

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över förslag om sänkta krav på finansiell säkerhet för yrkesmässiga godstransporter under 3,5 ton

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Förslaget innebär lättnader för företag och sänker kravet på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton till EU:s miniminivåer. Förslagsställaren redogör för att ett stort antal mindre godstransportföretag påverkas särskilt. Tyngdpunkten i bedömningen ligger därför på de delasppekter som rör företagets ekonomiska situation: kostnader och intäkter, berörda företag och hänsyn till mindre företag. Redovisningen är väl underbyggd — kostnadseffekterna anges i kronor med beräkningsexempel och känslighetsanalyser, de berörda företagen beskrivs till antal, bransch och storlek, och den ojämna påverkan inom kretsen framgår. Övriga delasppekter är genomgående behandlade och går att följa. Regelrådet noterar att konkurrensavsnittet inte knyter an till den risk för osund konkurrens som förslagsställaren på annat ställe i rapporten lyfter som skäl att behålla tillståndsplikten. Iakttagelsen påverkar inte den samlade bedömningen.

Regelrådet bedömer att beskrivningen är godtagbar i samtliga delasppekter: problemet och syftet med förslaget, konsekvenser om ingen åtgärd vidtas, alternativa lösningar, berörda företag, påverkan på företagets kostnader och intäkter, påverkan på konkurrens, särskilda hänsyn till små och medelstora företag, åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra negativa effekter, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, hur och när konsekvenserna kan utvärderas, samt överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven.

Sammantaget finner Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

Innehållet i förslaget

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

Förslaget innebär att paragrafen får två nya stycken, båda för företag som endast bedriver godstransport inom Sverige. Har företaget en blandad fordonsflotta sänks kravet till 900 euro för varje ytterligare fordon under 3,5 ton. Kravet för det första fordonet och för fordon över 3,5 ton är då oförändrat. Använder företaget uteslutande fordon under 3,5 ton sänks kravet till 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro per ytterligare fordon.

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

Bedömning av delaspekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Samtliga fordon som omfattas av ett yrkestrafiktillstånd bär i dag samma krav på finansiell säkerhet oavsett viktklass. Kravet gäller vid sidan av etablering, gott anseende och yrkeskunnande, och företaget ska förfoga över tillräckliga ekonomiska resurser.

Det innebär att en personbil eller lätt lastbil har samma krav som en tung lastbil. Kravet uppgår till 9 000 euro för det första fordonet och 5 000 euro för varje ytterligare, vilket för 2025 motsvarar 101 790 respektive 56 550 kronor. Förslagsställaren beskriver att kravet binder kapital och medför administrativa, materiella och finansiella kostnader för företagen. Marknaden har samtidigt förändrats. Antalet lätta fordon i godstrafik har ökat från omkring 15 400 år 2014 till omkring 24 000 år 2024, drivet av e-handel och last mile-transporter. Med last mile-transporter avses transporter av gods från ett distributionscenter till kundens dörr eller en postbox. Syftet med förslaget anges vara att minska regelbördan, frigöra kapital, sänka inträdesbarriärerna och harmonisera de svenska kraven med EU och övriga nordiska länder.

Problembeskrivningen knyts till syftet och förankras i marknadsdata och i de kostnader kraven medför för företagen. Underlaget — belopp i kronor och utvecklingen av fordonsbeståndet — ger en tillräcklig bild av den ekonomiska belastning regleringen innebär och av varför en lättnad övervägs.

Regelrådet finner att beskrivningen av problemet och syftet med förslaget är godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

I remissen redovisas att ett oförändrat krav bedöms hämma tillväxten inom last mile-leveranser och e-handel. Kravet skulle fortsätta binda kapital som annars kunde användas för investeringar. Det skulle också försvåra för mindre aktörer att verka och för nya företag att etablera sig. På sikt bedöms detta kunna påverka konkurrensen och innovationsförmågan i branschen negativt.

Konsekvenserna av att behålla kraven oförändrade beskrivs och knyts till marknadsutvecklingen, vilket klargör vad förslaget är avsett att åtgärda.

Regelrådet finner att beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

Alternativa lösningar

Förslagsställaren redovisar tre vägval. Två av dem innebär att tillståndskravet helt eller delvis avskaffas. Det ena gäller fordon under 2,5 ton i kombination med reducerad säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. Det andra gäller samtliga fordon under 3,5 ton i nationell trafik. Det tredje, valda alternativet innebär att endast kravet på finansiell säkerhet sänks. För varje alternativ redovisas kostnadsbesparingar och reducerat krav på finansiell säkerhet i kronor, och för- och nackdelar vägs mot varandra. För det mer långtgående alternativet vägs ökad harmonisering med EU-rätten mot behovet av två skilda tillståndstyper — ett för internationella och ett för enbart nationella transporter. Valet motiveras med att riskerna för osund konkurrens och svartarbete vid ett avskaffat tillståndskrav bedöms överväga vinsterna.

Regelrådet finner att förslagsställaren har redovisat flera utvecklade alternativ med för- och nackdelar och motiverat valet. Det framgår vilka vägval som övervägts och varför företagseffekterna av det valda alternativet skiljer sig från de förkastade.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är godtagbar.

Berörda företag

Förslagsställaren redovisar att det 2024 fanns omkring 16 200 företag med yrkestrafiktillstånd och cirka 24 000 fordon under 3,5 ton. Som beräkningsbas för det reducerade kravet används cirka 5 200 företag med enbart lätta fordon och cirka 24 000 fordon, vilket ger en engångseffekt om cirka 1,3 miljarder kronor. Förslaget omfattar även företag med blandade flottor, vars lätta fordon också får lättningen. En känslighetsanalys där dessa räknas in höjer antalet berörda företag till cirka 8 000 och det frigjorda kapitalet till mellan 1,3 och 1,4 miljarder kronor.

Av remissen framgår att tre branscher dominerar fordonsbeståndet: landtransport och transport i rörsystem svarar för 55 procent av fordonsflottan, post- och kurirverksamhet för 12 procent och byggverksamhet för 7 procent. Post- och kurirverksamhet har den högsta andelen lätta fordon, cirka 68 procent under 2,5 ton, medan landtransport domineras av fordon över 3,5 ton. De lätta fordon som omfattas av förslaget finns därför framför allt inom dessa två branscher.

Storleksfördelningen redovisas som andelen arbetsställen per antal anställda inom landtransport och post- och kurirverksamhet (SCB:s företagsregister, SNI 49 och 53). Inom landtransport har 55 procent inga anställda och 29 procent mellan en och fyra anställda; inom post- och kurirverksamhet har 63 procent inga anställda. De minsta företagen utgör alltså den dominerande delen av båda branscherna.

Regelrådet gör följande bedömning. De berörda företagen redovisas uppdelade på antal, bransch och storleksfördelning, med angivna källor och antaganden för uppräkningsbasen. Det är positivt att redovisningen omfattar både storleksfördelning och antagandena för beräkningsbasen, vilket visar att lättningen i hög grad påverkar de minsta aktörerna i branschen.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är godtagbar.

Påverkan på företagens kostnader och intäkter

Enligt konsekvensutredningen sänks kravet på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton. Det går från 9 000 euro för det första fordonet och 5 000 euro per ytterligare till 1 800 respektive 900 euro. För 2025 motsvarar det en sänkning från 101 790 till 20 358 kronor för det första fordonet och från 56 550 till 10 179 kronor per ytterligare fordon. Förslagsställaren redovisar två beräkningsexempel: för ett företag med tio fordon sänks kravet med omkring 500 000 kronor, och för ett företag med tusen fordon med omkring 46,4 miljoner kronor.

Förslagsställaren uppskattar det reducerade kravet sammantaget till cirka 1,3 miljarder kronor som engångseffekt för etablerade företag och cirka 64 miljoner kronor per år för nyetablerade. Hur stor andel av säkerheten som i dag täcks av andra reserver än eget kapital har inte kunnat fastställas. Utfallet illustreras därför med känslighetsanalyser. Är så fallet kan det frigjorda kapitalet bli omkring 700 miljoner kronor i stället för 1,3 miljarder. Spannet för etablerade företag anges till mellan 1,3 och 1,4 miljarder kronor.

På intäktssidan bedöms förslaget inte påverka företagens intäkter negativt men kan stärka deras ekonomiska ställning. Påverkan inom kretsen är ojämn. Effekten är större för mindre och nyetablerade företag, medan större koncerner påverkas mindre eftersom de i vissa fall kan justera eget kapital mot andra reserver. Förslagsställaren bedömer att förslaget inte medför några betydande kostnader för näringslivet, och den redovisade nettoeffekten är en kapitallättning.

Förslagsställaren framhåller att möjligheten att uppfylla kravet med andra reserver än eget kapital sannolikt är mer begränsad för företag med lättare fordon. Det beror bland annat på att sådana fordon ofta leasas och har lägre värde och kortare avskrivningstid. Det frigjorda kapitalet bedöms därför bli mer påtagligt för dessa företag än för större koncerner.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren har redovisat kostnadseffekterna med belopp i kronor, beräkningsexempel för olika företagsstorlekar och flera känslighetsanalyser, och redovisar öppet de osäkerheter som inte kunnat kvantifieras. Det är positivt att kvantifieringen kombineras med en öppen hantering av osäkerheterna. Intäktssidan behandlas och den asymmetriska påverkan inom kretsen framgår. Det går därmed att förstå storleksordningen på den kapitallättning förslaget innebär, även om utfallet beror på i vilken mån kravet i dag täcks av kapital eller av andra reserver.

Regelrådet finner att beskrivningen av påverkan på företagens kostnader och intäkter är godtagbar.

Påverkan på konkurrens

Konkurrensavsnittet beskriver att förslaget syftar till att stärka konkurrensen. Det sker genom att sänka inträdesbarriärerna för nya aktörer och frigöra kapital för befintliga. Förslagsställaren anger också att företag inom gig-ekonomin kan få bättre möjligheter att växa när kapitalkraven för att utöka fordonsflottan minskar.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren redovisar konkurrens effekternas riktning — vilka aktörer som gynnas och hur inträdesbarriärerna påverkas. Samtidigt behandlar konkurrensavsnittet inte den risk för osund konkurrens relaterat till sänkta krav på finansiell säkerhet. Sådan redovisning finns på annat ställe i rapporten men då relaterat till skäl att behålla tillståndsplikten. Enligt Regelrådet finns det således viss utvecklingsmöjlighet men det hindrar inte att befintlig redovisning kan anses tillräcklig.

Regelrådet finner att beskrivningen av påverkan på konkurrens är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Förslagsställaren redovisar att de berörda branscherna domineras av de minsta företagen och att lättnaden påverkar dessa gynnsamt. Som framgår under påverkan på kostnader och intäkter gynnas mindre och nyetablerade företag mest.

Prövningen av förslagets särskilda påverkan på små och medelstora företag utgår från den redovisade storleksfördelningen, och asymmetrin mellan mindre och större företag vägs in i bedömningen. Lättnaden träffar därmed i första hand de allra minsta aktörerna.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskilda hänsyn till små och medelstora företag är godtagbar.

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Förslagsställaren bedömer att förslaget inte medför några betydande kostnader för näringslivet och har analyserat övriga negativa effekter.

Förslagsställaren identifierar därutöver en möjlig negativ effekt för banker i form av lägre intäkter från bankgarantier. Den bedöms dock som marginell, eftersom de flesta företag redan uppfyller kravet med eget kapital. Mot denna bakgrund har någon fördjupad analys inte bedömts nödvändig.

Förslagsställaren tar även upp en möjlig negativ effekt på omställningen till alternativa bränslen. El- och gasdrivna fordon kan väga mer och hamna över 3,5 ton, där det högre kravet kvarstår. Förslagsställaren bemöter effekten med att frigjort kapital kan investeras i nya fordon, men bedömer att konsekvenserna är svåra att bedöma i dagsläget.

Förslagsställaren har motiverat varför förslaget inte föranleder särskilda begränsande åtgärder, förankrat i underlag om olycks- och återkallelsestatistik och i en bedömning av effekten för bankerna. Det framgår därmed varför ytterligare åtgärder inte bedömts behövas.

Regelrådet finner att beskrivningen av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra negativa effekter är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Enligt konsekvensutredningen har inget framkommit som indikerar att särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet, och Transportstyrelsen behöver informera tillståndsinnehavarna om de sänkta kraven. Av förslaget framgår att bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2027. Förslagsställaren bedömer det angeläget att lättnaden träder i kraft så snart som möjligt, men har satt tidpunkten med hänsyn till behovet av beredningstid inom Regeringskansliet. En övergångsbestämmelse föreslås så att de sänkta kraven även gäller tillstånd som beviljats före ikraftträdandet, med motiveringen att företag som redan har tillstånd då också omfattas av lättnaden.

Regelrådet gör följande bedömning. Redovisningen behandlar både tidpunkten för ikraftträdandet och behovet av informationsinsatser. Bedömningen av tidpunkten är kortfattad och anger att särskild hänsyn inte behövs utan att närmare motivera det, men skälen för

tidpunkten och för övergångsbestämmelsen framgår av förslaget, och tidpunktsfrågan är därmed omhändertagen.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Transportstyrelsen bör enligt remissen ges i uppdrag att följa upp och utvärdera effekterna. Utvärderingen bör presenteras senast fem år efter ikraftträdandet. Uppdraget bör ges redan vid införandet, så att underlag kan samlas in från start. Därutöver redovisas en rad områden som kan följas upp. Bland dem finns utvecklingen av antalet tillståndshavare fördelat på bransch, storlek och geografi, samt jämförelsen mellan lätta och tunga fordon inklusive konkurrens effekter. Andra områden är andelen enmansföretag, fordonsflottans sammansättning, marknadsutvecklingen samt utvecklingen inom post- och kurirbranschen.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren har angett när konsekvenserna bör utvärderas och motiverat tidpunkten. Det är positivt att ansvarig myndighet och konkreta uppföljningsområden anges, vilket går utöver vad delaskikten kräver, och det framgår hur effekterna är tänkta att följas upp.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna kan utvärderas är godtagbar.

Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Av redovisningen framgår att de sänkta kraven motsvarar de miniminivåer som följer av artikel 7.1 i EU:s trafikstillståndsförordning. Förslaget bedöms förenligt med EU-rätten och bedöms inte gå utöver de EU-rättsliga minimikraven.

Förslagets förenlighet med EU-rätten behandlas och frågan om förslaget går utöver minimikraven besvaras. De sänkta beloppen lägger sig på EU:s lägsta tillåtna nivå.

Regelrådet finner att beskrivningen av överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inte något övrigt att framföra i ärendet.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 17 juni 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm (ordförande), Helena Fond, Martin Mörman, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Anna Nilsson



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Anna Nilsson
Föredragande