



Miljödepartementet

Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar

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 är en av två delar av bonus–malus-systemet där den andra delen utgörs av malus, dvs. den förhöjda fordonsskatt som under tre år tas ut för fordon med höga utsläpp av koldioxid.

Regeringen har aviserat att det behöver göras ändringar i bonus–malus-systemet 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 denna promemoria utan har beretts separat. Ändringarna har aviserats i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1). Ändringarna i den del som avser klimatbonusen beskrivs nedan i avsnitt 2 och 3.3.

Ändringarna för 2022 föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 medan ändringarna för 2023 föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

1. Författningsförslag

1.1 Förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

Härmed föreskrivs i fråga om förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

dels att 12, 13, 16, 18 och 19 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 13 § ska utgå,

dels att 1, 5, 9, 15, 17, 20 och 26 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 12, 13, 18, 19 och 19 a §§, och närmast före nya 13 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

För att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan får, om det finns medel, en bonus ges enligt denna förordning till *fysiska personer eller företag* som förvärvar sådana bilar.

För att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan får, om det finns medel, en bonus ges enligt denna förordning till *den* som förvärvar sådana bilar.

5 §¹

Med *klimatbonusbil* avses i denna förordning en personbil, en lätt lastbil eller en lätt buss som

1. är typgodkänd enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211) eller är ett sådant fordon som avses i 4 kap. 3 § 3 samma förordning och som godkänts vid en registreringsbesiktning,

2. uppfyller utsläppskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151, och

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret

a) släpper ut högst 60 gram koldioxid per kilometer, eller

a) släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer, eller

¹ Senaste lydelse 2021:200.

b) är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol.

9 §

I övrigt har ord och uttryck i denna förordning samma betydelse som i 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.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i 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.

12 §

Bonus till ett företag som förvärvar en sådan bil som avses i 5 § 3 b får endast lämnas i enlighet med 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.

Högsta nivå av nypriset för att få bonus

13 §

En bonus får ges för en bil vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor.

15 §²

Bonusen är det antal kronor som bestäms genom att

1. multiplicera talet 583 med det antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut, och

2. subtrahera resultatet enligt 1 från talet 45 000.

1. multiplicera talet 300 med det antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut, och

2. subtrahera resultatet enligt 1 från talet 20 000.

För en sådan bil som avses i 5 § 3 b är bonusen minst 10 000 kronor.

² Senaste lydelse 2021:200.

För en sådan bil som släpper ut 0 gram koldioxid per kilometer är bonusen högst 70 000 kronor.

17 §³

I den mån det finns medel ska bonusen betalas ut *efter den 31 december 2018*

I den mån det finns medel ska bonusen betalas ut

1. till *en fysisk person eller ett företag* som har

1. till *den* som har

a) förvärvat en ny klimatbonusbil, och

b) ställt på bilen efter den 30 juni 2018 enligt förordningen (2001:650)

om vägtrafikregister eller enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,

2. tidigast sex månader efter den dag då bilen *förvärvades*, och

2. tidigast sex månader efter den dag då bilen *ställts på*, och

3. om uppgifterna i vägtrafikregistret vid tidpunkten för utbetalningen visar att förvärvaren

a) inte har överlåtit bilen till en ny ägare,

b) att bilen är registrerad i Sverige, och

c) är en klimatbonusbil.

Bonusen ska betalas ut så snart medel finns tillgängliga för utbetalningen och i turordning efter den dag då bilen ställts på.

18 §

Innan Transportstyrelsen beviljar och betalar ut en bonus enligt 17 § ska ett företag som förvärvat en sådan bil som avses i 5 § 3 b ge in en redogörelse till Transportstyrelsen för allt annat stöd av mindre betydelse som företaget

1. *fått under det beskattningsår som ansökan lämnas,*

2. *fått under de två föregående beskattningsåren, och*

3. *tidigare ansöket om eller beviljats och som avser samma stödberättigande*

³ Senaste lydelse 2019:404.

kostnader som det stöd som omfattas av ansökan.

19 §

Innan en bonus beviljas och betalas ut till ett företag som förvärvat en sådan bil som avses i 5 § 3 b ska Transportstyrelsen till företaget lämna de upplysningar som framgår av artikel 6.1 enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

19 a §

En bonus får inte beviljas och betalas ut förrän den kontroll som föreskrivs i artikel 6.3 i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 har genomförts.

20 §

Om det finns särskilda skäl, får bonusen betalas ut trots att villkoren enligt 17 och 19 §§ inte är uppfyllda.

Om det finns särskilda skäl, får bonusen betalas ut trots att villkoren enligt 17 § inte är uppfyllda.

26 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som behövs för att visa att en bil uppfyller kraven enligt 5 §,

2. närmast jämförbara bilar enligt 16 §,

3. vad som krävs i fråga om en försäkran enligt 19 §,

4. hur bonusen ska betalas ut, och
5. sådana särskilda skäl för utbetalning som avses i 20 §.

2. vad som avses med bilens nypris enligt 7 §,

3. hur bonusen ska betalas ut, och
4. sådana särskilda skäl för utbetalning som avses i 20 §.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller för bilar som har ställts på före ikraftträdandet.



Miljödepartementet

1.2 Förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

Härmed föreskrivs att 5 och 15 §§ förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Med klimatbonusbil avses i denna förordning en personbil, en lätt lastbil eller en lätt buss som

1. är typgodkänd enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211) eller är ett sådant fordon som avses i 4 kap. 3 § 3 samma förordning och som godkänts vid en registreringsbesiktning,

2. uppfyller utsläppskraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1151, och

3. enligt uppgift i vägtrafikregistret

- | | |
|--|--|
| a) släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer, eller | a) släpper ut högst 30 gram koldioxid per kilometer, eller |
| b) är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol. | |

15 §²

Bonusen är det antal kronor som bestäms genom att

¹ Senaste lydelse 2021:200.

² Senaste lydelse 2021:200.

1. multiplicera talet *300* med det antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut, och

2. subtrahera resultatet enligt 1 från talet *20 000*.

För en sådan bil som avses i 5 § 3 b är bonusen minst *10 000* kronor.

För en sådan bil som släpper ut *0* gram koldioxid per kilometer är bonusen högst *70 000* kronor.

1. multiplicera talet *167* med det antal gram koldioxid per kilometer som bilen släpper ut, och

2. subtrahera resultatet enligt 1 från talet *10 000*.

För en sådan bil som släpper ut

0 gram koldioxid per kilometer är bonusen högst *50 000* kronor.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2023.

2. Äldre föreskrifter gäller för bilar som har ställts på före ikraftträdandet.



Miljödepartementet

2. Föreskrifternas huvudinnehåll

2.1 Ändringarna för 2022

Ändringarna för 2022 innebär att gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde föreslås skärpas från dagens 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 5 000 kronor.

För bilar som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer bestäms bonusbeloppet enligt den beräkningsmodell som framgår av 15 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Beräkningsmodellen kommer att anpassas till följd av de föreslagna ändringarna av utsläppsgränsen och bonusbeloppet. Talet i beräkningsmodellen ändras till 300. Beräkningsmodellen ger därför ett högsta bonusbelopp på 19 700 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 5 000 kronor. Gasbilar ska, liksom i dag, kunna få minst 10 000 kronor.

Bonusen föreslås begränsas till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor. Pristaket omfattar samtliga typer av bilar som omfattas av förordningen, dvs. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Taket påverkar vilka bilar som kan bli aktuella för en bonus och leder till att vissa bilmodeller inte kommer att inkluderas. Med hänsyn till förslaget om att införa ett pristak bör Transportstyrelsen också bemyndigas att meddela föreskrifter om vad som avses med bilens nypris. Med stöd av bemyndigandet får Transportstyrelsen möjlighet att lösa frågan på lämpligt

sätt. Bilens nypris kan t.ex. bedömas utifrån de föreskrifter om nybilspriser som Skatteverket meddelar.

Begränsningen för hur stor bonus som ett företag kan få per klimatbonusbil föreslås utgå. Begränsningen avser 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 om klimatbonusbilar). Samma regler kommer fortsatt att gälla för alla som förvärvat en ny klimatbonusbil oavsett om man är en fysisk person eller en juridisk person.

Ändringen av beräkningsmodellen för hur stor bonus som ska betalas ut görs för att bibehålla styrmedlets incitamentseffekt även när utsläppsgränsen och bonusbeloppet ändras. Om talet i beräkningsmodellen inte justeras när utsläppsgränsen skärps och det högsta bonusbeloppet för laddhybrider sänks, så skulle bonusbeloppet för en bil inte följa med i utvecklingen utan bli för låg.

Nedan i avsnitt 2.2 finns en översikt över de föreslagna ändringarna i utsläppsnivåer och bonusbelopp.

2.2 Ändringarna för 2023

Ändringarna för 2023 innebär att gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde föreslås skärpas och sänkas från 50 gram koldioxid per kilometer till 30 gram koldioxid per kilometer.

Det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut noll gram koldioxid per kilometer föreslås sänkas från 70 000 kronor till 50 000 kronor.

Vidare föreslås att 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 den beräkningsmodell som framgår av 15 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Beräkningsmodellen kommer att anpassas till följd av de föreslagna ändringarna av utsläppsgränsen och bonusbeloppen. Talet i beräkningsmodellen ändras till 167.

Beräkningsmodellen ger därför ett högsta bonusbelopp på 9 833 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 4 990 kronor. Gasbilar ska, liksom i dag, kunna få minst 10 000 kronor.

Ändringen av beräkningsmodellen för hur stor bonus som ska betalas ut görs för att bibehålla styrmedlets incitamentseffekt även när utsläppsgränsen och bonusbeloppen ändras.

Nedan redovisas en översikt över de föreslagna förändringarna av nivåerna för utsläpp av koldioxid och de bonusbelopp som föreslås gälla från det att ändringarna träder i kraft 1 juli 2022 och från 1 januari 2023.

	2021	2022	2023
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO ₂ gram/km)	60	50	30
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid (kr)	45 000	20 000	10 000

Källa: Regeringskansliet

3. Hur förhåller sig de föreslagna ändringarna till EU:s statsstödsregler?

Tidigare statsstödsrättslig bedömning av klimatbonusen

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 har utformats med beaktande av de krav som ställs i den allmänna gruppundantagsförordningen.

Miljödepartementet har efter en förnyad bedömning kommit fram till att klimatbonusen inte utgör ett statsstöd eftersom bonusen inte är selektiv, dvs. 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. Sverige ansökte i juni 2020 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 mot bakgrund av den information som lämnats av Sverige 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 kan flera av de bestämmelser som införts med anledning av EU-förordningen tas bort. En sådan bestämmelse är den ovan beskrivna s.k. 35-procentsregeln i 16 § i förordningen om klimatbonusbilar eller den s.k. Deggendorf-klausulen i 18 §. Dessa båda bestämmelser föreslås utgå eftersom de inte längre bedöms vara nödvändiga.

3.1 Pågående dialog om ändringarnas förenlighet med EU:s statsstödsregelverk

Som nämnts ovan bedöms klimatbonusen inte vara ett statsstöd. När det planeras ändringar som gäller klimatbonusen är det dock nödvändigt att göra en ny bedömning av om planerade ändringar förändrar bedömningen. Det pågår också en översyn av EU:s statsstödsregelverk. Bland annat har det kommit nya Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 som ersätter Riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2022 (2014/C 200/01). Europeiska kommissionen har också föreslagit ändringar i EU:s allmänna gruppundantagsförordning med anledning av den gröna givens. Bestämmelserna i förordningen om klimatbonusbilar och de ändringar som planeras måste bedömas utifrån dessa förutsättningar.

Tjänstepersoner på Miljödepartementet och Näringsdepartementet för därför en dialog med tjänstepersoner på DG COMP om de ändringar som aviserats i budgetpropositionen för 2022. De ändringar som föreslås i denna promemoria föreslås alltså med reservation för utfallet av den dialog som förs med DG COMP om ändringarnas förenlighet med EU:s statsstödsregelverk och den tidigare bedömningen av att klimatbonusen inte är ett statsstöd. Skulle de planerade ändringarna innebära att den tidigare bedömningen ändras kan det medföra att de ändringar som redovisas ovan inte kan genomföras till fullo.

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.5) har regeringen aviserat ändringar i

nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och får som följd att Skatteverket inte längre kommer att ta fram allmänna råd om värdering av bilförmån med uppgift om vilken bil som kan anses vara närmast jämförbar för en viss miljöbilmodell. Listor över nybilspriser kommer dock fortfarande tas fram. De allmänna råden har av Transportstyrelsen använts för att bedöma merkostnaden mellan en miljöbil och närmast jämförbara konventionella bil för att säkerställa att 35-procentsregeln i 16 § uppfylls. Om diskussionerna med kommissionen skulle resultera i att den bestämmelsen inte kan tas bort, behöver uppgifter om närmast jämförbara miljöbilmodeller tas fram på annat sätt. Att ta fram listor över jämförbara bilmodeller kan vara en krävande arbetsuppgift. För det fall att det fortsatt finns behov av uppgifter över jämförbara bilmodeller kan det bli aktuellt att titta på en lämplig lösning som också beaktar de berörda aktörernas administrativa börda.

3.2 Pågående översyn av EU:s statsstödsregelverk påverkar gasbilarna

Gasbilar som används i Sverige drivs i mycket stor utsträckning av biogas. Därigenom bidrar gasbilen till klimatnytta och bör således jämföras med en klimatbonusbil på samma sätt som laddhybrider och rena elbilar. Den fordonsgas som används i övriga Europa består inte i samma utsträckning av biogas som den svenska fordonsgasen.

De ändringar som skett på statsstödsområdet och de ändringar som planeras kan komma att påverka möjligheterna att ge bonus till personbilar som drivs med fordonsgas. Definitionen av rena fordon i Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 och den definition av rena fordon som planeras att införas i EU:s allmänna gruppundantagsförordning lämnar inte utrymme för att betrakta gasbilar som rena fordon i EU-rättslig bemärkelse, i vart fall inte när det gäller personbilar som drivs med gas. Den utsläppsgräns som gäller i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon är utsläpp av högst 50 gram koldioxid mätt från avgasröret. Detta innebär att personbilar som drivs med gas inte kan omfattas av definitionen av rena fordon, eftersom de typgodkänns för ett högre utsläppsvärde. De ändringar som gjorts och som planeras indikerar att personbilar som drivs med fordonsgas inte bör stöttas genom statsstöd. Om bonus till gasbilar skulle anses utgöra statsstöd bedöms därför varken

riktlinjerna eller EU:s allmänna gruppundantagsförordning kunna användas som grund för att ge stöd till gasbilar.

En följd av de planerade ändringarna som gäller sänkningen av det högsta bonusbeloppet för laddhybrider (som motsvarar definitionen av rena fordon enligt EU-rätten) är att gasbilar kan komma att få ett högre bonusbelopp än vissa laddhybrider. En laddhybrid som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer kan således komma att få en bonus på 5 000 kronor, vilket är lägre än den bonus på 10 000 kronor som en gasbil som lägst kan få. Det innebär en särbehandling som kommissionen kan komma att ifrågasätta ur statsstödsperspektiv.

Med hänsyn till att gasbilar som köps och används i Sverige bidrar till klimatnytta är det viktigt att fortsatt kunna säkerställa att det är möjligt att ge en klimatbonus även för förvärv av gasbilar. Den lösning som föreslås för att säkerställa detta 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 (EU-förordningen om stöd av mindre betydelse). Stöd av mindre betydelse uppgår till så låga värden att sådant stöd inte betraktas som anmälningspliktigt statsstöd.

4. Förväntade effekter och konsekvenser

Statens kostnader för klimatbonusen bedöms minska med omkring en miljard kronor per år efter förändringarna i klimatbonusen. Införandet av pristaket på 700 000 kronor och det sänkta bonusbeloppet bedöms leda till en ökad efterfrågan från konsumenterna på billigare elbilar och laddhybrider. Av 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. Införandet av pristaket bedöms dock samlat inte få en större påverkan för tillverkarna av elbilar och laddhybrider. Biltillverkare som säljer fordon på den svenska marknaden erbjuder ett utbud av bilmodeller i olika prisklasser, vilket innebär att alla tillverkare bedöms ha någon modell som kan kvalificera sig för en bonus även om det införs ett pristak. Pristaket bedöms få en större påverkan för lätta lastbilar, och för användarna av dessa fordon, eftersom detta segment inte ligger lika långt fram i omställningen och utbudet inte är lika stort som för personbilar. Pristaket bedöms till viss del kunna leda till att färre miljöfordon initialt kommer ut på marknaden. På sikt bedöms

förändringarna dock leda till att tillverkarnas utbud av billigare elbilar och laddhybrider ökar i Sverige.

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. Upplysningarna måste lämnas innan bonusen kan betalas ut. Redan i dag finns det ett krav att samtliga bonusmottagare ska lämna in en försäkran innan en bonus betalas ut. Kravet på att lämna en sådan försäkran föreslås dock tas bort. För företag som köper gasbilar bör den föreslagna ändringen om att lämna upplysningar om allt stöd av mindre betydelse som man har fått inte innebära någon större skillnad jämfört med i dag. Övriga bonusmottagare, vare sig fysiska personer eller juridiska personer, kommer inte att behöva lämna in någon försäkran i fortsättningen.

EU-förordningen om stöd av mindre betydelse innebär vidare att det ställs vissa krav på Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska före utbetalning informera företag som förvärvat en gasbil om det bonusbelopp som planeras att betalas ut och att bonusen betalas ut med stöd av EU-förordningen om stöd av mindre betydelse. Transportstyrelsen ska också göra de kontroller som anges i EU-förordningen och föra register i enlighet med EU-förordningen. Det innebär ett visst administrativt arbete för Transportstyrelsen. 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.