

Merkostnad vid besiktning av gasbil

Del 2

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	5
SAMMANFATTNING	6
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
Förslag till förordning om kompensation för kostnad med anledning av kontroll av bränslesystem för gas	7
2 BAKGRUND	10
2.1 Uppdraget och dess syfte	10
2.2 Slutsatser från första delen av utredningen	10
2.3 Andra delen av utredningen	11
3 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	12
3.1 Förutsättningar för kostnadskompensation	12
3.2 Kostnadskompensationens storlek	13
3.3 Mottagare och intervall för kompensation	13
3.4 Prövning hos Naturvårdsverket	14
3.5 Tillgång till uppgifter ur vägtrafikregistret	15
3.6 Hinder mot utbetalning	15
3.7 Bemyndigande att meddela föreskrifter	16
3.8 Överklagande	16
4 KONSEKVENSER	17
4.1 Vad är problemet?	17
4.2 Vad ska uppnås?	17
4.3 Vilka är lösningsalternativen?	17
4.3.1 Effekter om ingenting görs?	17
4.3.2 Alternativ som inte innebär reglering	17
4.3.3 Regleringsförslag	18
4.3.4 Alternativ till föreslagen reglering	19
4.4 Vilka är berörda?	20
4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?	20
4.5.1 Företag	20
4.5.2 Medborgare	21
4.5.3 Staten, regioner eller kommuner	22
4.5.4 Externa effekter	24
4.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?	24

4.7	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?	24
4.8	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .	24
4.9	Transportpolitisk måluppfyllelse.....	25
4.9.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?	25
4.9.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?	25
4.10	Sammanställning av konsekvenser	26
4.11	Samråd	26
5	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	27
5.1	Förslag till förordning om kompensation för kostnad med anledning av kontroll av bränslesystem för gas	27
	BILAGOR	30

Förklaring av 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

Sammanfattning

Transportstyrelsen fick den 15 april 2021 i uppdrag av regeringen att utreda den merkostnad som uppkommer när ägare av gasbilar kontrollerar bränslesystemet hos en verkstad i samband med kontrollbesiktning. I den första delen av utredningen som redovisades till regeringen den 30 juni 2021 kom Transportstyrelsen fram till att det inte är möjligt att ta bort merkostnaden. I enlighet med uppdraget tog Transportstyrelsen då fram ett förslag på hur en ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. Transportstyrelsen föreslog Naturvårdsverket som administrativ hemvist för denna kostnadskompensation.

Transportstyrelsen skulle enligt uppdraget även redovisa nödvändiga författningsförslag och tillhörande konsekvensutredning. För dessa delar fick Transportstyrelsen förlängd tid till den 15 oktober 2021. Dessa delar av uppdraget redovisas i denna rapport.

Författningsförslaget

Transportstyrelsen har tagit fram ett författningsförslag för en förordning som reglerar förutsättningarna för och administrationen av en kostnadskompensation till gasbilsägare. Författningsförslaget bygger på de principer för en kostnadskompensation till gasbilsägare som föreslogs i den första delen av utredningen.

Naturvårdsverket får ge kostnadskompensation till gasbilsägare för den kostnad som uppstår då ägaren inför kontrollbesiktning väljer att göra kontrollen av gasbränslesystemet och få intyg utfärdat på en verkstad. Kostnadskompensation får uppgå till maximalt 1 900 kr. En fordonsägare kan endast få kostnadskompensation för en kontroll av gasbränslesystemet som utförts tidigast 15 månader efter föregående kontroll för vilken kostnadskompensation erhållits.

Konsekvenser

Regleringsförslaget berör främst de privatpersoner och de juridiska personer som äger en gasbil och därmed kan ha möjlighet att få ersättning för den merkostnad som uppstår vid kontroll och intygsutfärdande på verkstad.

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Regleringen är i linje med de transportpolitiska målen. Det är dock svårt att kvantifiera kostnadskompensationens klimat- och miljömässiga effekter.

Statens utgifter för kostnadskompensation bedöms bli 10,5 miljoner 2022 och därefter 22 miljoner per år. Därtill tillkommer administrativa kostnader.

1 Författningsförslag

Förslag till förordning om kompensation för kostnad med anledning av kontroll av bränslesystem för gas

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Naturvårdsverket får, om det finns medel, ge kompensation enligt denna förordning för kostnad med anledning av kontroll av bränslesystem för gas på vissa fordon.

Kompensationen är ett stöd av mindre betydelse och ska vara i enlighet med de villkor som anges i

1. kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, eller

2. kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av

- 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 12 §, och
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

3 § De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Förutsättningar för kostnadskompensation

4 § Kostnadskompensation får ges för kostnad för intyg som visar att en kontroll har genomförts av bränslesystem för metangas (biogas och naturgas) på personbil klass 1.

Kontrollen ska avse skador, fastsättning och täthet på tank och övriga bränslesystemet på fordon med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas) som drivmedel.

Intyget ska vara utfärdat av

1. tillverkaren av fordonet,
2. fordonstillverkaren godkänd representant, eller
3. företag som har verksamhet inom efterkonvertering eller reparation eller kontroll av bränslesystem för gas.

Kostnadskompensationens storlek

5 § Kostnadskompensation får ges med högst 1 900 kronor. Om kostnaden för kontrollen, enligt 4 §, understiger 1 900 kronor får kostnadskompensation maximalt ges med det belopp som motsvarar den faktiska kostnaden.

Mottagare av kostnadskompensation

6 § Kostnadskompensation får ges till den som vid tidpunkten för kontrollen är registrerad ägare av fordonet enligt lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

Den registrerade fordonsägaren kan endast få kostnadskompensation för en kontroll av gasbränslesystemet som utförts tidigast 15 månader efter föregående kontroll för vilken kostnadskompensation erhållits.

Prövning hos Naturvårdsverket

7 § En ansökan om kostnadskompensation ska lämnas till Naturvårdsverket, som prövar ansökan. Ansökan ska innehålla de uppgifter som Naturvårdsverket bestämmer.

Den som ansöker om kostnadskompensation är skyldig att på begäran av Naturvårdsverket lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Den sökande ska försäkra att de uppgifter som lämnas är riktiga.

8 § Ansökan om kostnadskompensation ska ha kommit in till Naturvårdsverket senast sex månader efter att kostnaden uppstod. En ansökan som lämnas in för sent får prövas om sökanden visar att ansökan inte har kunnat lämnas in i tid och att det finns särskilda skäl.

Tillgång till uppgifter ur vägtrafikregistret

9 § Transportstyrelsen ska tillhandahålla de uppgifter ur vägtrafikregistret som Naturvårdsverket behöver för handläggning och prövning av kostnadskompensation.

Hinder mot utbetalning

10 § Naturvårdsverket får besluta att kostnadskompensationen inte ska betalas ut om

– mottagaren har beviljats kostnadskompensation genom att lämna oriktiga eller ofullständiga uppgifter och på så sätt förorsakat att kompensationen har bestämts felaktigt, eller

– kostnadskompensationen av något annat skäl har beslutats felaktigt och mottagaren borde ha insett detta.

11 § Den som har mottagit kostnadskompensation är återbetalningsskyldig om det finns grund för det enligt 10 §.

Bemyndigande

12 § Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

13 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 10 och 11 § får dock inte överklagas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2022.
2. Förordningen tillämpas inte på kontroller av bränslesystem för gas som skett före ikraftträdande.

2 Bakgrund

2.1 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.

Syftet med uppdraget är 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 ska ett förslag tas fram på hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. I enlighet med uppdraget ska Transportstyrelsen även föreslå administrativ hemvist samt redovisa nödvändiga författningsförslag och tillhörande konsekvensutredning. Uppdraget återfinns i sin helhet i bilaga 1.

Den första delen av utredningen redovisades till regeringen den 30 juni 2021.

För de delar av uppdraget som rör författningsförslag och konsekvensutredning fick Transportstyrelsen, genom regeringsbeslut den 27 maj 2021, förlängd tid till den 15 oktober 2021. Dessa delar av uppdraget redovisas i denna rapport.

2.2 Slutsatser från första delen av utredningen

Den 30 juni 2021 presenterade Transportstyrelsen den första delen av utredningen för regeringen.¹ I utredningen kom Transportstyrelsen fram till följande slutsatser:

- 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 gasbränslesystemet uppfyller kraven. Merkostnaden för den som väljer intygsförfarandet kvarstår därmed.
- En kostnadskompensation bör utgå ifrån följande avvägningar:
 - Den som uppbär kostnaden är den som ska ersättas.
 - Ersättningen ska ges löpande i anslutning till att kostnaden uppstår.
 - Ersättningen ska ges i form av ett schablonbelopp.
- Naturvårdsverket bör administrera kostnadskompensationen.

¹ Merkostnad vid besiktning av gasbil, TSG 2021-3831

- 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.

2.3 Andra delen av utredningen

I denna del av utredningen redovisar Transportstyrelsen

- författningsförslag för en förordning som reglerar förutsättningarna för och administrationen av en kostnadskompensation (kapitel 1)
- överväganden och förslag (kapitel 3)
- konsekvenser av författningsförslaget (kapitel 4).

Denna del av utredningen tar vid där den första delen slutade. Det innebär i praktiken att utgångspunkten är analyserna och slutsatserna från den första delen. Vi kommer därför i många fall att hänvisa till avsnitt i den första delen där en djupare analys och förklaring till våra olika ställningstaganden finns.

I denna del av utredningen gäller samma avgränsningar och ordförklaringar som i första delen.

Nya samråd har genomförts med Naturvårdsverket, Fordonsbesiktningsbranschen (del av SWETIC) och Sveriges Fordonsverkstäders förening.

3 Överväganden och förslag

I detta kapitel presenteras Transportstyrelsens överväganden och förslag samt skälen till dessa.

3.1 Förutsättningar för kostnadskompensation

Förslag

Gasbilsägare som väljer att låta en verkstad kontrollera gasbränslesystemet och utfärda intyg för kontrollen kan få kompensation för kostnaden.

Kompensationsberättigande fordon är personbil klass 1 med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas).

Skäl till förslaget

I utredningens första del, avsnitt 5.2–5.4, har Transportstyrelsen med utgångspunkt i ett antal antaganden beräknat och beskrivit möjliga modeller för en kompensation för de merkostnader som uppstår för gasbilsägare i samband med kontrollbesiktning. De två huvudspåren har varit en konstruktion med löpande kompensation för merkostnader och en konstruktion med en engångskompensation för kommande merkostnader som betalas ut i samband med inköp.

Det huvudsakliga skälet till att en modell med löpande kompensation för merkostnaden föreslås är att modellen träffar rätt mottagare och vid rätt tidpunkt. Kompensationen ges till den som faktiskt har haft en merkostnad till följd av kontroll av gasbränslesystem och intygsförfarande på verkstad, och kompensationen betalas ut först när en merkostnad har uppstått. Sammantaget bedömer vi att en modell med löpande kostnadskompensation svarar bäst upp mot syftet: Att kompensera för de merkostnader som uppstår i samband med kontrollbesiktning av gasbilar.

En effekt av modellen är att den i högre grad träffar privatpersoner. En modell där förstagsägaren kompenseras för kommande merkostnader är möjligen enklare att administrera och liknar också andra stödåtgärder på klimatområdet. Däremot blir mottagaren sällan rätt i och med att fordonen vanligen byter ägare innan någon merkostnad har uppstått och därtill även i hög grad exporteras efter ett antal år.

Transportstyrelsen har utgått från att de kompensationsberättigande fordonen ska vara av typen personbil klass 1 med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas), så kallad CNG. I avsnitt 2.3 och 5.5. i utredningens första del berörs dessa fordons klimat- och miljönytta närmare.

I övrigt behöver det regleras vilken kontroll av gasbränslesystemet som avses och vem som ska ha utfört kontrollen och utfärdat intyget för att det ska vara ersättningsberättigat. Vi har valt att spegla lydelsen av

Transportstyrelsens föreskrifter. Föreskrifterna beskrivs i avsnitt 3.3.3 i utredningens första del. Det är samma kontroll och intyg som beskrivs i föreskrifterna om kontrollbesiktning som kan vara ersättningsberättigad.

3.2 Kostnadskompensationens storlek

Förslag

Kostnadskompensation får ges med högst 1 900 kronor. Om kostnaden för kontrollen understiger 1 900 kronor får kostnadskompensation maximalt ges med det belopp som motsvarar den faktiska kostnaden för kontrollen.

Skäl till förslaget

I kapitel 9 i utredningens första del föreslår Transportstyrelsen att kostnadskompensationen bör ges i form av ett schablonbelopp om 1 900 kronor. I utredningens första del, avsnitt 5.3.3, redogörs för vilka effekter en modell med schablonbelopp respektive en med verklig kostnad skulle kunna få. Fördelen med ett schablonbelopp är att den totala utgiften för staten blir betydligt enklare att beräkna och styra utifrån kostnadseffektivitet och tillgängliga medel. Det får heller inte samma påtagliga påverkan på tillgång och efterfrågan på verkstadsmarknaden som en modell med full kostnadskompensation skulle få.

I utredningens andra del har vi justerat förslaget med anledning av den risk för överkompensation som uppstår om alla får samma ersättningsbelopp. Vi föreslår därför att kostnadskompensation får ges med högst 1 900 kronor, och i de fall då kostnaden för kontrollen understiger 1 900 kronor får kostnadskompensation maximalt ges med det belopp som motsvarar den faktiska kostnaden för kontrollen. Därmed försvinner risken för överkompensation.

I praktiken innebär således vårt förslag att en gasbilsägare kan erhålla en kompensation om maximalt 1 900 kronor och om en verkstad tar ut en lägre kostnad än 1 900 kronor, ska gasbilsägaren endast kompenseras för den faktiska kostnaden.

3.3 Mottagare och intervall för kompensation

Förslag

Kostnadskompensation får ges till den som vid tidpunkten för kontrollen är registrerad ägare av fordonet.

Den registrerade fordonsägaren kan endast få kostnadskompensation för en kontroll av gasbränslesystemet som utförts tidigast 15 månader efter föregående kontroll för vilken kostnadskompensation erhållits.

Skäl till förslaget

Kompensationen ska betalas ut till den registrerade ägaren. Detta är den ordning som behöver råda för effektiv handläggning och efterkontroll.

I första delen av utredningen har Transportstyrelsen redogjort för de regler som gäller för intygen om kontroll av gasbränslesystemet. Ett intyg gäller i 15 månader, och därmed ska intyget kunna användas vid två besiktningstillfällen. Transportstyrelsen har därför beräknat utifrån att en gasbilsägare behöver göra en kontroll av gasbränslesystemet och få ett nytt intyg utfärdat vartannat år. Det finns inget som hindrar att en fordonsägare kontrollerar tanken oftare, men möjligheten till kostnadskompensation begränsas. Idén med kostnadskompensationen är att gasbilsägaren ska kunna få kompensation för kontrollen av bränslesystemet inför den första periodiska kontrollbesiktningen och därefter varje gång fordonsägaren behöver ett nytt intyg inför besiktning.

Transportstyrelsen föreslår att en gasbilsägare kan få kompensation för en kontroll av gasbränslesystemet som utförts tidigast 15 månader efter föregående kontroll för vilken kostnadskompensation erhållits. Intyget gäller 15 månader och ett behov av ett nytt intyg bör därför uppstå tidigast 15 månader efter föregående kontroll och intygsutfärdande.

En kontrollfunktion bör därför finnas hos den administrativa myndigheten för att säkerställa att dubbla utbetalningar inte sker. Det är dock möjligt för samma ägare att erhålla kompensation för andra fordon som den är registrerad ägare för vid tidpunkten för kostnadens uppkomst.

3.4 Prövning hos Naturvårdsverket

Förslag

En ansökan om kostnadskompensation ska lämnas till Naturvårdsverket, som prövar ansökan. Naturvårdsverket ska avgöra vilka uppgifter en ansökan ska innehålla. Den som ansöker ska intyga att lämnade uppgifter är riktiga.

Ansökan ska ske senast sex månader efter att kostnaden uppstod.

Skäl till förslaget

Kostnadskompensationen behöver ha en administrativ hemvist, där den kan administreras så effektivt som möjligt både för den enskilde gasbilsägaren och för det offentliga. Transportstyrelsen har i utredningens första del, kapitel 6, beskrivit vilka myndigheter som övervägts och vilka faktorer som talar för respektive myndighet. De myndigheter som tas upp är Naturvårdsverket och Transportstyrelsen.

Det huvudsakliga skälet till att Naturvårdsverket föreslås är kostnadseffektivitet. Tack vare befintliga system, föranledda av liknande ärendetyper, kan Naturvårdsverket administrera kostnadskompensationen till betydligt mindre kostnad.

Naturvårdsverket bör få avgöra vilket underlag som lämnas in för att visa att den sökande haft en ersättningsberättigad kostnad. Det bedöms endast

behöva regleras i förordningen att den som ansöker ska försäkra att uppgifterna som lämnats är riktiga.

Fördelningsprincipen bör vara att kompensationen delas ut i den ordning som ärenden kommer in och besluten fattas. Med andra ord så värderas eller prioriteras inte ett ärende över ett annat utan principen är ”först till kvarn”. Om de anslagna medlen tar slut innan året är slut kan ett tillskott av medel i ändringsbudget övervägas av regeringen.

Att ansökan ska ges in inom en viss tid är en fråga om effektiv handläggning. Det kan rimligtvis inte gå alltför lång tid från att kostnaden uppstått till att den kompenseras. I förslaget är den tiden satt till maximalt sex månader. Om särskilda skäl finns bör dock Naturvårdsverket kunna pröva även en ansökan om kompensation för en kostnad som är äldre än så.

3.5 Tillgång till uppgifter ur vägtrafikregistret

Förslag

Transportstyrelsen ska tillhandahålla de uppgifter ur vägtrafikregistret som Naturvårdsverket behöver för administrationen av kostnadskompensationen.

Skäl till förslaget

För att Naturvårdsverket ska kunna handlägga kostnadskompensationen behöver Transportstyrelsen tillhandahålla nödvändiga uppgifter ur vägtrafikregistret (VTR). Det kan bland annat avse uppgifter för att säkerställa att:

- den sökande är registrerad ägare till fordonet
- fordonet är en personbil klass 1 med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas).

I praktiken kommer gasbilsägaren ansöka om kostnadskompensation hos Naturvårdsverket och Naturvårdsverket får ovan nämnda uppgifter bekräftade av Transportstyrelsen.

För att Naturvårdsverket ska få tillgång till dessa uppgifter behöver Naturvårdsverket medgivande till direktåtkomst till VTR, och dessutom behöver en teknisk integration komma på plats.

3.6 Hinder mot utbetalning

Förslag

Naturvårdsverket ska under vissa omständigheter kunna besluta att kompensation inte ska betalas ut. Den som har mottagit kostnadskompensation på felaktiga grunder ska också kunna bli återbetalningsskyldig.

Skäl till förslaget

För att minska risken för fusk behöver Naturvårdsverket ha lämpligt stöd för att kunna hindra utbetalningar eller kräva återbetalning av utbetalningar.

Detta kan exempelvis gälla när felaktiga uppgifter lämnats eller av annat skäl beslutats felaktigt, exempelvis i strid med 6 §.

3.7 Bemyndigande att meddela föreskrifter

Förslag

Naturvårdsverket ska få meddela verkställighetsföreskrifter.

Skäl till förslaget

Det är möjligt att Naturvårdsverket behöver meddela föreskrifter för verkställigheten av förordningen. Detta kan exempelvis gälla det administrativa förfarandet eller något annat av verkställighetskaraktär som inte identifierats i detta läge. Det blir en fråga för Naturvårdsverket att utreda konsekvenserna av eventuella föreskrifter om det skulle bli aktuellt i framtiden.

3.8 Överklagande

Förslag

I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 10 och 11 §§ får dock inte överklagas.

Skäl till förslaget

Möjligheten att överklaga beslut har en grundläggande betydelse för enskildas rättsskydd. Syftet med överklagandeinstitutet är att ge den som på ett visst sätt påverkas av ett beslut en möjlighet att få beslutet upphävt eller ändrat för att på så sätt undvika de oönskade verkningar som beslutet annars skulle innebära. Huvudregeln är att överklagande av förvaltningsbeslut sker till allmän förvaltningsdomstol.

Det finns specialförfattningar som innehåller överklagandeförbud. Detta skulle eventuellt kunna vara aktuellt i förordningen om kostnadskompensation. Utifrån regeringens problemformulering i uppdraget får det dock antas att kostnaden för kontrollerna inte anses som obetydlig. Det borde således av det skälet ha viss effekt om någon nekas utbetalning av kompensationen eller om den krävs tillbaka av den som fått den utbetald. Detta tyder på att överklagbarhet ska finnas, och enligt förslaget ska förvaltningslagens forumregel då tillämpas. I övrigt borde eventuella beslut enligt förordningen handla om antingen gynnande beslut eller olika former av förfarande- eller verkställighetsbeslut som inte kan eller bör kunna överklagas.

4 Konsekvenser

I detta kapitel redovisas konsekvensutredningen.

4.1 Vad är problemet?

Problemet är att ägare av gasbilar många gånger i praktiken har en merkostnad i anslutning till besiktningen av sina fordon, som ägare av motsvarande fordon med konventionella bränslen inte har. Merkostnaden uppstår när gasbilsägaren vänder sig till en verkstad för att få bränslesystemet för gas kontrollerat inför besiktning, eftersom det annars finns krav på att tanken är frilagd vid kontrollbesiktningen. Verkstaden tar betalt för kontrollen och för det intyg som verkstaden utfärdar, ett intyg som gasbilsägaren sedan tar med sig till besiktningen.

Under 2020 besiktades cirka 23 500 gasbilar och enligt uppgift är det ungefär hälften av gasbilsägarna som tar med sig intyg om att en verkstad har kontrollerat tanken. Kostnaden för kontroll av gastanken och utfärdande av intyg hos en verkstad varierar från cirka 800 till uppåt 3 000 kronor.

I uppdraget anges att denna merkostnad för gasbilsägarna riskerar att minska efterfrågan på gasbilar och att detta i förlängningen kan utgöra ett hinder för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

4.2 Vad ska uppnås?

Målet är att gasbilsägare ska bli kompenserade för den merkostnad som uppstår när de vänder sig till en verkstad för att få bränslesystemet för gas kontrollerat inför besiktning. Det ska helt enkelt inte vara dyrare för en gasbilsägare än för ägare av andra slags bilar att kontrollbesikta sin bil.

Enligt uppdraget skulle denna merkostnad kunna bidra till att minska efterfrågan på gasbilar. Genom att kompensera för merkostnaden undanröjs risken att någon avstår att välja en gasbil på grund av merkostnaden. I förlängningen skulle detta kunna leda till att fler väljer gasbil, eller åtminstone inte avstår gasbil. En möjlig ökad användning av gasbilar skulle kunna bidra till omställningen till en fossilfri fordonsflotta, en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn.

4.3 Vilka är lösningsalternativen?

4.3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kvarstår merkostnaden för de gasbilsägare som vänder sig till en verkstad för kontroll av bränslesystemet inför besiktning.

4.3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns ingen möjlighet för regeringen att kompensera fordonsägare för kostnaden utan reglering.

4.3.3 Regleringsförslag

Modell för kostnadskompensation

Transportstyrelsen föreslår en modell för kostnadskompensation som innebär att samtliga gasbilsägare, som i samband med kontrollbesiktning väljer att göra särskild kontroll av gasbränslesystemet och få ett intyg utfärdat på verkstad, kan få kostnadskompensation. Den föreslagna modellen riktar sig därigenom till de registrerade gasbilsägare som faktiskt har haft en merkostnad i samband med kontrollbesiktning. Den som vill ta del av kompensationen måste aktivt ansöka och lämna de uppgifter som krävs för handläggningen.

Den modell för kostnadskompensation som vi föreslår medför att kompensation betalas ut flera gånger under en gasbils livstid. Det handlar således om en löpande kompensation som betalas ut när kostnaden uppstår och inte som ett bidrag vid ett enskilt tillfälle, till exempel vid inköp.

Både juridiska personer och privatpersoner kan ta del av stödet, men det är främst privatpersoner som förväntas ta del av det eftersom majoriteten av gasbilarna som är besiktningspliktiga ägs av privatpersoner.

I utredningens första del, avsnitt 5.3, beskrivs och beräknas förutsättningarna för den kostnadskompensationsmodell som vi föreslår. Modellen kallas där modell 1.

Storleken på kostnadskompensationen

I kapitel 9 i utredningens första del föreslog Transportstyrelsen att kostnadskompensationen borde ges i form av ett schablonbelopp om 1 900 kronor. Detta ställdes då mot alternativet att använda sig av ersättning i form av verklig kostnad, oavsett storleken på kostnaden för verkstadskontrollen. Genom att välja ett schablonbelopp blir den totala utgiften för staten betydligt enklare att beräkna och styra utifrån kostnadseffektivitet och tillgängliga medel (se avsnitt 5.3.3 i utredningens första del). Det får heller inte samma påtagliga påverkan på tillgång och efterfrågan på verkstadsmarknaden, som kompensation i form av verklig kostnad skulle få.

I utredningens andra del föreslår vi att kostnadskompensation får ges med högst 1 900 kronor, och i de fall då kostnaden för kontrollen understiger 1 900 kronor får kostnadskompensation maximalt ges med det belopp som motsvarar den faktiska kostnaden för kontrollen. Därmed har vi justerat förslaget med anledning av den risk för överkompensation som uppstår om alla får samma ersättningsbelopp.

Administrativ hemvist

Transportstyrelsen föreslår att Naturvårdsverket är den administrativa hemvisten för kostnadskompensationen. Detta har närmare beskrivits i utredningens första del, kapitel 6.

Naturvårdsverket är i dag administrativt hemvist för flera stöd med miljö- och klimatfokus. Myndigheten hanterar både stöd som är mer automatiserade och sådana där myndigheten behöver utföra viss bedömning eller kontroll, vilket är fallet med den föreslagna regleringen.

Eftersom kostnadseffektivitet ska vara vägledande i utformningen lägger vi stor vikt vid hur stora kostnaderna bedöms bli beroende på vilken myndighet som blir administrativt hemvist. 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. Naturvårdsverket har uppgett att de kan bygga ett system för kostnads-kompensationen och löpande administrera kompensationen för 2 miljoner första året och 1,1 miljoner per år därefter. Detta tack vare befintliga system för handläggning av liknande stöd.

4.3.4 Alternativ till föreslagen reglering

Modell för kostnadskompensation

En modell för kostnadskompensation skulle kunna vara att en engångskompensation för kommande merkostnader betalas ut när en gasbil tas i bruk för första gången, det vill säga ett slags stöd eller bidrag till bilens första ägare. I utredningens första del, avsnitt 5.4, beskrivs och beräknas förutsättningarna för en sådan engångskompensation. Modellen kallas där modell 2.

De huvudsakliga skälen till att denna modell för kostnadskompensation inte förordas är att den skulle innebära att gasbilsägare blir kompenserade för kostnader som eventuellt inte kommer att uppstå. Det vill säga att den person som köper en ny gasbil, och som träffas av kompensationen, kan ha sålt den redan innan den första merkostnaden uppstår i samband med bilens första kontrollbesiktning. Dessutom medför modellen att den som köper en begagnad gasbil och som faktiskt får en merkostnad i samband med kontrollbesiktning inte blir kompenserad.

Under utredningen har det framkommit att en stor del av alla gasbilar exporteras. År 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 modellen inte vara ändamålsenlig, när syftet är att kompensera för den merkostnad som intygsförfarandet i Sverige medför. Den modellen kommer därför inte att konsekvensutredas vidare.

Storleken på kostnadskompensationen

Transportstyrelsen har övervägt full kostnadskompensation i den mening 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 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. Denna modell för storlek på kostnadskompensationen kommer därför inte konsekvensutredas vidare.

Administrativ hemvist

Utredningen har övervägt att Transportstyrelsen ska vara den administrativa hemvisten. Även Transportstyrelsen administrerar stöd på klimat- och miljöområdet. Eftersom kostnadseffektivitet varit vägledande i utredningen har dock ändå valet hamnat på Naturvårdsverket. Ungefärlig utvecklingskostnad för ett automatiserat beslutssystem på Transportstyrelsen beräknas till 15 miljoner och med en ungefärlig förvaltningskostnad på 2 miljoner kronor årligen, vilket är väsentligt högre än hos Naturvårdsverket. Transportstyrelsen som administrativ myndighet för kostnadskompensationen i sin helhet kommer därför inte att konsekvensutredas vidare.

4.4 Vilka är berörda?

Regleringsförslaget berör främst de privatpersoner och de juridiska personer som äger en gasbil som är föremål för kontrollbesiktning. Endast dessa berörs direkt av besiktningsskraven och kan komma att ha en kompensationsberättigad kostnad.

Verkstäder och besiktningsföretag berörs i begränsad omfattning.

Berörda är även Naturvårdsverket som föreslås som administrativ myndighet för kostnadskompensationen samt Transportstyrelsen, som är förvaltare av vägtrafikregistret.

4.5 Vilka konsekvenser medför regleringen?

4.5.1 Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Företag som äger gasbilar

Det är endast de företag som äger en gasbil som blir direkt berörda av regleringsförslaget. Dessa företag kan välja att ansöka om kostnadskompensation under förutsättning att de utfört kontroll av gasbränslesystemet på en verkstad och där fått ett intyg utfärdat. Att ansöka om kompensation är frivilligt och därmed innebär regleringsförslaget inga tvingande regler för företagen. Det handlar om en möjlighet till kompensation om maximalt 1 900 kronor per fordon och intygstillfälle. Vår bedömning är att denna kompensation kan antas utgöra en så pass liten andel av kostnaderna för företag i allmänhet att den inte påverkar företagens förutsättningar i någon mening av betydelse.

Verkstäderna

Inför en periodisk kontrollbesiktning kan en gasbilsägare antingen låta en verkstad utföra en kontroll av gasbränslesystemet och utfärda ett intyg, eller så kan gasbilsägaren välja att själv frilägga tanken och då utförs kontrollen av gasbränslesystemet under kontrollbesiktningen. Det kan antas att något fler kommer att välja att besöka en verkstad för kontroll av gastanken om det finns möjlighet att få en kostnadskompensation i enlighet med den föreslagna regleringen. Ett ökat antal verkstadskontroller innebär mer arbete för de verkstäder som erbjuder dessa tjänster. Det skulle även kunna innebära att fler verkstäder kommer att tillhandahålla denna tjänst framöver. Utifrån de kontakter som Transportstyrelsen haft med branschen med anledning av uppdraget så har inga negativa effekter för verkstadsföretagen kunnat identifieras.

I övrigt berörs verkstäderna inte direkt av regleringen. Ersättningen finansieras av skattekollektivet. Det blir heller ingen ökad administrativ börda för verkstäderna eftersom kostnadskompensationen föreslås administreras av Naturvårdsverket.

Besiktningsföretagen

När en kostnadskompensation för intygsförfarandet införs kan det innebära att fler väljer att besöka en verkstad för kontroll av gasbränslesystemet inför kontrollbesiktningen. I sin tur innebär det ökade intygskontroller på besiktningsorganen, i stället för att hela kontrollen av gasbränslesystemet utförs vid besiktningsstillfället.

Den nuvarande regleringen på området har funnits ett antal år. Besiktningsföretagen har därför redan utvecklat rutiner för besiktning av gastanken genom intygsförfarandet. Det finns redan administrativa rutiner för att kontrollera intygen och att de kommer från tillverkaren eller av en behörig verkstad. Utifrån de kontakter som Transportstyrelsen haft med branschen med anledning av uppdraget så har inga negativa effekter för besiktningsföretagen kunnat identifieras. I övrigt berörs besiktningsföretagen inte direkt av regleringen. Ersättningen finansieras av skattekollektivet.

4.5.2 Medborgare

Knappt hälften av de gasbilar som berörs av regleringsförslaget ägs av privatpersoner. Regleringsförslaget innebär att dessa fordonsägare ges möjlighet till kostnadskompensation när de väljer att utföra kontroll av gasbränslesystemet samt utfärdande av intyg på en verkstad inför kontrollbesiktning. Fordonsägaren får kompensation för den faktiska kostnaden som uppstått till följd av kontroll och intygsförfarande på verkstad. Kompensationen uppgår dock till maximalt 1 900 kronor per intygstillfälle. Den som vill ta del av kostnadskompensationen måste aktivt ansöka om den hos den administrativa myndigheten.

Övriga medborgare berörs endast indirekt genom finansieringen av kompensationen, eftersom ingen annan finansiering än genom anslag har identifierats.

4.5.3 Staten, regioner eller kommuner

Flera kommuner och regioner äger gasbilar som berörs av regleringsförslaget. Dessa kommuner och regioner är berörda genom möjligheten till kostnadskompensation. Regleringsförslaget innebär därmed en möjlighet till en viss ekonomisk lättnad för de kommuner och regioner som äger gasbilar.

I övrigt är staten främst berörd genom den administrativa myndigheten (Naturvårdsverket), genom vägtrafikregistret (Transportstyrelsen) samt genom finansieringen av kostnadskompensationen.

Naturvårdsverket

Kostnadskompensationen bör administreras så effektivt som möjligt och förfarandet att ansöka bör vara enkelt och lättillgängligt för den enskilde. Naturvårdsverket behöver därför förbereda ett system för handläggning, beslut och kontroll.

Naturvårdsverket behöver omkring 4 månader för att förbereda handläggningen av kostnadskompensationen. Denna tid behövs för att bygga upp ett IT-system för en automatiserad hantering av ansökningarna samt en teknisk integration mot Transportstyrelsens vägtrafikregister.

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, se tabell nedan.

Tabell 1: 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

Transportstyrelsen

För handläggningen av kostnadskompensationen behöver Naturvårdsverket ha tillgång till uppgifter ur vägtrafikregistret. Det handlar om uppgifter för att säkerställa att

- den sökande är registrerad ägare till fordonet
- fordonet är en personbil klass 1 med bränslesystem för metangas (biogas och naturgas).

För att Naturvårdsverket ska få tillgång till dessa uppgifter behöver Naturvårdsverket medges direktåtkomst till vägtrafikregistret, och dessutom behöver en teknisk integration komma på plats.

Naturvårdsverket har redan medgivande till direktåtkomst till vägtrafikregistret genom elektronisk överföring. Medgivandet ger Naturvårdsverket rätt att få uppgifter från vägtrafikregistret som de sedan får behandla för egna ändamål samt koppla på sina egna tjänster. Naturvårdsverket har därmed rätt att göra sökningar på bland annat fordons registreringsnummer. Sammantaget innebär detta att Naturvårdsverket redan kan ta del av de uppgifter som krävs för att kunna administrera den föreslagna kostnadskompensationen.

Nästa steg är att Naturvårdsverket behöver koppla ihop sitt system med vägtrafikregistret, en så kallad teknisk integration. Transportstyrelsen har redan tagit fram en instruktion för hur integrationen ska byggas, en så kallad teknisk specifikation för integration, som Naturvårdsverket kan använda när de ska bygga den tekniska integrationen.

När systemet kommit på plats och Transportstyrelsen börjat tillhandahålla uppgifter ur vägtrafikregistret till Naturvårdsverket erbjuder Transportstyrelsen också löpande support. Kostnaden för att få systemet på plats beräknas bli omkring 30 000 kronor för Transportstyrelsen.

Statens finanser

Utifrån de bedömningar som gjorts av modell för kostnadskompensation och förslaget till administrativ myndighet, se avsnitt 8.2–4 i utredningens första del, uppskattas statens totala utgift, enligt tabell nedan.

Tabell 2: 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

Justeringen som görs ifråga om kostnadskompensationens storlek, se 3.2, bedöms inte få några effekter av betydelse för beräkning av total utgift för staten.

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.

4.5.4 Externa effekter

Om fossildrivna bilar ersätts med gasbilar med bränslesystem för CNG (som i Sverige främst består av biogas) 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 kostnadskompensationen 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, och det går heller inte att sluta sig till om kostnaden för kostnadskompensationen skulle göra större klimat- och miljönytta på något annat område i stället.

4.6 Vilka bemyndiganden grundar sig beslutanderätten på?

Beslutanderätten grundar sig på

- 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 12 § i den föreslagna förordningen
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser i förordningen.

4.7 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Bedömningen är att förslaget är förenligt med den EU-rättsliga regleringen kring statsstöd, se avsnitt 8.6 i utredningens första del. Förordningen behöver därmed inte notifieras, enligt Transportstyrelsens bedömning. I 1 § andra stycket i den föreslagna förordningen finns även en regel för att upplysa om att kostnadskompensationen är ett stöd av mindre betydelse.

Det internationella regelverket kring besiktningar och krav på fordon påverkar inte den föreslagna regleringen.

4.8 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdande måste bestämmas med hänsyn till den administrativa myndighetens möjligheter att förbereda ett IT-system och en personell organisation. Enligt uppgifter från Naturvårdsverket behövs cirka

fyra månader från dess att regeringen fattat beslut om förordningen till dess att ett system för hantering av ansökningar kan vara på plats.

Enligt förslaget är ikraftträdande av förordningen den 1 juli 2022.

Det uppstår inga ekonomiska eller administrativa skyldigheter för den som inte uppmärksammar ikraftträdandet av den föreslagna regleringen. Det finns därför inget behov av speciella informationsinsatser.

4.9 Transportpolitisk måluppfyllelse

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen är i linje med de transportpolitiska målen.

4.9.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Den föreslagna regleringen är i linje med funktionsmålet. Den påverkan som finns avseende funktionsmålet rör utvecklingskraften i hela landet. Förordningen kan sägas främja eller underlätta ägandet av bilar som i hög utsträckning drivs av biogas. En ökad användning av biogas är något som främjar bland annat landsbygdsutveckling, sysselsättning och industriell utveckling, enligt SOU 2019:63².

Den föreslagna förordningen har ingen påverkan på tillgängligheten för människor och gods. Den svarar likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

4.9.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen är även i linje med hänsynsmålet. En ökad användning av gasbilar har påverkan på framför allt miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft*. Det är dock svårt att kvantifiera kostnadskompensationens klimat och -miljömässiga effekter, vilket Transportstyrelsen påpekat i avsnitt 5.5 i utredningens första del.

Vägtrafiken är alltjämt en betydande orsak till luftföroreningar med negativa effekter för människors hälsa och för miljön. En gasbil som körs på CNG, som i Sverige närmast uteslutande består av biogas, bidrar till väsentligt lägre nettotillförsel av koldioxid till atmosfären jämfört med fordon som drivs av konventionella bränslen.

Även utsläppen av skadliga partiklar minskas. Gasbilar kan tillsammans med bilar med andra alternativa drivmedel bidra i omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

² SOU 2019:63, *Mer biogas! För ett hållbart Sverige*, s. 125.

4.10 Sammanställning av konsekvenser

Tabell 3: Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)
	Fördelar	Nackdelar	+ / -
Företag	Möjlighet till ersättning för merkostnad för företag som äger gasbilar. Verkstadsbranschen: Sannolikt ökat antal verkstadsbesök från gasbilsägare.	Finansiering av kostnads-kompensation genom hela skattekollektivet.	+ 1,9 tkr i kostnadskompensation per intygstillfälle för ägare av gasbil.
Medborgare	Möjlighet till ersättning för merkostnad för gasbils-ägare.	Finansiering av kostnads-kompensation genom hela skattekollektivet.	+ 1,9 tkr i kostnadskompensation per intygstillfälle för ägare av gasbil.
Staten m.fl.	Regioner och kommuner: Möjlighet till ersättning för merkostnad för gasbils-ägare.	-	+ 1,9 tkr i kostnadskompensation per intygstillfälle för ägare av gasbil. - 23 100 tkr i finansiering av kostnadskompensation och administration av densamma.
Externa effekter	Undanröjer nackdel för en typ av fordon som har positiva klimat- och miljöeffekter i jämförelse med motsvarande fordon som drivs av konventionella drivmedel.	-	-

4.11 Samråd

Efter att Transportstyrelsen redovisat den första delen av utredningen har förnyade samråd genomförts med Fordonsbesiktningsbranschen (del av SWETIC), Sveriges Fordonsverkstäders förening samt Naturvårdsverket.

Samråden har genomförts i mötesform. Vid samråden har Transportstyrelsens slutsatser från den första delen presenterats. Syftet med de förnyade samråden har varit att utifrån slutsatserna identifiera konsekvenser som påverkar utformningen av författningsförslaget eller andra konsekvenser av betydelse som inte identifierades under tidigare samråd.

I samråden med Naturvårdsverket har även ett framtida ikraftträdande av förordningen kunnat förberedas.

5 Författningskommentar

5.1 Förslag till förordning om kompensation för kostnad med anledning av kontroll av bränslesystem för gas

1 §

Paragrafen anger syftet med förordningen samt att Naturvårdsverket är behörig myndighet att utbetala så kallad kostnadskompensation i samband med kontroll av bränslesystem för gas på vissa fordon.

I andra stycket anges även att kostnadskompensationen är ett stöd av mindre betydelse enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse. Detta innebär att juridiska personer inte får ta emot mer statsstöd än vad som är tillåtet enligt kommissionens förordning.

2 §

Paragrafen anger med stöd av vilket bemyndigande som förordningen har meddelats, i detta fall genom regeringens restkompetens.

3 §

I paragrafen anges att de definitioner som tillämpas har samma betydelse som i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, om inget annat anges.

4 §

Paragrafen anger förutsättningarna för att få kostnadskompensation, såsom att kontroll har genomförts och vad kontrollen ska omfatta. Vidare framgår bland annat att ett intyg endast kan vara utfärdat av de organ som särskilt pekas ut i paragrafen. Detta har beskrivits under avsnitt 3.1.

5 §

Av paragrafen framgår att kostnadskompensationen får utbetalas med maximalt 1 900 kronor. I det fall kostnaden för kontrollen understiger 1 900 kronor ska kostnadskompensationen endast motsvara den faktiska kostnaden. Detta har beskrivits under avsnitt 3.2.

6 §

Paragrafen anger att endast den som är registrerad ägare vid tidpunkten för kontrollen kan erhålla kostnadskompensation. Det är endast möjligt att erhålla kompensationen vartannat år, det vill säga tidigast 15 månader efter den föregående kontroll som fordonsägaren fått kostnadskompensation för, avseende samma fordon. Det är dock möjligt för samma ägare att erhålla

kompensation för andra fordon som den är registrerad ägare för vid tidpunkten för kostnadens uppkomst. Detta har beskrivits under avsnitt 3.3.

7 §

Paragrafen anger att Naturvårdsverket prövar ansökan om kostnadskompensation och bestämmer, enligt bemyndigandet i 12 §, utformningen på ansökan. Den sökande försäkrar att de lämnade uppgifterna är riktiga. Detta har beskrivits under avsnitt 3.4.

8 §

Av paragrafen framgår att en ansökan om kostnadskompensation ska ha inkommit till Naturvårdsverket senast sex månader från att kostnaden uppstod. Kostnaden uppstår i samband med att kontroll av bränslesystem genomförs. Under vissa förutsättningar kan en ansökan som lämnas in för sent ändå prövas. Detta har beskrivits under avsnitt 3.4.

9 §

Paragrafen anger att Transportstyrelsen ska tillhandahålla de uppgifter ur vägtrafikregistret som är nödvändiga för handläggning och prövning avseende kostnadskompensation. Detta har beskrivits under avsnitt 3.5.

10 §

Av paragrafen framgår under vilka förutsättningar kostnadskompensationen inte ska betalas ut och att Naturvårdsverket ansvarar för denna prövning. Detta ska meddelas den sökande genom beslut. Detta har beskrivits under avsnitt 3.6.

11 §

Naturvårdsverket kan återkräva den utbetalda kostnadskompensationen om någon har mottagit kostnadskompensation genom att till exempel ha lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter eller att kompensationen av annat skäl beslutats felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Detta har beskrivits under avsnitt 3.6.

12 §

Paragrafen innehåller bemyndigande för Naturvårdsverket att få meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning. Naturvårdsverket får bland annat möjlighet att meddela föreskrifter som reglerar hur en ansökan ska utformas samt på vilket sätt en sådan ska inkomma till myndigheten. Detta har beskrivits under avsnitt 3.7.

13 §

Paragrafen anger att beslut om att kostnadskompensationen inte ska utbetalas, enligt 10 §, och i vissa fall återkrävas, enligt 11 §, kan överklagas. Däremot kan exempelvis inte kostnadskompensationens storlek överklagas. Detta har beskrivits under avsnitt 3.8.

Bilagor

Regeringsbeslut *Uppdrag att utreda merkostnad vid besiktning gasdrivna bilar*, dnr I2021/01190, daterat 2021-04-15

Regeringsbeslut *Framställan om förlängd tid för uppdraget att utreda merkostnad vid besiktning av gasdrivna bilar*, dnr I2021/01421, daterat 2021-05-27



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.

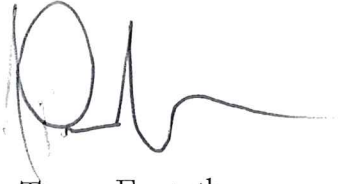
Skälen för regeringens beslut

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

2021-05-27
I2021/01421**Infrastrukturdepartementet**Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Framställning om förlängd tid för uppdraget att utreda merkostnad vid besiktning av gasdrivna bilar

Regeringens beslut

Med ändring av regeringens beslut den 15 april 2021 med uppdrag till 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 (I2021/01190) ska Transportstyrelsen till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa den del av uppdraget som avser nödvändiga författningsförslag, inklusive konsekvensutredning av dessa, senast den 15 oktober 2021.

I övrigt gäller det tidigare beslutet, inklusive redovisningstiden senast den 30 juni 2021, oförändrat.

Ärendet

Regeringen uppdrog den 15 april 2021 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. I uppdraget ingår att utreda möjligheterna att ta bort den merkostnad som det innebär att besikta bilar som drivs av gas. Om det inte är möjligt att bort merkostnaden ska Transportstyrelsen enligt uppdraget föreslå hur en full ekonomisk kompensation för denna merkostnad kan utformas. I redovisningen av uppdraget ska nödvändiga författningsförslag ingå. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2021.

Transportstyrelsen har i en skrivelse den 4 maj 2021 begärt att uppdraget delas upp i två delar, med en delleverans den 30 juni 2021 och en slut-

redovisning med författningsförslag och konsekvensutredning den 15 december 2021. Enligt Transportstyrelsen kräver uppdraget i den del det avser författningsändringar och konsekvensanalys omfattande utredning som inte ryms inom den nuvarande tiden för uppdraget.

För att säkerställa att Transportstyrelsen ska kunna genomföra uppdraget med tillräcklig kvalitet bör uppdraget i de delar det avser författningsförslag och konsekvensanalys redovisas senast den 15 oktober 2021. Övriga delar av uppdraget bör redovisas i enlighet med det tidigare beslutet.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM och EUK
Finansdepartementet/BA
Miljödepartementet/KL
Näringsdepartementet/BI och MK
Fordonsbesiktningsbranschen