd av mindre betydelse, så kallade de minimis-stöd. De minimis-stöd är stöd som inte överstiger 200 000 euro under tre beskattningsår i följd och som uppfyller villkoren i EU-kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013¹ om

tillämpning av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget på stöd av mindre betydelse.

Möjligheten att kumulera, det vill säga kombinera, statsstöd kan variera beroende på vilket specifikt regelverk som tillämpas. Huvudregeln är att olika statsstöd som avser samma faktiska kostnad inte får ges till samma mottagare. Det har dock gjorts vissa tillfälliga undantag från detta med hänsyn till covid-19-pandemin när det gäller ekonomiskt stöd till företag. Det är för övrigt tillåtet att kumulera olika de minimis-stöd så länge stöden inte överstiger maxtaket om 200 000 euro.

Det finns vissa undantag från det generella förbudet inom bland annat regionalstöd, bredbandsstöd samt energi- och miljöstöd. Sådant stöd måste dock få godkännande från EU-kommissionen.

Stöd kan ges inom vissa områden utan att anmälan eller godkännande från EU-kommissionen behövs. Detta gäller om de är utformade i enlighet med gruppundantagsförordningen⁵, till exempel stöd till miljöskydd.

5.6.1 Klimatbonus

Det finns anledning att jämföra kostnadskompensationen med det så kallade bonus malus-systemet för att se eventuella skillnader och likheter i bedömningen av vad som utgör statsstöd.

Sverige gjorde i juni 2020 en notifiering till EU-kommissionen (Generaldirektoratet för konkurrens, det vill säga DG Competition) och efterfrågade en preliminär bedömning av huruvida klimatbonusen skulle betraktas som ett statsstöd. Den sammantagna bedömningen var att den inte var att betrakta som ett statsstöd.

Generaldirektoratet för konkurrens bedömde att eftersom klimatbonusen är öppen för alla verkliga och potentiella köpare är den att betrakta som generell. Den omfattas alltså inte av artikel 107.1 i EUF-fördraget. Därmed bedöms den inte vara ett statsstöd.

Utöver det framhölls att även om klimatbonus i slutändan skulle betraktas som ett statsstöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget, är det praxis inom EU-kommissionen att betrakta stöd liknande klimatbonus som sekundära i förhållande till tillverkarna eller återförsäljarna. Detta innebär att klimatbonusen därmed är förenlig med artikel 107.3 (c) i EUF-fördraget, som anger att ett stöd som syftar till att underlätta vissa näringsverksamheter och inte påverkar handeln i negativ riktning kan ses som förenligt med den inre marknaden.

⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilka vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

6 Administrativ myndighet för hantering av kostnadskompensation

Hantering av kostnadskompensationen behöver ha en administrativ hemvist, där den kan administreras så effektivt som möjligt både för den enskilda gasbilsägaren och för det offentliga. Transportstyrelsen ser två relevanta myndigheter för uppgiften: Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. De båda myndigheterna har olika faktorer som talar för dem som administrativ hemvist – både generellt och utifrån vilken modell för kostnadskompensation som väljs.

Utgångspunkten för utredningen har varit att kompensationen ska hanteras av en förvaltningsmyndighet på miljö- eller transportområdet. Andra relevanta faktorer är framför allt vilket ansvar myndigheten har i övrigt för administration och uppföljning inom närliggande områden samt förekomsten av befintliga elektroniska system.

6.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen administrerar i dagsläget klimatbonusen. Den utbetalas till fordonsägare i samband med köp av ett nytt fordon som uppfyller kraven i klimatbonusförordningen. Både bedömningen och utbetalningen sker på ett automatiserat sätt. Ett viktigt skäl till att Transportstyrelsen administrerar klimatbonus är att uppgifter från vägtrafikregistret krävs i förfarandet.

Det ligger nära till hands att välja Transportstyrelsen som administrativ hemvist i de fall då det gäller helt automatiserade förfaranden som bygger på uppgifter som finns i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen har gjort en bedömning av vad det skulle kosta för myndigheten att bygga ett helt automatiserat system för att kunna administrera utbetalningar av kostnadskompensation till gasbilsägare. Vi har utgått från våra erfarenheter av utvecklingen av systemen för klimatbonus och systemet för vägavgifter. Vi har även gjort en bedömning av ungefärliga förvaltningskostnader.

Tabell 13: Uppskattade totala administrativa kostnader för Transportstyrelsen

Typ av kostnad	Kostnad
Ungefärlig utvecklingskostnad för ett automatiserat beslutssystem	15 miljoner
Ungefärlig förvaltningskostnad per år	2 miljoner

Om man skulle välja modellen med en utbetalning till den ägare som tar gasbilen i bruk så skulle förfarandet möjligen kunna göras något enklare.

Det som talar för att välja Transportstyrelsen som administrativ hemvist är att vi har tillgång till de uppgifter som krävs i vägtrafikregistret. Om man skulle välja den modell som medför att ett stöd endast betalats ut vid ett tillfälle, och då i samband med att gasbilen för första gången tas i bruk, så skulle Transportstyrelsen troligen vara ett bra val. Det som talar emot Transportstyrelsen som administrativ hemvist är det omfattande arbete som behöver göras för att bygga ett system och den stora kostnad som detta medför.

6.2 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har erfarenhet av att administrera flera olika stöd inom transportområdet och med klimat- och miljöfokus. Bland dessa kan nämnas Klimatklivet och Elfordonspremien, vilka beskrivs i avsnitt 5.1. Det handlar i båda dessa fall om förfaranden som kräver viss kontroll och bedömning av den administrerande myndigheten.

Sammantaget kan sägas att det ligger nära till hands att välja Naturvårdsverket som administrativ hemvist i de fall då det gäller verksamheter inom miljö- och klimatområdet. Naturvårdsverket har både erfarenhet och system som kan anpassas för att fungera när viss handpåläggning krävs i ansökningsförfarandet, exempelvis någon form av bedömning eller kontroll.

Naturvårdsverket har gjort en bedömning av vad det skulle kosta för dem att bygga ett system för att kunna administrera utbetalningar av kostnadskompensation till gasbilsägare. De har även gjort en bedömning av ungefärliga förvaltningskostnader.

Tabell 14: Uppskattade totala administrativa kostnader för Naturvårdsverket

Typ av kostnad	Kostnad
Ungefärlig utvecklingskostnad för ett automatiserat beslutssystem	1 miljon
Löpande kostnader för att utföra kontroller och förvalta systemet, per år	En årsarbetskraft
Support, per år	100 000

Det som talar för att välja Naturvårdsverket som administrativ hemvist är att de har erfarenhet av liknande stödförfaranden. Det som kanske allra mest talar för Naturvårdsverket är att det finns ett grundsystem som man kan bygga på och detta gör det möjligt att ta fram ett system till en avsevärt lägre kostnad än Transportstyrelsen. Om Naturvårdsverket ska administrera kostnadskompensationen till gasbilsägarna krävs dock att Transportstyrelsen bygger ett gränssnitt mot Naturvårdsverket så att de kan använda uppgifter om fordonen som finns i vägtrafikregistret.

6.3 Finansiering

Myndigheter finansierar vanligen sin verksamhet med anslag, avgifter eller bidrag. Den myndighet som uppdras att administrera kostnadskompensationen behöver ha täckning för både administrativa kostnader och för den kompensation som ska utbetalas till gasbilsägarna.

Inom ramarna för utredningen ser Transportstyrelsen inget annat finansieringsförslag än genom anslag med angivet ändamål. Även de andra stödåtgärderna som det har redogjorts för i utredningen (avsnitt 5.1) har särskilda anslag. Vi ser inget avgiftskollektiv som lämpligen skulle kunna finansiera kostnadskompensationen.

7 Internationell jämförelse av periodisk kontroll av gasbilar

En miniminivå för hur ofta fordon ska genomgå kontrollbesiktning och vilka moment som ska ingå finns i direktivet 2014/45/EU. Även i andra länder ska därmed en kontroll av bränsletanken utföras i samband med den periodiska kontrollbesiktningen. Medlemsstaterna kan använda den rekommenderade metoden i direktivet, men de kan även välja en annan metod som bedöms likvärdig.

7.1 Danmark

I Danmark görs periodisk kontrollbesiktning av personbilar första gången efter fyra år och sedan vartannat år. Metoden för kontroll av CNG-systemet följer direktivet 2014/45/EU, det vill säga att den görs genom okulär kontroll av synliga delar och läcksökning av gas.

Kontrollbesiktningen innebär ingen extra kostnad för kontroll av tank på verkstad eller för friläggning av gasbehållare. Vi har ingen kännedom om huruvida själva besiktningens kostnaden skiljer mellan gasbilar och fordon med andra drivmedel.

Kostnaden för periodisk kontrollbesiktning ligger mellan 300 och 600 DKK.

7.2 Finland

I Finland görs periodisk kontrollbesiktning av personbilar första gången senast fyra år efter den dag då de togs i bruk. Därefter senast två år efter senaste besiktning. När mer än tio år förflutit sedan den dag då fordonet togs i bruk ska fordonet besiktas årligen, senast 12 månader efter senaste besiktning.

CNG-systemets skick, montering, volym och övrig överensstämmelse med regler kontrolleras. Kontrollmetoden som valts är densamma som följer av direktivet 2014/45/EU, det vill säga att den innebär okulär kontroll av synliga delar samt läcksökning av gas med läckagedetektor. Kontrollen genomförs utan att något demonteras. Det finns inga krav på att fordonets gasbehållare ska vara frilagda vid besiktningen.

Den periodiska kontrollbesiktningen innebär ingen extra kostnad för kontroll av tank på verkstad eller för friläggning av gasbehållare. Vi har ingen kännedom om huruvida själva besiktningens kostnaden skiljer mellan gasbilar och fordon med andra drivmedel.

Kostnaden för periodisk kontrollbesiktning ligger på cirka 30 euro.

7.3 Tyskland

Gasbilar som drivs helt eller delvis med CNG eller LPG i Tyskland genomgår en periodisk inspektion vartannat år. Leasingfordon ska inspekteras varje år.

En kontroll av gassystemet, så kallad GAP (tyska: Gas Anlagen Prüfung) ska utföras senast 12 månader före den periodiska inspektionen av fordonet samt efter reparationer eller skador på gasbränslesystemet. Kontrollen får utföras av motorfordonsverkstäder som är erkända för detta ändamål, av officiellt erkända experter eller inspektörer eller av testingenjörer som anförtrotts av en officiellt erkänd tillsynsorganisation.

Vid okulärbesiktningen undersöks komponenternas skick med avseende på skador, korrosion och fastsättning samt godkännandemärken och tillverkarinformation. Tankarna ska inför okulärbesiktningen vara frilagda så att inspektionen kan genomföras utan hinder.

Kostnaden för periodisk inspektion av fordon ligger i Tyskland på omkring 110 euro, och kostnaden för kontroll av gassystem, GAP, är mellan 30 och 50 euro.

7.4 Nederländerna

I Nederländerna görs periodisk kontrollbesiktning av gasbilar första gången efter tre år och efter detta årsvis. Detta gäller även dieseldrivna personbilar. Personbilar som drivs av bensin, etanol eller el inspekteras första gången efter fyra år, andra gången efter ytterligare två år och sedan årsvis.

En gasbehållare får inte ha några bucklor, och inga komponenter i gassystemet får ha några allvarliga skador eller vara påverkade av korrosion, förutom korrosion på ytan. Kontrollbesiktningen görs okulärt utan att gasbehållaren behöver friläggas. Regelverket föreskriver inte läcksökning vid kontrollen. Gasbehållarens sista godkännandedatum kontrolleras inte vid periodisk inspektion, eftersom datummärkningen på behållaren är svår att se utan att behöva frilägga tanken.

Kostnaden för periodisk kontrollbesiktning blir högre för en personbil med CNG som drivmedel än för en bensin-, etanol- eller eldriven personbil, eftersom intervallen är kortare.

Kostnaden för kontrollbesiktning är mellan 50 och 100 euro.

8 Diskussion

I detta kapitel diskuteras möjligheten att ta bort merkostnaden vid besiktning av gasbilar genom att ta bort själva kontrollen. Det diskuteras även att ändra giltighetstiden på intygen på ett sådant sätt att merkostnaden minskar. Här diskuteras även för- och nackdelar med olika modeller för kostnadskompensation.

I de senare avsnitten behandlas valet av administrativ myndighet, klimat- och miljömässiga konsekvenser, finansieringsförslag samt frågan om huruvida en kostnadskompensation av denna typ omfattas av statsstödsreglerna.

8.1 Möjlighet att ta bort merkostnaden

Ett av syftena med denna utredning är att undersöka om det är möjligt att ta bort den merkostnad som tillkommer för att låta en verkstad kontrollera bränslesystemen, inklusive tankarna, på gasbilar inför en kontrollbesiktning.

Utredningen föranleds av att Transportstyrelsen genomförde ändringar 2018 i myndighetens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning. Föreskriftsändringarna har medfört att gasbilars bränslesystem, inklusive tankarna, kan inspekteras och kontrolleras på en verkstad. Vid godkänd kontroll utfärdar verkstaden ett intyg som sedan visas upp när bilen besiktas. Intyget har en giltighetstid på 15 månader, vilken är bestämd med hänsyn tagen till att det skulle vara möjligt att nyttja samma intyg vid upp till två besiktningstillfällen.

I utredningen som ledde fram till föreskriftsändringarna gjordes bedömningen att en särskild kontroll av gastankarna på gasbilar är nödvändig. Under den utredning som vi nu har genomfört har vi kommit fram till att det inte finns skäl att återgå till de tidigare reglerna, det vill säga utan kontrollen av gastankarna hos en verkstad. Varken genomgången av internationella rättsakter eller utblicken över andra medlemsländer ger i sig skäl att bort den särskilda kontrollen av gastankarna och det intygsförfarande som den medför. Detta innebär att det inte bedöms vara möjligt att helt ta bort merkostnaden för gasbilsägare.

Eftersom Transportstyrelsen inte ser det som möjligt att helt ta bort merkostnaden har vi undersökt alternativet att minska merkostnaden genom att förlänga giltighetstiden på intyget som verkstäderna utfärdar vid en godkänd kontroll. För att en sådan förlängning ska vara möjlig är det viktigt att analysera förekomsten av skador och korrosionsangrepp på gastankar och de risker som det medför.

Transportstyrelsen har analyserat resultaten av de besiktningar från 2020 som utfördes på gasbilar med årsmodell 2009–2019 samt undersökt hur många som underkändes och på vilka grunder de underkändes.

Resultatet visar att omkring 2 845 av gasbilarna (12,1 procent) underkändes vid besiktningstillfället. Av dem blev 133 stycken underkända på grund av skador, korrosionsangrepp eller läckage på eller i närheten av gastankarna. Synpunkter på det övriga gassystemet stod för 217 underkända fordon. Analysen visar att även förhållandevis nya bilar, 2–3 år gamla, har fått anmärkningar på tankarna och blivit underkända vid kontrollbesiktning.

Det finns inga uppgifter om bilar som tagits till verkstad och uppvisat brister på tankarna. Vi vet alltså inte hur många dessa bilar är och hur allvarliga bristerna har varit.

Utifrån det faktum att anmärkningar görs vid kontrollbesiktningen på bilar som är 2–3 år gamla, och att det finns ett mörkertal för bilar som underkänns på verkstad, bedömer Transportstyrelsen att det inte finns tillräckligt stöd för att kunna föreslå en ändring av giltighetstiden på intygen. Det går inte att utesluta att en förlängd giltighetstid på intygen skulle kunna innebära en ökad risk för incidenter. De samråd som genomförts med bransch- och intresseorganisationer inom ramarna för uppdraget har inte heller gett underlag för att ta bort merkostnaden eller ändra giltighetstiden på ett sätt som minskar kostnaden.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte finns möjlighet att ta bort merkostnaden helt eller minska den genom längre giltighetstid på intygen.

8.2 Kostnadskompensation

Transportstyrelsens bedömning är att den merkostnad som uppkommer för gasbilsägare i samband med kontrollbesiktning i dagsläget inte kan tas bort, se avsnitt 8.1. Därför föreslår Transportstyrelsen, i enlighet med uppdraget, hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas.

8.2.1 Löpande kompensation eller kompensation vid inköp

I utredningen presenteras två olika alternativ för en kostnadskompensation:

- **Modell 1:** En löpande kompensation för merkostnader där gasbilsägaren kompenseras när kostnaden uppstår.
- **Modell 2:** En engångskompensation för kommande merkostnader i samband med inköp.

Modellerna skiljer sig åt utifrån vem som kan få kompensationen. I modell 1 kommer samtliga gasbilsägare som väljer intygsförfarandet att träffas av kompensationen. Den riktar sig till den som faktiskt har haft en merkostnad

i samband med kontrollbesiktningen. I modell 2 kommer endast den person som köper en ny gasbil att få en kompensation för kommande merkostnader. Modell 2 medför alltså att de som köper en begagnad gasbil och får en merkostnad i samband med kontrollbesiktning inte blir kompenserade.

Båda modellerna medför att både juridiska personer och privatpersoner får del av stödet. Fler privatpersoner förväntas dock kunna ta del av kompensationen med modell 1. Med modell 2 förväntas omkring 97 procent av kompensationen betalas ut till juridiska personer, medan modell 1 skulle medföra att privatpersoner får merparten av kompensationen.

Att ge ett bidrag i samband med inköp, modell 2, skulle innebära att gasbilsägare blir kompenserade för kostnader som eventuellt inte kommer att uppstå. Under denna utredning har det framkommit att en stor del av alla gasbilar exporterades: 2020 exporterades 3 000 gasbilar, varav hälften var nyare än 5 år och hade alltså bara medfört en merkostnad vid maximalt ett par tillfällen. Därmed anses modell 2 inte vara ändamålsenlig, när syftet är att kompensera för den merkostnad som intygsförfarandet i Sverige medför.

Transportstyrelsen föreslår modell 1 för kostnadskompensation. Den modellen svarar bäst upp mot syftet – att kompensera för de merkostnader som uppstår i samband med kontrollbesiktning av gasbilar.

8.2.2 Full kostnadstäckning eller schablonbelopp?

Det finns i grunden två sätt att bestämma hur storleken för kompensationen ska fastställas: genom full kostnadstäckning av den faktiska kostnaden hos verkstaden eller genom ett fast schablonbelopp.

Full kostnadstäckning skulle innebära att ägaren får ersättning för alla kostnader, oavsett verkstadspriser och tänkbara komplikationer i samband med borttagning av nödvändiga skydd och iordningställande av fordonet. Full kostnadstäckning innebär att det finns en risk för att priserna för kontroll på verkstad drivs upp. Detta beror på att såväl verkstäderna som bilägarna kommer att sakna incitament att hålla priserna nere, vilket i praktiken innebär att tillgång och efterfrågan sätts ur spel. Detta leder i sin tur till att den totala utgiften för staten successivt kan komma att öka.

Genom att välja ett schablonbelopp blir den totala utgiften för staten betydligt enklare att beräkna och styra utifrån kostnadseffektivitet och tillgängliga medel. Det får heller inte samma påtagliga påverkan på tillgång och efterfrågan på verkstadsmarknaden. Det kan även finnas administrativa fördelar med att ha ett fast belopp som utbetalas. En nackdel med schablonbelopp är dock att alla gasbilsägare kanske inte får full kostnadstäckning samt att en del kan bli överkompenserade.

Sammantaget förordas därför att kostnadskompensationen för intygsförfarandet genomförs genom ersättning i form av schablonbelopp. I förslaget är detta schablonbelopp satt till 1 900 kronor.

8.3 Administrativ myndighet för hantering av kostnadskompensation

Hanteringen av kostnadskompensationen behöver ha en administrativ hemvist, där den kan administreras så kostnadseffektivt som möjligt.

I denna utredning har vi tittat närmare på två myndigheter: Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. Båda myndigheterna är redan i dag administrativ hemvist för stöd inom transportområdet och för stöd med miljö- och klimatfokus. De stöd som Transportstyrelsen administrerar är helt automatiserade och är beroende av uppgifter från vägtrafikregistret. Naturvårdsverket har erfarenhet av att administrera ett flertal stöd av olika karaktär. Naturvårdsverket hanterar både stöd som är mer automatiserade och sådana där myndigheten behöver utföra viss bedömning eller kontroll.

Utifrån att uppgifter från vägtrafikregistret är en förutsättning för att kunna bygga ett system och betala ut kostnadskompensation till gasbilsägare skulle valet kunna falla på Transportstyrelsen. Den modell för kostnadskompensation som vi föreslår förutsätter dock att den administrerande myndigheten utför viss kontroll för att säkerställa att gasbilsägaren har haft en kostnad. Att det handlar om ett inte helt automatiserat system talar för Naturvårdsverket som administrativ myndighet.

Eftersom kostnadseffektivitet ska vara vägledande i utformningen lägger vi stor vikt vid hur stora kostnaderna bedöms bli beroende på vilken myndighet som blir administrativ hemvist. Här visar det sig att när det kommer till kostnaden för att bygga ett system och för att löpande hantera dessa utbetalningar kan Naturvårdsverket göra det till en betydligt lägre kostnad än Transportstyrelsen. Detta gör att vår sammantagna bedömning blir att Naturvårdsverket bör vara administrativ hemvist.

8.4 Offentligfinansiella konsekvenser

Transportstyrelsen ser ingen annan möjlighet till finansiering än genom anslag. Anslaget ska få användas för utgifter för kostnadskompensationen till gasbilsägare och för de administrativa utgifter som kostnaden medför för den administrativa myndigheten.

Det har inte genom utredningen framkommit att det på någon av de alternativa myndigheterna finns någon närliggande verksamhet som skulle kunna finansiera kostnadskompensationen och dess administrativa kostnader.

En uppskattning av den totala kostnaden för staten innefattar både kostnaden för kostnadskompensationen och för administrationen av den. I uppskattningen utgår Transportstyrelsen från att en kompensation till gasbilsägare börjar betalas ut från och med juli 2022. Vi utgår vidare från att 1 900 kronor är det valda schablonbeloppet och att 75 procent av alla gasbilsägare tillämpar ett intygsförfarande. I dag är det ungefär 50 procent som använder sig av intygsförfarande, men vi antar att andelen ökar om det finns en möjlighet att få kostnadskompensation.

Utifrån de bedömningar som gjorts av modell för kostnadskompensation och förslaget till administrativ myndighet uppskattas statens totala utgift enligt följande.

Tabell 15: Total utgift för kompensation 2022, 2023 samt 2024

År	Utgift kostnadskompensation	Kostnad administration	Summa
2022	10,5 miljoner	2 miljoner	12,5 miljoner
2023	22 miljoner	1,1 miljoner	23,1 miljoner
2024	22 miljoner	1,1 miljoner	23,1 miljoner

Denna uppskattning utgår ifrån att antalet gasbilar och åldersstrukturen på gasbilsflottan som helhet inte förändras påtagligt under de närmsta tre åren.

Om en annan administrativ myndighet väljs ökar sannolikt de administrativa kostnaderna. Även utgiften för kostnadskompensation beror på vilket belopp som väljs för ersättning, eller om det är verklig kostnad som ska ersättas.

8.5 Klimat- och miljömässiga konsekvenser

Om fossildrivna bilar ersätts med gasbilar med CNG kan utsläppen av växthusgaser minska. Även utsläppen av skadliga partiklar blir lägre. Ökad användning av gasbilar bidrar tillsammans med andra alternativa drivmedel i omställningen till en fordonsflotta som drivs av fossilfria bränslen.

En kostnadskompensation underlättar ägandet av fordon som har fördelar ur ett klimat- och miljöperspektiv i jämförelse med många bilar som drivs av konventionella bränslen. Det behöver dock göras antaganden i flera led för att det ska gå att jämföra skillnader av betydelse för miljön och klimatet mellan de olika modellerna för kostnadskompensation. Vilken effekt detta får för storleken på andelen gasbilar i fordonsflottan går heller inte att beräkna utan att väga in andra påverkande faktorer. Klimat- och miljömässiga konsekvenser är därför ingen avgörande faktor i valet av modell.

8.6 Statsstöd

Transportstyrelsen saknar de expertkunskaper inom regleringen av statsstöd som krävs för att slutligt kunna avgöra om kostnadskompensationen är ett statsstöd och kan därför endast översiktligt resonera kring denna bedömning.

Vid en jämförelse mellan klimatbonus och den föreslagna kostnadskompensationen till ägare av gasbilar finns det både likheter och skillnader. Syftet med klimatbonus är att främja försäljningen av miljöbilar. Syftet med kostnadskompensationen är, i enlighet med uppdraget, att kompensera för de merkostnader som uppstår i samband med kontrollbesiktning och på så sätt se till att efterfrågan på gasbilar inte påverkas på grund av merkostnader. Möjligen kan kostnadskompensationen, i likhet med klimatbonus, ses som ett miljöstöd även om det är något oklart huruvida detta kan anses vara det främsta syftet.

Skillnaden mellan kostnadskompensationen till gasbilsägare och klimatbonus är att den senare är teknikneutral avseende bränsletyp. Klimatbonus styrs utifrån koldioxidutsläpp medan kostnadskompensationen endast ges för gasbilar. Det är alltså kopplat till en särskild typ av fordon som ägarna kan få kostnadskompensation. Emellertid är kostnadskompensationen, i likhet med klimatbonusen, öppen för alla verkliga och potentiella köpare av gasbilar. Det innebär att kostnadskompensationen skulle kunna betraktas som generell och inte heller omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget.

I EU-kommissionens bedömning av klimatbonus som statsstöd angavs att bonusen var sekundär i förhållande till tillverkare och återförsäljare. Eftersom kostnadskompensationen, i likhet med klimatbonus, riktar sig till köpare kan den också anses vara sekundär i förhållande till tillverkare och återförsäljare. Därmed skulle den vara förenlig med den inre marknaden och inte betraktas som ett statsstöd.

Merkostnaden för gasbilar kan anses uppstå på grund av myndighetsbeslut, i detta fall den EU-rättsliga regleringen, om krav på kontroll av gastank. Att ersättningen inte överstiger merkostnaden utesluter inte att kompensationen ändå kan betraktas som ett stöd eftersom ersättningen kan anses ge en ekonomisk verksamhet fördelar gentemot andra. I detta fall åsyftas tillverkare och återförsäljare av gasbilar i relation till tillverkare och återförsäljare av andra bilar.

Kostnadskompensationen bör sammantaget också kunna betraktas som ett stöd av mindre betydelse, ett så kallat de minimis-stöd, som uppfyller villkoren i EU-kommissionens förordning 1407/2013. Kompensationens relativt sett låga belopp medför att en och samma ägare skulle behöva äga många kompensationsberättigande gasbilar för att nå upp till 200 000 euro

under tre beskattningsår i följd. Detta gör att stödet sannolikt inte är att betrakta som statsstöd.

Sammantaget finns det argument som talar både för och emot att kostnads-kompensationen anses vara ett statsstöd. I utredningen gör vi bedömningen att kostnadskompensationen sannolikt inte är att betrakta som ett statsstöd. Den preliminära bedömningen är därför att en förordning som reglerar kostnadskompensationen inte behöver notifieras.

9 Slutsatser och rekommendationer

Transportstyrelsen drar följande slutsatser utifrån utredningen:

- Nuvarande regler om den visuella kontrollen av gastanken ska inte tas bort. Det innebär att gasbilsägare kan välja att antingen frilägga tanken eller att göra kontroll på verkstad innan besiktningen och få ett intyg därifrån för att visa att tanken uppfyller kraven. Merkostnaden för den som väljer intygsförfarandet kvarstår därmed.
- En kostnadskompensation bör utgå ifrån följande avvägningar:
 - Den som uppstår kostnaden är den som ska ersättas.
 - Ersättningen ska ges löpande i anslutning till att kostnaden uppstår.
 - Ersättningen ska ske i form av ett schablonbelopp.
- Naturvårdsverket bör administrera kostnadskompensationen.
- Den administrativa myndigheten behöver täckning för kostnaderna genom ytterligare anslag med angivet ändamål.
- En förordning som reglerar kostnadskompensationen behöver, utifrån en preliminär bedömning, inte notifieras.

10 Referenser

SOU 2016: 33. Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.

SOU 2019:63. För ett hållbart Sverige.

Trafikanalys 2020. Personbilar avregistrerade till utlandet.

Trafikanalys 2020. Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan 2021-2024.



2021-04-15
I2021/01190

Infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag att utreda merkostnad vid besiktning av gasdrivna bilar

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för åtgärder som gör att ägare av gasdrivna bilar betalar samma pris vid besiktning av bilen som ägare till andra typer av bilar.

Transportstyrelsen ska utreda möjligheterna att ta bort den merkostnad som det innebär att besikta bilar som drivs av gas.

Om det inte är möjligt ska myndigheten föreslå hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. Transportstyrelsen ska beräkna den totala utgiften för staten för en sådan kompensation samt föreslå lämplig administrativ hemvist för kompensationen, liksom de administrativa och personella förutsättningarna för att inrätta kompensationen. Kostnadseffektivitet ska vara vägledande i utformningen.

I redovisningen av uppdraget ska nödvändiga författningsförslag ingå. Eventuella författningsförslag ska konsekvensutredas enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Redovisningen ska vidare innehålla en analys av huruvida det utifrån ett statstödsperspektiv finns behov av en notifiering till EU. I sådana fall ska redovisningen också innehålla ett notifieringsunderlag.

Transportstyrelsen ska i genomförandet av uppdraget studera regelverket för besiktning av gasdrivna bilar i övriga relevanta EU-länder, samt samråda med besiktningens bransch, verkstäder och övriga berörda aktörer.

Om de åtgärder som föreslås i uppdraget har offentligfinansiella effekter ska dessa beräknas och möjliga finansieringsförslag utredas. De samhälls-ekonomiska och klimatmässiga effekterna ska beräknas.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2021.

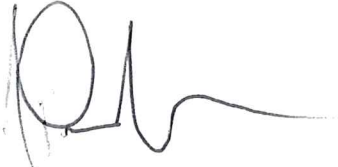
Skälen för regeringens beslut

I maj 2018 infördes krav på utökad kontroll av gasbehållare i samband med kontrollbesiktning av bilar. Det är viktigt för att säkerställa att inga skador uppstått på behållaren som kan orsaka olyckor.

För att kontrollen ska kunna genomföras behöver bilens gastank friläggas inför besiktningen. En bilägare kan välja att antingen själv frilägga gasbehållaren, eller att låta en verkstad göra det. Om man väljer att låta en verkstad göra det och även inspektera och därefter utfärda intyg om kontrollen tillkommer en kostnad för arbetet, uppskattningsvis ca 900 – 3 000 kronor. Ett intyg om kontrollen får inte vara äldre än 15 månader vid besiktningen vilket i praktiken innebär att intyget kan användas vid två kontrollbesiktningar.

Denna situation medför att ägare av gasdrivna bilar i praktiken betalar mer för kontrollbesiktning än ägare av andra bilar. Det riskerar att minska efterfrågan på gasdrivna bilar, och kan i förlängningen vara ett hinder för omställningen till en fossilfri fordonsflotta. En fordonsflotta som drivs av fossilfria bränslen är en förutsättning för att Sverige ska nå sina ambitiösa klimatmål.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM och EUK

Finansdepartementet/BA

Miljödepartementet/KL

Näringsdepartementet/BI och MK

Fordonsbesiktningsbranschen