



Remissvar

Dnr 2021-465

2022-03-01

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Transportstyrelsens rapport Merkostnad vid besiktning av gasbil

I2021/02686

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utreda förutsättningarna för att ta bort den merkostnad ägare till gasbilar möter i samband med besiktning av sina bilar, jämfört med ägare av andra bilar, och om det inte går att ta bort merkostnaden, att utreda och föreslå hur en ekonomisk kompensation för merkostnaden kan utformas. Direktiven anger som motiv till att ta bort eller kompensera bilägarna för nämnda merkostnad att det annars finns risk att efterfrågan på gasbilar minskar och att detta i förlängningen kan utgöra ett hinder i omställningen till fossilfri fordonsflotta.

Transportstyrelsen finner inte tillräckliga skäl för att ta bort kravet på okulärbesiktning av gastankar och därmed merkostnaden för ägarna av gasbilar. Utredningen har därför lagt förslag på hur ägare av gasbilar kan kompenseras. Den förslagna modellen innebär att de bilägare som väljer att göra en särskild kontroll och får ett intyg utfärdat på verkstad kan kräva kompensation. Transportstyrelsen föreslår att kompensationen ges i form av ett schablonbelopp på 1 900 kronor per intygstillfälle. Statens totala årliga utgift beräknas bli 22 miljoner kronor. Utredningen föreslår att Naturvårdsverket administrerar kostnadskompensationen.

KONJUNKTURINSTITUTETS SYNPKTER

Konjunkturinstitutet finner rapporten välskrivna och att den underbygger sina ställningstaganden med transparenta resonemang. Konjunkturinstitutet har inget att invända mot slutsatserna att okulärbesiktning av gastank behövs och att om kostnadskompensation ska ges så bör den ges i form av schablonbelopp eller att Naturvårdsverket då bör administrera utbetalningarna.

Konjunkturinstitutet har däremot synpunkter på att rapporten inte försöker uppskatta det förslagna stödets effekt på personbilstrafikens fossila koldioxidutsläpp. Utan sådana uppskattningar går det inte att bedöma om stödet har en plats i den kostnadseffektiva klimatpolitik som riksdagen efterfrågat eller inte. Konjunkturinstitutet håller med rapporten om att sådana beräkningar kräver en stor mängd antaganden men vill samtidigt betona att även grova räkneexempel kan vara belysande. Nedan presenteras därför ett par.

Följande räkneexempel utgår från att en genomsnittlig ny bensindrivna personbil drar 0,58 liter E10 per mil. Reduktionsplikten för bensin innebär att fossilavtrycket hos försäld bensin sjunker över tid (genom inblandning av biobensin eller genom att extra HVO blandas in i försäld diesel). Bensinbilens utsläpp av fossil koldioxid per mil sjunker därför över tid (kolumn 3 i tabellen). Fordonsgas ligger utanför reduktionsplikten varför det antas en fixerad

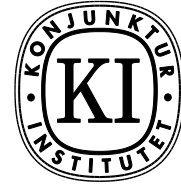
utsläppskoefficient för motsvarande gasbil (kolumn 4). För att beräkna effekten på utsläppen av att en bensinbil ersätts av en gasdriven bil behövs information om bilens årliga körsträcka. Beräkningarna nedan utgår från genomsnittlig körsträcka för personbilar år 2020 och att den över tid faller i linje med historisk utveckling (kolumn 5). Givet dessa antaganden ges respektive bils årliga utsläpp av fossil koldioxid av värdena i kolumnerna 6 och 7. För varje bensinbil som ersätts med motsvarande gasbil minskar de fossila koldioxidutsläppen från personbilstrafiken med de värden som anges i kolumn 8.

	E10 kg CO2/l	E10 kg CO2/mil	Fordonsgas kg CO2/mil	Körsträcka mil/år	E10 kg CO2/år	Fordonsgas kg CO2/år	Skillnad kg CO2/år
2022	2,14	1,24	0,065	1148	1427	74	1353
2023	2,09	1,21	0,065	1136	1375	73	1301
2024	2,03	1,18	0,065	1125	1322	73	1250
2025	1,95	1,13	0,065	1114	1262	72	1190
2026	1,87	1,08	0,065	1102	1194	71	1123
2027	1,80	1,04	0,065	1091	1137	71	1067
2028	1,75	1,02	0,065	1081	1098	70	1028
2029	1,71	0,99	0,065	1070	1059	69	990
2030	1,66	0,96	0,065	1059	1021	68	952

Stödet kan påverka antalet gasbilar i Sverige på två sätt. Dels genom att fler nya gasbilar köps. Dels genom att färre begagnade svenska gasbilar säljs till andra länder. Det råder betydande osäkerhet kring i vilken omfattning det föreslagna stödet påverkar dessa storheter. Givet 2 procents kalkylränta motsvarar en kompensation om 1 900 kronor vartannat år under en 8, 10 eller 15 årsperiod ett nuvärde om ca 5000 – 9 500 kronor. Relativt bilens nuvärdesberäknade livskostnad motsvarar det ca 1,5 – 3 procent.¹

Utredningen anger att det under de senaste 10 åren har nyregistrerats ca 4 000 gasbilar per år. Antalet avregistreringar har under samma period ökat och har sedan 2018 legat på samma eller en högre nivå än nyregistreringen. En stor del av avregistreringen föranleds av att bilarna exporteras.

¹ Detta förutsätter att bilen kostar 250 000 – 270 000 kr i inköp och driftkostnader enligt KI 2021:12.



Effekt via nybilsförsäljningen

Givet att stödet antas öka antalet nyregistrerade gasbilar med 1 procent (5 procent) – vilket motsvarar 40 respektive 200 bilar – kan minskningen av de fossila utsläppen beräknas till 55 ton (= 40 bilar x 1 353 kg) respektive 271 ton (= 200 bilar x 1 353 kg) för år 2022.

Motsvarande effekt för år 2030 uppgår till 38 ton (= 40 bilar x 952 kg) respektive 190 ton (= 200 bilar x 952 kg).

Effekt via minskad export av svenska gasbilar

Stödet för besiktning sänker kostnaden för att använda gasbilen i Sverige, relativt andra länder, och kan därmed antas påverka antalet svenska gasbilar som exporteras. Antas det att exporten minskar med 1 000 gasbilar (motsvarar omkring en tredjedel av nuvarande export) och att dessa bilar ersätter motsvarande antal bensinbilar i Sverige, kan effekten på utsläppen beräknas till 1 353 ton (= 1 000 bilar x 1 353 kg) för år 2022 och till 952 ton (= 1 000 bilar x 952 kg) år 2030

Sammanlagd effekt

Ovan nämnda effekter på de fossila koldioxidutsläppen från personbilstrafiken uppträder samtidigt. Den totala utsläppsminskningen kan därmed beräknas till 1 408 – 1 624 ton år 2022 och till 990 – 1 142 ton år 2030. Stödbelopp per kg utsläppsminskning uppgår i dessa räkneexempel därmed till 13,5 – 15,6 kr år 2022 och till 19 – 22 kr år 2030.

Kostnaderna för att genom denna typ av stöd minska de fossila koldioxidutsläppen är höga jämfört med kostnaderna för andra mer generellt verkande styrmedel såsom koldioxidbeskattningen. Ovanstående räkneexempel indikerar alltså det föreslagna stödet inte har någon plats i en kostnadseffektiv nationell klimatpolitik. Det måste betonas att räkneexemplen ovan baseras på en mängd osäkra antaganden. Det är dock enkelt att variera dessa antaganden och på så sätt ringa in kostnaderna för att minska de fossila koldioxidutsläppen genom denna typ av stöd till gasbilsägare.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Björn Carlén.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör