

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Att: Maria Gelin

Via e-post: li.remissvar@regeringskansliet.se, li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm
2026-06-23

Ert dnr
LI2026/00438

Vårt dnr
2026/046

Remissvar angående Förenklingsrådets rapport (FR 2026-2) om sänkta krav på finansiell säkerhet för yrkesmässiga godstransporter under 3,5 ton

Näringslivets Regelnämnd (nedan NNR) har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;

NNR har 27 näringslivs- och branschorganisationer som medlemmar, vilka i sin tur representerar ca 300 000 medlemsföretag. NNR lämnar följande synpunkter på förslagen i remissen.

Bakgrund

För att bedriva yrkesmässig godstransport på väg krävs ett yrkestrafiktillstånd. Tillståndet förutsätter bland annat att företaget förfogar över kapital och reserver i en viss storlek, s.k. finansiell säkerhet. I dag ställs samma krav oavsett fordonsvikt. Enligt 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen (2012:210) ska företaget förfoga över minst 9 000 € för det första fordonet och 5 000 € per ytterligare fordon. Beloppen följer miniminivåerna i artikel 7.1 i EU:s trafiktillståndsförordning.

Det aktuella förslaget innebär att paragrafen får två nya stycken, båda för företag som endast bedriver godstransport inom Sverige. Om ett företag har en blandad fordonsflotta så sänks kravet till 900 € för varje ytterligare fordon under 3,5 ton. Kravet för det första fordonet och för fordon över 3,5 ton är i så fall oförändrat. Använder företaget endast fordon under 3,5 ton sänks kravet till 1 800 € för det första fordonet och 900 € per ytterligare fordon.

Tillståndsplikten kvarstår, liksom övriga krav för yrkestrafiktillstånd d.v.s. om etablering, gott anseende och yrkeskunnande. Kraven för företag som bedriver internationell trafik är oförändrade. Förslaget gör att de svenska kraven kommer närmare EU:s miniminivåer, d.v.s. överimplementeringen minskar. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2027. En övergångsbestämmelse gör att även tillstånd beviljade före ikraftträdandet omfattas.

Problembeskrivning

NNR kan konstatera att utredningens problembeskrivning knyts till syftet och förankras i marknadsdata och i de kostnader kraven medför för företagen. Underlaget i form av siffrersatta belopp och utvecklingen av fordonsbeståndet ger en tillräcklig bild av den ekonomiska belastning regleringen innebär och anledningen till att en lättnad behöver övervägas.

Konsekvenser

NNR noterar inledningsvis att Förenklingsrådet vid utredningen bland annat tillämpat utredningsåtgärder såsom intervjuer med företag samt dialog med Transportstyrelsen. NNR menar att detta generellt sett är utredningsåtgärder som kan ge viktig kunskap till en begränsad kostnad för utredaren.

NNR noterar att förslagsställaren har redovisat flera väl utvecklade alternativ med fördelar respektive nackdelar och motiverar valet. Det är tydligt vilka vägval som har övervägts och varför effekterna för företagen av det alternativ som valts skiljer sig från de som valts bort.

NNR kan konstatera att de berörda företagen redovisas uppdelade på antal, bransch och storleksfördelning, med angivande av källor och antaganden för uppräkningsbasen. Redovisningen omfattar både storleksfördelning och antagandena för beräkningsbasen, och det får anses visat att lättnaden i stor utsträckning påverkar de minsta aktörerna i branschen.

NNR vill uppmärksamma att Förenklingsrådet har redovisat kostnadseffekterna med siffrersatta belopp, exempelberäkningar för olika storlekar på företag och flera känslighetsanalyser. Förenklingsrådet redovisar öppet de osäkerheter som inte har kunnat kvantifieras. Storleksordningen på den kapitallettad förslaget innebär framgår tydligt. Det är också tydligt att utfallet beror på i vilken utsträckning kravet i dag täcks av kapital eller av andra reserver. Det är utmärkt att kvantifieringen kombineras med en transparent redovisning av osäkerheterna.

NNR kan vidare konstatera att Förenklingsrådet bedömer att förslaget gynnar mindre och nyetablerade företag mest.

NNR noterar med tillfredsställelse att en så kallad "neighbour-check" ingår i underlaget (avsnitt 3.5). I detta avsnitt jämförs villkoren för transportaktörer i detta avseende i Sverige, Danmark och Finland. Utredningen kommer fram till att Sverige är det enda land som har samma krav för samtliga viktklasser och som tillämpar den högsta nivån på finansiell säkerhet enligt EU-förordningen.

Enligt underlagen bör Transportstyrelsen ges i uppdrag att följa upp och utvärdera effekterna, med genomförande senast fem år efter ikraftträdandet. NNR finner detta självklart och menar att utvärderingsuppdraget måste ges redan vid införandet, för att underlätta insamling av underlag redan från start.

Slutsats

NNR finner utredningen inklusive dess konsekvensutredning väl genomförd och välkomnar dess förslag, vilka är mycket positiva ur ett regelförbättringsperspektiv. Underlagen utgör en mycket god grund för beslutsfattande i ärendet.

August Liljeqvist
Näringslivets Regelnämnd