

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

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

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget om ett sänkt kapitalkrav eftersom det harmoniserar de finansiella kraven med EU och övriga nordiska länder, vilket skapar mer likvärdiga konkurrensförutsättningar. Samtidigt vill myndigheten framhålla risken för att lägre trösklar kan leda till att fler företag med begränsad ekonomisk motståndskraft etableras på marknaden. Vidare anser Transportstyrelsen att förslaget även bör omfatta företag som bedriver internationell trafik.

Det saknas förutsättningar för Transportstyrelsen att genomföra nödvändiga systemförändringar i tid till föreslaget ikraftträdandedatum.

Transportstyrelsens instämmer i Förenklingsrådets bedömning att tillståndskravet för fordon under 2,5 ton ska kvarstå.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### 2.1 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Förenklingsrådet (nedan Rådet) föreslår att företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige med fordon under 3,5 ton ska omfattas av de sänkta finansiella kraven. Av underlaget som ligger till grund till förslaget kan Transportstyrelsen inte utläsa varför det inte omfattar företag som även bedriver internationella trafik. Transportstyrelsen anser att om förslaget ska träda i kraft bör även de företag som bedriver internationell trafik omfattas av förändringen.

Transportstyrelsen föreslår att 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen (2012:210) istället ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst*

- 9 000 euro för det första motordrivna fordon som används i verksamheten,*
- och*
- 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.*

*Transportstyrelsens förslag*

*Om inte annat anges i andra stycket ska ett företag förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst*

- 9 000 euro för det första motordrivna fordon som används i verksamheten,*
- 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används, och*
- 900 euro för varje ytterligare sådant fordon som används och som har en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.*

*Ett företag som bedriver yrkesmässig godstransport på väg enbart med hjälp av motordrivna motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton ska förfoga över kapital och reserver till ett värde av minst*

- 1 800 euro för det första sådana fordon som används i verksamheten, och*
- 900 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.*

### 5.2.1 Kraven på finansiell säkerhet bör anpassas till dagens segmenterade godstransportmarknad med fler lätta fordon

Rådet menar att argumentet om likartade och sunda konkurrensförutsättningar har blivit alltför trubbigt som grund för regelkrav och att de bortser från att branschen är segmenterad. Regelverket följer inte heller utvecklingen inom branschen, särskilt kopplat till plattformsföretag och gig-ekonomin. Transportstyrelsen instämmer med att det i dessa upplägg finns fördelar med sänkta kapitalkrav men vill samtidigt framhålla att sådana företagsupplägg särskiljer sig från ett traditionellt trafiktillstånd.

Företagsuppläggen medför flera utmaningar, särskilt när det gäller ansvarsfördelning och frågan om vem som faktiskt bedriver trafiken samt företagets möjligheter att kontrollera fordonens skick och förarnas arbetsvillkor. Vid prövning av tillståndsansökningar gör Transportstyrelsen idag ingen bedömning av om det sökande företaget är den aktör som faktiskt bör inneha trafiktillståndet. Den centrala frågan är därför vem som egentligen ska stå som tillståndshavare, eftersom det i dessa upplägg ofta är föraren som äger det fordon som används i verksamheten. Ansvaret för

exempelvis fordonsunderhåll och andra fordonsrelaterade frågor förskjuts därmed i praktiken till fordonsägaren, det vill säga föraren.

### Risk för osund konkurrens

Transportstyrelsen vill understryka att kravet på ekonomiska resurser är ett självständigt och centralt villkor för trafik tillstånd enligt trafik tillståndsförordningen<sup>1</sup> och yrkestrafiklagen (2012:210). Delegationen mot arbetslivskriminalitet har pekat ut transportsektorn som en riskbransch. Sänkta kapitalkrav sänker den ekonomiska tröskeln, vilket ökar risken för att oseriösa aktörer etablerar sig på marknaden. En sådan utveckling motarbetar arbetet mot brottslighet i branschen såsom falska företag, skenanställningar, överträdelser av kör- och vilotidsregler samt osund konkurrens. Arbetslivskriminaliteten har ofta kopplingar till organiserad brottslighet där transportsektorn används som en del av den kriminella infrastrukturen<sup>2</sup>.

Kravet på ekonomiska resurser syftar till att säkerställa att företag har faktisk kapacitet att fullgöra sina ekonomiska förpliktelser och bedriva en stabil verksamhet över tid. Ekonomikravet syftar även till att säkerställa att företaget kan underhålla sina fordon så att de är i trafiksäkert skick. Transportstyrelsen anser därför att det finns en risk att fler företag med begränsad ekonomisk motståndskraft kan etableras på marknaden, då fler företag kommer att uppfylla de ekonomiska kraven för att beviljas tillstånd. Detta riskerar att motverka syftet med regelverket, nämligen att säkerställa att endast företag med tillräcklig ekonomisk bärkraft får tillträde till marknaden. Ett ökat inslag av företag med låg kapitalbas kan bidra till, snedvriden konkurrens, kortsiktiga affärsmodeller och ökad instabilitet på marknaden.

Trots de risker som Transportstyrelsen har identifierat anser vi dock att förslaget i grunden är positivt, då det bidrar till att harmonisera de finansiella kraven med EU och övriga nordiska länder och därmed skapar mer likvärdiga konkurrensförutsättningar på marknaden för lätta fordon i yrkestrafik. Samtidigt är det viktigt att utvecklingen följs noggrant för att säkerställa att förändringen inte leder till osund konkurrens eller försämrade förutsättningar för en långsiktigt hållbar transportmarknad.

### 5.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Transportstyrelsen kan inte möta det föreslagna ikraftträdandedatumet. Det pågående arbetet med att utveckla ett nytt vägtrafikregister omöjliggör i

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 1071/2009 av den 2 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

<sup>2</sup> Myndighetsgemensam lägesbild organiserad brottslighet 2025.

princip parallella systemförändringar. Då tillståndsdelen beräknas migreras först under hösten 2027, föreslår myndigheten att ikraftträdandet skjuts upp till tidigast andra halvåret 2028. Detta datum är dock preliminärt och styrs av det övergripande utvecklingsarbetet.

#### 6.7.1 Offentligfinansiella effekter för staten

Enligt dagens regelverk omfattas samtliga tillståndshavare av samma finansiella krav, det vill säga att företag som bedriver såväl nationell som internationell yrkesmässig trafik oaktat fordonets totalvikt ska förfoga över kapital och reserver om minst 9 000 euro för första fordonet och 5 000 euro för varje tillkommande fordon.

Den förslagna ändringen innebär att företag som endast bedriver yrkesmässig godstrafik inom Sverige kan komma att omfattas av olika finansiella krav. Vilka krav som gäller blir beroende på om verksamheten bedrivs med fordon över eller under 3,5 ton, alternativt en kombination av olika viktklasser.

Transportstyrelsen kommer därför att behöva göra olika ekonomiska prövningar beroende på vilken typ av verksamhet företaget avser att bedriva, vilket kräver ökade utredningsresurser. Ändringen bedöms även leda till ett högre inflöde av ärenden, framförallt gällande ansökningar om att utöka antalet fordon i verksamheten.

I det fall ett företag omfattas av de lägre finansiella kraven får de, enligt Rådets förslag, endast bedriva verksamhet inom Sverige. Om ett företag ämnar börja bedriva internationell trafik och således ansöker om gemenskapstillstånd, som i dagsläget har en snabb handläggning, kan processen komma att bli längre då det kräver en ny ekonomisk prövning. Transportstyrelsen anser därför att förslaget även bör omfatta företag som bedriver internationell trafik då det skapar större flexibilitet och mindre administrativ börda för företagen.

Förslaget innebär även att Transportstyrelsen behöver göra förändringar i ett eller flera it-system kopplat till trafik tillståndet, bland annat genom att kunna särskilja fordonens viktklass och göra förändringar i de e-tjänster där företagen ansöker om trafik tillstånd samt anmäler förändringar till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bedömer att kostnaderna för systemutveckling uppgår till 1,7 mkr första året och därefter 500 tkr för löpande förvaltning de efterföljande åren. Kostnaderna finansieras med avgifter som tas ut av yrkestrafikföretag och intäkterna redovisas mot inkomstitel på statens budget. Den nuvarande situationen i myndigheten medför att vi har ett ansträngt läge vad gäller it-utveckling på grund av utveckling av nytt vägtrafikregister. Leveranser i projekt skjuts upp och vidmakthållande och planerad vidareutveckling av befintliga system samt

korrigeringar av avvikelser i systemen prioriteras ned. Förslaget innebär även en risk för ökade tillstånds- och tillsynsavgifter som kommer att belasta hela tillståndskollektivet, även de företag som inte omfattas av förändringen.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Sophie Johansson, föredragande.