

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Miljödepartementet

## Yttrande över Miljödepartementets förslag till ändring i förordningen om klimatbonusbilar

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

#### Ändringar för 2022

I sak anges förslaget för 2022 innebära att gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde sänks från den nu gällande gränsen om 60 gram koldioxid per kilometer till 50 gram koldioxid per kilometer.

Vidare föreslås att det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll men högst 50 gram koldioxid sänks från dagens cirka 45 000 kronor till cirka 20 000 kronor. Det lägsta bonusbeloppet föreslås följaktligen ändras från dagens cirka 10 000 kronor till cirka 5 000 kronor.

För bilar som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer föreslås bonusbeloppet bestämmas genom en beräkningsmodell<sup>1</sup> som ger ett högsta bonusbelopp på 19 700 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 5 000 kronor.

Gasbilar anges fortsatt kunna få minst 10 000 kronor, vilket är samma nivå som i dag.

Bonusen föreslås även begränsas till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor. Pristaket anges gälla samtliga typer av bilar som omfattas av förordningen. Förslagsställaren

---

<sup>1</sup> I remissen anges att det för bilar som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer ska bonusbeloppet bestämmas enligt den beräkningsmodell som framgår av 15 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Beräkningsmodellen anges ska anpassas till följd av de föreslagna ändringarna av utsläppsgränsen och bonusbeloppen. Talet i beräkningsmodellen ska enligt förslagsställaren ändras till 300 (vad dagens beräkningstal är anges inte, se sida 8 i föreliggande remiss).

uppger även att begränsningen för hur stor bonus som företag kan erhålla per klimatbonusbil föreslås utgå.<sup>2</sup>

Förordningen föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.

## Ändringar för 2023

För 2023 föreslås ännu en nedsättning av gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde, från 50 till 30 gram koldioxid per kilometer.

Den högsta ersättningen för en bil som släpper ut 0 gram koldioxid per kilometer föreslås då även sänkas från 70 000 kronor till 50 000 kronor per klimatbonusbil. Det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll men högst 30 gram koldioxid sänks från cirka 20 000 kronor till cirka 10 000 kronor.

För bilar som släpper ut högst 30 gram koldioxid per kilometer bestäms bonusbeloppet enligt tidigare nämnda beräkningsmodell.<sup>3</sup> Beräkningsmodellen ger då ett högsta bonusbelopp på 9 833 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 4 990 kronor. För gasbilar föreslås bonusen vara, liksom i dag och under de föreslagna ändringarna för 2022, minst 10 000 kronor.<sup>4</sup>

Förordningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att Klimatbonusen är ett nationellt styrmedel som syftar till att främja introduktion på marknaden av mer miljöanpassade fordon och bidra till att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och därmed till att nå de nationella klimatmål som riksdagen beslutat om. Klimatbonusen anges vara en av två delar av bonus–malus-systemet där den andra delen utgörs av malus, det vill säga den förhöjda fordonsskatt som under tre år tas ut för fordon med höga utsläpp av koldioxid.

Förslagsställaren nämner att regeringen aviserat att det behöver göras ändringar i bonus–malusystemet för att följa utvecklingen när det gäller efterfrågan på klimatbonusbilar, begränsa kostnadsökningen för klimatbonusen och för att stärka miljöstyrningen. I takt med den tekniska utvecklingen förväntas antalet sålda bilar med låga utsläpp öka ytterligare, vilket medför ett behov av ytterligare skärpningar av kraven för att få bonusen. Ändringar i bonus malus-systemet i den del som avser malus och som föreslås träda i den 1 juni 2022 omfattas inte av remitterad promemoria utan anges ha beretts separat.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Begränsningen anges avse kravet på att bonusen till företag får uppgå till högst 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen (16 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar).

<sup>3</sup> Talet i beräkningsmodellen föreslås ändras till 167, från 2022 års tal om 300, se fotnot 1 i föreliggande yttrande för en närmare förklaring.

<sup>4</sup> En översikt över de föreslagna förändringarna av nivåer för utsläpp av koldioxid och de bonusbelopp som föreslås gälla från det att ändringarna träder i kraft 1 juli 2022 och 1 juli 2023 återfinns på sida 10 i remissen.

<sup>5</sup> Ändringarna anges ha aviserats i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1).

I promemorian anges att ändringarna för 2022 föreslås träda i kraft den 1 juli 2022, medan ändringarna för 2023 föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets bakgrund och syfte godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Såvitt Regelrådet kunnat utläsa finns ingen redovisning av alternativa lösningar eller effekter av nollalternativet för föreslagen reglering.

Den uteblivna redovisningen leder till att Regelrådet finner delaspekterna bristfälliga.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I remissen anger förslagsställaren att förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar har genomförts som ett statsstöd enligt 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 (EU:s allmänna gruppundantagsförordning). Förordningen anges ha utformats med beaktande av de krav som ställs i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Vidare uppges att Miljödepartementet efter en förnyad bedömning har kommit fram till att klimatbonusen inte utgör ett statsstöd eftersom bonusen inte är selektiv, det vill säga genom att alla fysiska och juridiska personer, oavsett sektor, storlek eller rättslig form, kan kvalificera sig för att få en bonus när de köper en ny klimatbonusbil.

Förslagsställaren uppger också att Sverige i juni 2020 ansökte om rättslig säkerhet gällande förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Sverige mottog i juli 2020 ett brev med en bedömning från kommissionens generaldirektorat för konkurrens (DG COMP) beträffande förordningen om klimatbonusbilar (N2020/00175). I brevet bedömde DG COMP att den svenska stödordningen inte utgör ett statligt stöd. Sverige valde därefter att inte på nytt rapportera stödordningen enligt EU:s allmänna gruppundantagsförordning.

Med hänsyn till att stödet enligt förordningen om klimatbonusbilar inte längre är att anse som ett statsstöd uppger förslagsställaren att flera av de bestämmelser som införts med anledning av EU-förordningen kan tas bort. En sådan bestämmelse är den så kallade 35-procentsregeln i 16 § i förordningen om klimatbonusbilar eller den så kallade Deggendorf-klausulen i 18 §. Dessa båda bestämmelser föreslås utgå eftersom de inte längre bedöms vara nödvändiga.

I avsnitt 3.1 *Pågående dialog om ändringarnas förenlighet med EU:s statsstödsregelverk* redogör förslagsställaren också för att det kommit nya riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014-2022 (2014/C 200/01). Där uppges även att Europeiska kommissionen föreslagit ändringar i EU:s allmänna gruppundantagsförordning med anledning av den gröna given, varför bestämmelserna i förordningen om klimatbonusbilar och de planerade (här remitterade) ändringarna måste bedömas utifrån dessa förutsättningar. Vidare nämns att tjänstepersoner på Miljödepartementet och Näringsdepartementet för en dialog med berörda tjänstepersoner på kommissionens generaldirektorat för konkurrens och att de ändringar som föreslås i föreliggande promemoria genomförs med reservation för utfallet i pågående

dialoger (se sida 11ff. i promemorian), där nämns även att den särbehandling som i dag gäller för gasbilar kan komma att ifrågasättas ur ett statsstödsperspektiv<sup>6</sup>.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställarens redogörelse för på vilket sätt föreslagna förordningar överensstämmer med Sveriges skyldigheter gentemot EU framgår med önskvärd tydlighet.

Regelrådet finner därför redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I remissen anges att föreslagen förordning ska träda i kraft den 1 juli 2022, men där går inte att utläsa någon redovisning av särskild hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande eller huruvida något särskilt behov för informationsinsatser bedömts vara nödvändiga.

Regelrådet finner därför redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I remissen framgår att det är tillverkare, importörer, återförsäljare och diverse företag som köper in och brukar bilar och lastbilar som omfattas av förordningen som påverkas av förslaget. Ingenting om storleken av de påverkade företagen eller omfattningen av marknaden anges i remissen.

Regelrådet gör följande bedömning. I konsekvensutredningen finns ingen separat redovisningen av rubricerade delasppekter, vilket annars är brukligt. Sett till förslagets natur kan Regelrådet ha overseende med att en precis redogörelse för hur många företag som påverkas inte låter sig göras men förslagsställaren borde åtminstone gett viss information om de påverkade företagen och motiverat eventuell begränsad redovisning.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån bransch godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal och storlek bristfällig.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

Förslagsställaren anger att statens kostnader för klimatbonusen beräknas minska med omkring en miljard kronor per år efter förändringarna i klimatbonusen

Det uppges även att införandet av pristaket på 700 000 kronor och det sänkta bonusbeloppet bedöms leda till en ökad efterfrågan på billigare elbilar och laddhybrider. Det nämns att av

---

<sup>6</sup> I promemorian anges att den lösning som föreslås för att säkerställa att gasbilar som köps och används i Sverige (gasbilar som används i Sverige anges drivas i mycket stor utsträckning av biogas och därigenom bidrar till klimatnytta i större utsträckning än gasbilar i övriga Europa då dessa bilar i mindre utsträckning drivs av biogas) är att bonus till gasbilar ska ges med stöd av 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.

2021 års utbud av elbilar och laddhybrider hade omkring 20 procent av personbilsmodellerna och omkring 11 procent av nyttofordonsmodellerna ett nybilspris som var högre än det föreslagna pristaket. Förslagsställaren gör därför bedömningen att pristaket samlat inte bör få en större påverkan för tillverkarna av elbilar och laddhybrider. Det anges vidare att biltillverkare med försäljning på den svenska marknaden erbjuder ett utbud av bilmodeller i olika prisklasser, vilket bedöms innebära att alla tillverkare har någon modell som kan kvalificera sig för en bonus även med pristak. Pristaket bedöms få en större påverkan för lätta lastbilar och för användarna av dessa fordon i och med att utbudet i detta segment är mindre än för personbilar. Det uppges även att pristaket till viss del kan leda till att färre miljöfordon initialt kommer ut på marknaden även om förslagsställaren framhåller att förändringen på sikt bör leda till att tillverkarnas utbud av billigare elbilar och laddhybrider ökar i Sverige.

I remissen anges också att den föreslagna ändringen avseende gasbilar innebär att företag som köper dessa bilar behöver lämna upplysningar om allt stöd av mindre betydelse som de har fått under en löpande treårsperiod, upplysningar som måste lämnas innan bonusen kan betalas ut. Redan i dag finns krav på att samtliga bonusmottagare ska lämna in en försäkran innan en bonus betalas ut. Detta krav föreslås tas bort, varför förslagsställaren framhåller att det inte blir någon större skillnad jämfört med i dag. Övriga bonusmottagare, vare sig fysiska eller juridiska personer, ska inte behöva lämna någon försäkran i fortsättningen, anger förslagsställaren. I och med att kravet på att skicka ut och hantera försäkran från samtliga bonusmottagare föreslås utgå och i stället ersätts med ett mer begränsat krav som riktas mot fordonsägare som förvärvat gasbilar bedöms inte den administrativa bördan öka mer än marginellt.

I remissen anges även att den föreslagna ändringen gällande gasbilar kommer innebära att företag som köper dessa bilar behöver lämna upplysningar om allt stöd av mindre betydelse som de har fått under en löpande treårsperiod. Det anges att dessa upplysningar måste lämnas innan bonusen kan betalas ut samt att det redan i dag finns ett krav att samtliga bonusmottagare ska lämna in en försäkran innan en bonus kan betalas ut, men att detta krav föreslås tas bort. Det anges att den föreslagna ändringen om att lämna upplysningar om allt stöd av mindre betydelse inte bör innebära någon större skillnad för företag som köper gasbilar, samtidigt som övriga bonusmottagare inte kommer att behöva lämna någon försäkran i fortsättningen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår inte tillräckligt tydligt om den angivna minskade kostnaden för staten avser de föreslagna ändringarna för 2022 och 2023 eller om angivelsen endast åsyftar 2022.

Gällande angivelsen att omkring 20 procent av personbilsmodellerna och omkring 11 procent av nyttofordonsmodellerna betingade ett nybilspris över det föreslagna pristaket anger förslagsställaren att pristaket inte lär få "en större påverkan för tillverkarna". Regelrådet bedömer att det inte kan uteslutas att detta får en betydande effekt för företagen, varför förslagsställarens påstående hade behövt motiverats i större utsträckning än vad som är fallet.

I förslaget finns ingen beräkning av vilka kostnader eller vilken tidsåtgång förslaget förväntas medföra. Regelrådet bedömer även att förslagsställarens beskrivning av förslagets verksamhetspåverkan brister, även om redovisningen innehåller en del information av värde.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet bristfällig.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Förslagsställaren nämner ingenting om hur förslaget bedöms påverka berörda företags konkurrensförhållanden.

Regelrådet gör följande bedömning. I förslaget ingår förslag till att begränsa bonusen till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor. Det är svårt att se hur denna gräns inte skulle kunna påverka konkurrensförhållandena på den marknad den innefattar. Det är nämligen inte orimligt att tänka att vissa miljöbilsproducenter, i större utsträckning än andra, tillverkar bilar över denna prisklass. Föreliggande reglering *syftar* visserligen till att påverka marknaden, kanske i riktningen att miljöbilar ska bli billigare, samtidigt som förslagsställaren framhåller att den gjort bedömningen att försäljningen lär öka också om miljöbonussystemet minskar i omfattning. Konkurrensförhållandena lär också påverkas av förändrade gränser för koldioxidutsläppen, detta då en del bilmodeller som i dag innefattas av bonussystemet framgent inte kommer att göra det, vilket kan leda till att företagen behöver utveckla eller köpa in annan teknik och lägga om produktionen, alternativt riskera en regelindexerad konkurrenspåverkan. För att delaspekt skulle anses godtagbart redovisad hade det i varje fall behövts ett resonemang kring dessa delar, även om Regelrådet har förståelse för att alla effekter och riktningar på dessa effekter inte går att uppskatta.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

I konsekvensutredningen anges inget om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner dock ingenting som uppenbart talar för att en sådan påverkan på företagen skulle finnas och av den anledningen finner Regelrådet att en utebliven redovisning utifrån förutsättningarna i ärendet är godtagbart.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen nämns ingenting om huruvida förslagsställaren tagit några särskilda hänsyn gentemot små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet finner därav redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

## Samman tagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen är godtagbar sett till redovisningen av förslaget bakgrund och syfte, gällande förslaget överensstämmelse med EU-rätten samt i redovisningen av vilken bransch som påverkas av förslaget. Resterande delasppekter är antingen bristfälligt redovisade eller saknas, även om den uteblivna redovisningen av delasppekten Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden bedömdes godtagbar i och med att Regelrådet inte hittat något som direkt talar för att sådan redovisning varit aktuell i ärendet.

Konsekvensutredningen ger inte en tillräckligt tydlig bild av vilka konsekvenser förslaget medför för de företag som berörs av regleringen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 6 april 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer

Ärendet föredrogs av: Stig-Dennis Nyström



Claes Norberg  
Ordförande

Stig-Dennis Nyström  
Föredragande