

Remissyttrande

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
departementet

Kontaktpersoner i detta ärende

Petra Eklund Åhlström, Chefsjurist
Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se
Peter Svensson, Ansv. teknik och
infrastruktur
Peter.svensson@akeri.se

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Näringsen omsätter cirka 300 miljarder kronor, vilket motsvarar 4,6 procent av värdet av Sveriges BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Vi har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss, fortsättningsvis benämnd *förslaget*.

Sammanfattning av förslaget

Förenklingsrådet föreslår att kraven på finansiell säkerhet för motorfordon med en högsta tillåten totalvikt under 3,5 ton sänks till de minimibelopp som följer av artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 (trafiktillståndsförordningen), men endast för företag som bedriver yrkesmässig godstransport på väg inom Sverige. Förslaget förstås så att företag som bedriver både nationella och internationella godstransporter inte omfattas av sänkningen, utan ska även

fortsättningsvis uppfylla de oförändrade kraven i 2 kap. 5 b § första stycket Yrkestrafiklagen (2012:210), (YTL).

Förenklingsrådet har även övervägt att helt avskaffa kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton, men stannar vid bedömningen att kravet bör kvarstå med hänsyn till risken för osund konkurrens och svartarbete. De föreslagna ändringarna i YTL föreslås träda i kraft den 1 juli 2027, med en övergångsbestämmelse som innebär att de sänkta kraven på finansiell säkerhet ska gälla även för tillstånd som beviljats före ikraftträdandet.

Sammanfattande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag avstyrker den föreslagna ändringen av kraven på finansiell säkerhet i 2 kap. 5 b § YTL. Sveriges Åkeriföretag konstaterar att Transportföretagen och Transportarbetareförbundet i huvudsak delar samma analys av förslaget risker och konsekvenser, vilket ger ytterligare tyngd åt den kritik som framförs.

De fulla effekterna och konsekvenserna av förslaget är svåra att överblicka, bl.a. på grund av en otillräcklig redogörelse för hur regeländringen i realiteten ska fungera och få avsedda effekter. I praktiken synes det innebära en selektiv sänkning av kapitalkravet för företag etablerade i Sverige som bedriver yrkesmässiga godstrafik med lätta fordon ($\leq 3,5$ ton) i nationell trafik, medan kraven på svenska företag som bedriver internationell trafik och/eller trafik med tunga fordon, över 3,5 ton, kvarstår på den högre nivån.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar generellt initiativ som förenklar regelverket för näringen. Samtidigt är det viktigt att sådana förenklingar inte sker på bekostnad av konkurrensneutralitet, trafiksäkerhet eller en sund transportmarknad. Sveriges Åkeriföretag menar att de befintliga krav på finansiell säkerhet har legitima syften. En sänkning av kraven skulle i viss mån möjligtvis kunna öka det finansiella utrymmet för vissa av de angivna företagen, men den positiva effekten för vissa segment på transportmarknaden bedöms vara begränsad jämfört med riskerna. Det skulle riskera att driva ineffektiva företagsupplägg och skapa en önskad utveckling på transportmarknaden.

Sveriges Åkeriföretag delar ambitionen att förbättra företagens förutsättningar att investera och växa. Kraven på finansiell säkerhet är dock ett grundläggande seriositetskrav vars syfte är att säkerställa ekonomisk bärkraft, sund konkurrens och i förlängningen regel efterlevnad. Om regeringen bedömer att ytterligare stöd till investeringar behövs bör detta ske genom mer träffsäkra åtgärder för

hela branschen än att försvaga ett centralt tillträdeskrav till näringen och yrket.

Sveriges Åkeriföretag menar att förslaget riskerar att:

- A. innebära en relativ försämring av konkurrensvillkoren för de som inte omfattas av regellättnaderna, och därigenom innebära en förskjutning mot en mer osund och strukturellt snedvriden konkurrens mellan företag som verkar på samma marknad,
- B. driva fram underkapitaliserade bolag och öka risken för att företag kan användas för oseriösa syften genom att sänka trösklarna för etablering av verksamheter utan tillräcklig ekonomisk bärkraft och långsiktig förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Detta innefattar även annan regelefterlevnad såsom att kunna upprätthålla krav på bl.a. trafiksäkerhet och fordonsunderhåll.
- C. öka belastningen och utmaningen för ansvariga myndigheter att utöva tillsyn över ett växande segment av transportmarknaden präglad av små aktörer och
- D. innebära att Sverige går i motsatt riktning i förhållande till den nordiska utvecklingen som inneburit ett succesivt införande av krav som motiverats av ett identifierat behov av starkare reglering.

I övrigt välkomnar Sveriges Åkeriföretag att Föreningsrådet frånfallit förslaget att ta bort krav på trafikillstånd för fordon under 2,5 ton.

Närmare om förslaget

Gällande rätt och föreslagen ändring

Enligt nuvarande 2 kap. 5 b § YTL ska ett företag föfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i Trafikillståndsförordningen om minst 9 000 euro för det första motordrivna fordonet och 5 000 euro för varje ytterligare motordrivet fordon, oavsett totalvikt.

Sverige införde krav på yrkestrafikillstånd för lätta lastbilar som en del av implementeringen av Trafikillståndsförordningen, vilken reglerar villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik. Enligt artikel 1.4 i förordningen kunde medlemsstaterna välja att utöka tillämpningen av reglerna till att omfatta företag som bedrev godstransporter med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Sverige

utnyttjade denna möjlighet genom att inkludera lätta lastbilar i YTL. Bakgrunden till detta beslut var att antalet företag som bedrev transporter med lätta lastbilar hade ökat markant, både avseende nationella och internationella transporter. Denna utveckling skapade behov av att säkerställa att dessa företag uppfyllde samma krav som företag som använder tyngre fordon, särskilt när det gäller säkerhet, miljöaspekter och konkurrensneutralitet. Genom att inkludera lätta lastbilar i lagstiftningen ville man skapa en mer rättvis konkurrenssituation och säkerställa att alla aktörer på marknaden följer samma regler.

EU hade fram till det s k mobilitetspaketets införande genom förordning (EU) 2020/1055, inget krav på trafikillstånd eller krav på finansiell säkerhet för lätta fordon men har därefter utvidgat reglerna att omfatta krav för fordon med högsta tillåtna totalvikt över 2,5 ton.

EU har dessutom gått vidare och bl.a. infört krav på färdskrivare, kör- och vilotider och cabotage vid internationella transporter. Skälet till det är detsamma som skälet för införande av krav på trafikillstånd och krav på finansiell säkerhet för ovan angivna transporter. Problemen som konstaterades innan reformen var osund konkurrens, extrema arbetstider, sämre säkerhet och social dumping.

Sverige har därför hittills valt att införa krav över EU:s minimikrav genom 2 kap. 5 b § YTL.

Syftet med de befintliga kraven på finansiell säkerhet

De befintliga finansiella kraven i artikel 3.1 c och 7 i Trafikillståndsförordning syftar till att säkerställa att den som bedriver yrkesmässig trafik "vid varje givet tillfälle" kan uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Kravet är ett av fyra grundvillkor (etablering, gott anseende, ekonomiska resurser, yrkeskunnande) för tillträde till yrket.

I svensk rätt har detta förstärkts genom 2 kap. 5 a § YTL, där viljan och förmågan hos företaget, trafikansvarig, verkställande direktör m.fl. att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna särskilt ska beaktas vid prövningen av kravet på ekonomiska resurser. Förarbetena betonar att kravet på kapital och reserver är ett centralt instrument för att:

- motverka etablering av ekonomiskt svaga och kortlivade aktörer,
- säkerställa att företagen kan bära sina kostnader, skatter m.m. och
- skapa en stabil och seriös transportmarknad.

När 2 kap. 5 b § YTL infördes i nuvarande utformning markerades en ambition att upprätthålla en hög nivå på ekonomisk stabilitet i hela godstransportnäringen, oavsett fordonens vikt.

Konkurrensaspekter

Förslaget skulle innebära en sänkt ekonomisk standard för att bedriva yrkesmässig trafik med lätta lastbilar. I praktiken finns en risk att det blir lättare att bedriva företag som inte uppfyller andra regler exempelvis trafiksäkerhet-, arbetsrättsliga- och hållbarhetsmässiga krav. Redan med dagens utveckling står ansvariga tillsynsmyndigheter inför en utmaning att fullgöra sin tillsynsskyldighet över ett växande segment på transportmarknaden bestående av många små aktörer. Med förslaget skulle denna utmaning ytterligare accelereras. Förslaget bedöms kunna innebära fler företag, fler bolagsstrukturer, fler uppdelade verksamheter och större behov av kontroll.

Digitalisering, AI och automation

Sveriges Åkeriföretag välkomnar förslagets ansats att skapa förutsättningar för investeringar i ny digital teknik. Alla företag som transporterar gods på vägnätet står inför omfattande investeringsbehov inom digitalisering, AI och automation. Hela åkerinäringen behöver anpassa sig till ett brett spektrum av krav på digital rapportering både från myndigheter och kunder samt för att följa med i utveckling av nya effektiva affärsmodeller med stöd av bland annat fordonsdata.

Dessa investeringar är kapitalkrävande och nödvändiga för effektivitet, konkurrenskraft och regelefterlevnad. Om syftet med sänkta krav på finansiell säkerhet är att frigöra kapital för investeringar i digital och hållbar ny teknik bör detta beaktas för hela sektorn och göras genom andra åtgärder, inte genom att sänka ett grundläggande seriositetskrav.

Internationell utblick och jämförelse

Förenklingsrådet gör gällande att de nuvarande svenska kraven på finansiell säkerhet riskerar att verka konkurrenshämmande, dels genom att höja trösklarna för nya aktörer, dels genom att begränsa etablering och tillväxt även för större företag. De pekar särskilt på att Sverige, till

skillnad från våra nordiska länder, har valt att lägga sig över trafikillståndsförordningens minimikrav, och menar att detta kan ge svenska transportföretag konkurrensnackdelar i förhållande till de nordiska ländernas och övriga europeiska företag samt hämma etablering av både svenska och utländska aktörer på den svenska marknaden.

Sveriges Åkeriföretags menar att ovan argumentation behöver nyanseras på några punkter.

För det första medger artikel 7.1 i Trafikillståndsförordningen uttryckligen att medlemsstaterna får ställa högre krav än minimikraven, under förutsättning att kraven är proportionerliga. Sverige har medvetet utnyttjat denna möjlighet genom 2 kap. 5 b § YTL, just för att motverka underkapitaliserade aktörer och stärka seriositeten i branschen. Att andra medlemsstater valt lägre nivåer innebär inte i sig att de svenska kraven är oproportionerliga eller konkurrensrättsligt problematiska; det är en politisk avvägning inom det utrymme som EU-rätten ger.

För det andra måste den internationella konkurrenssituationen bedömas i ljuset av hela det regelpaket som gäller för internationella transporter, inte enbart kapitalkraven. För internationella lätta godstransporter (över 2,5 ton) har regelverket tvärtom bl.a. utvidgats till att omfatta:

- krav på kör- och vilotider enligt förordning (EG) nr 561/2006, i dess ändrade lydelse genom förordning (EU) 2020/1054,
- krav på smart färdskrivare enligt förordning (EU) nr 165/2014 och tillhörande genomförandeförordningar,
- regler om cabotage och internationellt marknadstillträde enligt Trafikillståndsförordningen.
- trafikillstånd och åtminstone minimikraven på ekonomiska resurser.

Internationella aktörer som vill verka på den svenska marknaden måste uppfylla dessa regelverk. Det behöver inte de svenska inrikes transportörerna göra. De följer i stället krav i enlighet med förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.

Mot denna bakgrund är det inte givet att en sänkning av de svenska kapitalkraven för inrikes lätta fordon skulle vara det mest träffsäkra eller nödvändiga instrumentet för att hantera eventuella konkurrensnackdelar i förhållande till andra nordiska länder.

Därtill bör framhållas att de övriga nordiska länderna – enligt vad som redovisats i Sveriges Åkeriföretags yttrande till Förenklingsrådet – har höjt sina nivåer jämfört med deras tidigare respektive nationella reglering. Tendensen i Norden är således att skärpa och modernisera regelverket i ljuset av dagens riskbild och marknadsstruktur, inte att generellt sänka kraven. Om Sverige i detta läge sänker sina krav för inrikes lätta fordon, samtidigt som övriga nordiska länder succesivt höjer sina nivåer från tidigare ordning, innebär det att Sverige går i motsatt riktning i förhållande till den nordiska utveckling som motiverats av ett identifierat behov av starkare reglering.

Sveriges Åkeriföretag menar att ovan anförda försvagar argumentet att en svensk sänkning skulle vara ett led i "harmonisering" med Norden; i realiteten skulle Sverige avvika från en gemensam trend mot nya eller skärpta krav.

Finansiella och rättsliga risker

Förenklingsrådets proportionalitetsbedömning synes bygga på antagandet att riskerna med yrkesmässiga godstransporter med lätta fordon är väsentligt lägre än för tunga transporter. Även lätta fordon bedriver yrkesmässig trafik i komplexa urbana miljöer, med betydande trafiksäkerhets-, arbetsmiljö- och regelefterlevnadsrisker. Skatte- och avgiftsrisker, risk för bristande efterlevnad av arbetsrättsliga regler, löneutbetalningar och risk för underhållsbrister är inte artskilda mellan lätta och tunga fordon. De ursprungliga skälen för högre krav på finansiell säkerhet – att motverka underkapitaliserade aktörer och osund konkurrens – gör sig därför gällande i hela segmentet för yrkesmässiga godstransporter, oavsett fordonsvikt, och beror mer på de enskilda företagen som sådana.

Sänkta krav på ekonomiska resurser i YTL tål att jämföras med sänkningen av kravet på eget kapital att starta aktiebolag. Förslaget att sänka eget kapital till 25 000 kr kritiserades när det skulle införas av bland annat Ekobrottsmyndigheten som gav uttryck för risk att oseriösa aktörer skulle få än bättre möjligheter att inte göra rätt mot borgenärer och det allmänna. Ökning har skett av antal aktiebolag med miniminivå på eget kapital samtidigt som konkursförvaltare larmar om allt fler ekobrott.

Sveriges Åkeriföretag noterar att den svenska regeringen på flera områden haft en lovvärd ambition att motverka att bolag nyttjas för oseriösa syften, inklusive som brottsverktyg, och lagt fram flera verkningfulla förslag i det hänseendet. Vi vill därför uppmärksamma

regeringen på att detta förslag riskerar att innebära en utveckling i motsatt riktning.

Särskilt om att internationella transporter undantas från förslaget

Förenklingsrådet förslag förstås så att det inte föreslås några ändringar för företag som bedriver internationella godstransporter. För dessa företag ska fortsatt de krav på ekonomiska resurser som anges i 2 kap. 5 b § första stycket gälla, dvs. 9 000 euro för första fordonet och 5 000 euro per ytterligare fordon, oavsett vikt.

Förslaget innebär i så fall att det finns risk att samma typ av inrikes transportuppdrag kan utföras under olika kapitalkrav beroende på om företaget har internationell verksamhet eller inte, vilket dessutom torde innebära betydande arbete för berörda myndigheter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förenklingsrådet föreslår att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2027 och att en särskild övergångsbestämmelse införs som innebär att de sänkta kraven på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton ska tillämpas även på tillstånd som beviljats före ikraftträdandet.

Att låta en förmånligare reglering tillämpas även på redan beviljade tillstånd är i sig inte problematiskt ur ett allmänt retroaktivitets perspektiv; gynnande regler kan normalt ges retroaktiv verkan, under förutsättning att det är tydligt avsett och förenligt med rimliga krav på rättssäkerhet och rättvisa. Här är avsikten uttryckligen att de sänkta kraven ska gälla även befintliga tillstånd.

Problemet ligger i att den gynnande retroaktiviteten är selektiv:

- företag med inrikes verksamhet och lätta fordon får en omedelbar lättnad även för befintliga tillstånd,
- företag med tunga fordon och företag med internationell verksamhet får ingen motsvarande lättnad, vare sig för nya eller befintliga tillstånd.

Detta innebär att den redan påtalade strukturella snedvridningen förstärks över en natt: en del av marknaden får retroaktivt sänkta krav, medan en annan del – som verkar på samma övergripande transportmarknad – lämnas oförändrad.

Övriga synpunkter

Sveriges Åkeriföretag vill också påminna om den försöksverksamhet som pågår med 4,25 tons fordon där betydande fördelar ges genom att tillåta B-behörighet, undantag i viss mån från delar av kör- och vilotidsregelverket, i syfte att gynna hållbara transporter med alternativa drivlinor. Dessa fordon kommer inte att omfattas av det sänkta finansiella kravet.

Vidare finns i stället en risk att förslaget leder till att t.ex. elektrifieringen inom aktuellt segment bromsas då ovan angivna fordon inte får samma fördelar som de under 3,5 ton.

Övrigt

Vi står gärna till landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef