

REMISSYTTRANDE

2026-06-23

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Förenklingsrådets rapport (FR 2026–2) om sänkta krav på finansiell säkerhet för yrkesmässiga godstransporter under 3,5 ton (dnr LI2026/00438)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda rapport enligt nedan. Näringslivets Transportråd (NTR) är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är beställare av vägtransporter.

Huvudsakliga synpunkter

- tillstyrker förslaget att sänka kraven på finansiell säkerhet till EU:s miniminivåer för nationella transporter med fordon under 3,5 ton
- bedömer att reformen förbättrar konkurrenskraften och investeringsförmågan i transportsektorn
- anser att förslaget bidrar till bättre harmonisering med EU och nordiska länder
- delar bedömningen att yrkestrafiktillståndet bör kvarstå oförändrat
- Regelverket behöver harmoniseras med undantaget för B-körkort för fordon upp till 4,25 ton tunga lastbilar om dessa drivs av alternativa drivmedel

Allmänt om förslaget

NTR tillstyrker förslaget i dess helhet och anser att det är ett väl avvägt, proportionerligt och konkurrensfrämjande steg för att modernisera regelverket på transportmarknaden.

Transportmarknaden har genomgått betydande förändringar under de senaste åren, inte minst genom digitalisering, e-handel och framväxten av så kallade last mile-transporter. Utredningen visar att antalet lätta fordon under 3,5 ton har ökat kraftigt (från cirka 15 400 till 24 000 fordon under perioden 2014–2024).

Det nuvarande regelverket, där lätta- och tunga fordon medför samma nivå på kapitalkrav är ett avsteg från EU-regelverkets miniminivå. Syftet med kravet på finansiell kapacitet är att säkerställa att företaget kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt. Kravet infördes med motiveringen att det behövde säkerställas att ”ett vägtransportföretag har minst den finansiella kapacitet som krävs för att säkerställa att företaget kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt¹”. I den ursprungliga regleringen fanns ingen differentiering kring lätta- och tunga fordon. Det är det ökade antalet lätta godstransportfordon som gjorde att EU-kommissionen ansåg att det behövdes en reglering även för lätta fordon. I och med detta infördes en ny regel kring kapitalkrav för lätta fordon. Sverige valde dock att inte använda sig av den möjligheten, utan behöll samma kapitalkrav på tunga- och lätta fordon. Logiken bakom att inte särskilja mellan vilken typ av fordon som verksamheten använder är svårförståelig. Om det som ska uppnås är se till att ”den finansiella kapacitet som krävs för att säkerställa att företaget kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt” finns, då borde kravet vara relaterat till det kapital som krävs för att införskaffa de fordon som verksamheten använder sig av. Prisskillnaden, både i inköp och avseende försäkring och underhåll, är väsentlig mellan lätta och tunga lastbilar. Att sätta samma kapitalkrav snedvrider marknaden genom att göra det relativt sett dyrare att använda sig av lätta lastbilar. Kravet på finansiell säkerhet bör utformas så att det bidrar till dess uttalade syfte, och den logiska följden blir att särskilja nivån på kapital mellan tunga- och lätta lastbilar. Att det skett en ökning av lätta fordon, trots den artificiella fördyrning som råder med nuvarande regelverket, pekar på en än högre potential för att optimera transportflöden med fler fordon av denna typ i logistiksystemet vid en differentiering av kravet.

NTR delar därför utredningens slutsats att ”regelverket behöver anpassas till en mer segmenterad och dynamisk marknad”. Dagens enhetliga kapitalkrav, oberoende av fordonsvikt, framstår som oproportionerliga och otidsenliga. NTR vill särskilt framhålla de positiva effekterna av att frigöra kapital i företagen, Kravet på finansiell säkerhet innebär i dag betydande kapitalbindning, med förslaget beräknas cirka 1,4 miljarder kronor frigöras i sektorn. Detta kapital kan i stället användas till:

- investeringar i fordon och teknik
- digitalisering
- klimatomställning
- nyanställningar

NTR instämmer i bedömningen att dagens krav hämmar investeringar och tillväxt. Förslaget innebär tydliga konkurrensförbättringar genom lägre inträdesbarriärer för nya aktörer, ökad konkurrens i en bransch med stark efterfrågetillväxt och förbättrade möjligheter för innovation och nya affärsmodeller

¹ Se <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1071-20120711> s. 4.

Harmonisering med EU och nordiska länder

NTR ser mycket positivt på att förslaget innebär en anpassning till EU:s miniminivåer, då nuvarande svenska krav ligger på den högsta tillåtna nivån. Finland och Danmark har betydligt lägre krav, eller inga alls i vissa segment och att Sverige avviker riskerar att skapa konkurrensnackdelar.

En harmonisering bidrar till mer likvärdiga konkurrensförutsättningar och enklare regelverk för företag som verkar över gränser.

Viktigt att tillståndskravet kvarstår

Näringslivets Transportråd delar utredningens avvägning att kravet på yrkestrafiktillstånd bör behållas för att säkerställa en effektiv tillsyn, ordning och reda i branschen och motverkande av osund konkurrens. Den valda lösningen, att sänka kapitalkrav men behålla tillståndssystemet, är balanserat och ändamålsenligt.

Det finns därmed inga tungt vägande säkerhetsskäl som motiverar dagens högre krav. NTR tillstyrker därför förslaget i sin helhet och anser att det bör genomföras enligt utredningens förslag, med ikraftträdande den 1 juli 2027.

Regelverket behöver harmoniseras med undantaget för B-körkort för fordon upp till 4,25 ton tunga lastbilar om dessa drivs av alternativa drivmedel

För att öka elektrifieringen har det införts ett undantag som tillåter förare som har haft B-körkort i minst två år ska få köra fordon upp till 4,25 ton tunga lastbilar om dessa drivs av alternativa drivmedel. Även dessa fordon borde omfattas av lägre kapitalkrav, för att öka takten på elektrifiering. Om det inte går inom rådande regelverk bör regeringen arbeta för en harmonisering på EU-nivå som medger detta.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Johan Dufva
Verksamhetsansvarig