



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se

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

Wolt Sverige AB har fått rubricerad remiss för yttrande och tackar för den möjligheten.

YTTRANDE

Wolt tillstyrker de föreslagna sänkta kraven på finansiell säkerhet för yrkesmässiga godstransporter under 3,5 ton, som gör att Sverige närmar sig situationen för små fordon i våra nordiska grannländer. Vi anser dock att fordon under 3,5 ton bör helt undantas från yrkestrafiklagstiftningen och anser att det bör övervägas att införa ytterligare lättnader för fordon upp till 4,0 ton.

SKÄLEN FÖR WOLTS YTTRANDE

Wolt har verksamhet i samtliga nordiska länder, där vi knyter samman restauranger, apotek och andra affärer med människor och företag, som har behov av snabba leveranser. Leveranserna utförs av personer som, genom att accepterat vårt erbjudande om viss ersättning baserat på leveransens längd, tyngd, svårighetsgrad och andra faktorer. Vissa leveranser är några hundratals meter – andra flera kilometer. Den minsta gemensamma nämnaren är att de är omedelbara, snabba, oplanerade och bygger på en matchning mellan kurirens egen önskan och överenskommen ersättning.

Den absoluta merparten av våra kurirer genomför leveranser som ett extrauppdrag utanför ordinarie arbete, studier eller tex pension. Färre än (XXX) kurirer utför uppdrag



motsvarande mer än 25 procent av heltid, färre än (YYYY) kurirer utför uppdrag motsvarande mer än 50 procent av heltid.

Det ovan anförda betyder att Sveriges yrkestrafiklagstiftning, tillkommen under en tid när normen för transporter inom yrkestrafiken såg helt annorlunda ut än i dag, behandlar den som levererar en kopp kaffe en söndagskväll på uppdrag av Wolt, med samma krav på sig som den som kommersiellt levererar timmer genom hela landet. Eller det åkeri som transporterar gods åt stora industrier eller matkedjor.

I dag ställs det samma krav på finansiell säkerhet (och tillhörande administration) på den som utför enstaka leveranser av pizza, som den som levererar möbler till Ikea regelbundet och över flera år. Och detta bara i Sverige och inte i några av våra nordiska grannländer.

Wolt tycker därför att det är rimligt att den svenska yrkestrafiklagstiftningen inte ska omfatta fordon upp till 3,5 ton. Detta skulle göra att våra kurirer i Sverige verkar på samma villkor som i våra nordiska grannländer.

Förslaget om sänkt finansiell säkerhet

Förenklingsrådets förslag innebär att kravet för finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton sänks till 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon. I dag är kravet 9 000 euro för första fordonet och 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oavsett vilken totalvikt fordonet har.

Wolt välkomnar sänkningen, som medför att det blir lättare för småföretag och enskilda individer att få ökad lönsamhet genom transporter med små fordon. Den föreslagna reformen leder dock bara till finansiella lättnader men några administrativa lättnader föreslås inte. Kraven fortsätter där vara desamma för budet som en till två gånger i vecka utför en leverans med sin egen bil, som det stora åkeriet som har hundratals anställda och en overhead med stödfunktioner. Vi anser därför att alla fordon upp till 3.5 ton helt skall undantas från yrkestrafiklagens tillämpning.

Om administrationen

Redan innan verksamheten kan starta måste minst en person internt utbildas till trafikansvarig och avlägga prov. Provets innehåll utgår från storskalig godstransport med tunga fordon. Moment om totalvikter, lastning av tungt gods, transport av farligt gods och internationella fraktavtal är inte tillämpliga vid korta leveranser av mat- och



apoteksvaror, vilket gör att utbildningskravet träffar lättfordonsaktörer oproportionerligt hårt. Förenklingsrådet konstaterar själv att provet innehåller moment anpassade för tung trafik och att utbildning därför i regel är nödvändig (avsnitt 4.3), med en uppskattad engångskostnad på cirka 65 000 kronor per trafikansvarig.

Därtill kvarstår en omfattande löpande administration. Fordon måste fortlöpande registreras och avregistreras i vägtrafikregistret, vilket är särskilt betungande i vår verksamhet där en kurir kan utföra leveranser åt flera uppdragsgivare under samma dag. Varje byte kräver att fordonet aktiveras hos den ena och avaktiveras hos den andra. Förenklingsrådet uppskattar kostnaden för enbart detta till cirka 200 000 kronor per år för ett företag med omkring 1 000 fordon (avsnitt 4.3). I vår verksamhet är den faktiska kostnaden väsentligt högre: administrationen kräver två heltidstjänster utöver ordinarie personal.

Att fordon ska vara besiktigade, försäkrade och beskattade är självklart, men de kraven följer redan av annan lagstiftning och gäller oavsett yrkestrafiktillstånd. Det yrkestrafiktillståndet tillför är skyldigheten att fortlöpande administrera och registrera detta per fordon, ett dubbelarbete som blir särskilt betungande för en aktör med många lätta fordon och förare som byter uppdragsgivare under dagen.

Förslaget om att inte helt ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton

Förenklingsrådet har även övervägt ett förslag om att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton. Rådets samlade bedömning utifrån de totala kostnadsbesparingar som förslaget kan ge och de risker med osund konkurrens och svartarbete som ett avskaffande av yrkestrafiktillståndet kan medföra, är att kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton bör finnas kvar.

Wolt, å sin sida, konstaterar att transporter i våra nordiska grannländer fortsätter att ske med fordon upp till 2,5 eller 3,5 ton utan att omfattas av deras motsvarigheter till yrkestrafiklagstiftningen. I Finland har tex. förenklingsarbetet följts upp (jfr rapporten Paransiko sääntelyuudistus liikenteen palveluita? Liikennepalvelulain jälkiarviointi, LVM 2022:11) utan att man – såvitt framgår av ministeriets sammanfattning i rapporten - kunnat påvisa negativa effekter vad gäller skatteundandragande eller konkurrenshämmande effekter. Detta oaktat har redan i dag staten annan möjlighet till kontroll över hur privatpersoners fordon används inom ramen för plattformstjänster genom det sk DAC7- regelverket. Plattformföretag rapporterar i dag in vilka personer



som får ersättning för arbete åt plattformsföretag och vad de får ersättning för. Samtidigt rapporterar egenanställningsföretagen in uppgifter om skatt och arbetsgivaravgifter. När det gäller transporter som sker av människor inom ramen för taxiverksamhet, finns dessutom ett helt eget kontrollsystem upprättat.

Wolt är berett att inom ramen för en avvecklad tillståndsplikt undersöka alternativa vägar för ökad kontroll tillsammans med våra samarbetspartners, så att kurirer följer gällande lagstiftning inom olika områden.

Så, även om det sänkta kravet på finansiell säkerhet är positivt, återstår mycket. Det är inte rimligt att kraven på administration skall vara desamma för kurirer som utför enstaka transporter som på bolag med stora fordonsflottor och som utför transporter över hela Sverige eller tom hela Europa. Den lilla transportören utför en enskild leverans till kanske ett värde av 100-500 kr. Det stora åkeriet lastar hela lastbilen full och kan i en transport utföra transporter till ett värde av miljontals kronor. Det är inte rimligt med samma regelverk för alla transporter.

Kapitalkravet motverkar elektrifiering

Kapitalkravet är konstruerat som en statisk prövning av eget kapital, utan hänsyn till hur kapitalet faktiskt binds i verksamheten. När en aktör investerar i nya fordon — särskilt eldrivna, som kostar mer än exempelvis motsvarande dieselson — flyttas pengarna från kassa till materiella anläggningstillgångar. Dessa skrivs sedan av över, låt säga, 5–8 år, vilket fortlöpande minskar det egna kapitalet via resultaträkningen. Resultatet är paradoxalt: investering i den faktiska verksamheten — fordonen man behöver för att bedriva trafiken — försämrar bolagets förmåga att uppfylla kapitalkravet. Aktörer som behåller äldre, redan avskrivna fordon har det lättare än aktörer som ställer om till el. Regelverket motverkar därmed aktivt den klimatomställning som politiskt sett är önskvärd. Detta talar för en sänkning av kapitalkravet.

Samtidigt vet vi att fordon med batteri väger mer än fordon som drivs med andra bränslen. Elbilar väger generellt **15–30 % mer** än motsvarande bensin- eller dieslbilar. I rena siffror brukar det handla om ungefär **200 till 400 kg extra**, beroende på vilken modell och batteristorlek du jämför. Detta talar för att fordon med en högre vikt än 3,5 ton bör kunna omfattas av lättnaderna.

