

Sänkta krav på finansiell säkerhet för yrkesmässiga godstransporter under 3,5 ton

Förenklingsförslag från Förenklingsrådet

Sammanfattning

Förenklingsrådet föreslår att kraven på finansiell säkerhet för motorfordon under 3,5 ton sänks till trafiktillståndsförordningens miniminivåer för företag som bedriver yrkesmässig godstransport endast i Sverige. Genom förslaget harmoniseras de svenska kraven i högre grad med EU:s trafiktillståndsförordning och de krav som gäller i övriga nordiska länder.

Innehavare av yrkestrafiktillstånd i Sverige ska i dag uppfylla krav på etablering, gott anseende och yrkeskunnande. De ska också förfoga över ekonomiska resurser om 9 000 euro för första fordonet och 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oavsett vilken totalvikt fordonet har.

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. Syftet är att minska regelbördan, underlätta för småföretagare och anpassa kraven till en marknad i förändring, särskilt inom post- och kurirverksamhet där så kallade last mile-transporter blivit allt vanligare. En lägre finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton kan bidra till att frigöra kapital och reserver för både små och stora transportföretag. Sammantaget motsvarar förslaget ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 1,4 miljarder kronor. Det frigjorda kapitalet kan användas för investeringar i fordon, teknik eller personal, vilket stärker företagens konkurrenskraft. Förändringen förväntas även främja nyetableringar och bidra till lägre inträdesbarriärer och ökad konkurrens på marknaden.

År 2024 fanns det cirka 16 000 företag i Sverige med yrkestrafiktillstånd för godstransporter. Dessa företag hade totalt cirka 78 300 fordon i olika viktklasser. Under den senaste tioårsperioden har antalet lätta fordon under 3,5 ton ökat inom godstrafiken – från 15 400 fordon år 2014 till 24 000 fordon år 2024. Digitaliseringen och den växande e-handeln är viktiga drivkrafter bakom förändringen. Transportmarknaden har i dag en mer komplex struktur och består av flera delbranscher med skilda verksamhetsområden, affärsmodeller och förutsättningar. Det gäller inte minst inom post- och kurirbranschen.

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.

De föreslagna bestämmelserna i yrkestrafiklagen (2012:210) föreslås träda i kraft den 1 juli 2027.

Innehåll

Sammanfattning	2
1. Inledning	6
2. Författningsförslag	7
2.1 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	7
3. Bakgrund och gällande rätt	9
3.1 Utveckling och förändring på godstransportmarknaden	9
3.1.1 Fordonsflottan inom den svenska trafiken för gods	9
3.1.2 Trafik och transporter med lätta lastbilar	11
3.1.3 Utvecklingen av e-handeln, gig-ekonomin och last mile-transporter	13
3.2 Gällande rätt	16
3.2.1 Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde	17
3.2.2 Krav för att få bedriva yrkesmässig trafik	18
3.2.3 Villkor rörande kravet avseende ekonomiska resurser	18
3.2.4 Nationella bestämmelser	20
3.3 Transportstyrelsens prövning av de ekonomiska kraven	23
3.4 Tillsynen över yrkestrafiken	23
3.5 Internationell jämförelse	25
3.5.1 Finlands tillämpning av regler om yrkestrafik för godstransport	25
3.5.2 Danmarks tillämpning av regler om yrkestrafik för godstransport	26
3.5.3 En jämförelse mellan kraven i Sverige, Finland och Danmark	28
4. Problemet med dagens reglering	30
4.1 Bakgrund	30
4.2 Fler lätta fordon på dagens transportmarknad jämfört med när bestämmelserna infördes	30
4.3 Tillståndskravet medför kostnader för företagen	31
4.4 Kravet på finansiell säkerhet låser kapital i företagen och hindrar utveckling	32
4.5 Kraven medför trösklar för nya aktörer på marknaden	33
5. Överväganden och förslag	35
5.1 Kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton bör finnas kvar	35
5.1.1 Ett avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton kan ge besparingar för företag	35
5.1.2 Avskaffande av tillståndskravet kan medföra ökad risk för osund konkurrens och svartarbete	35

5.1.3	Förenklingsrådets samlade bedömning av förslaget	38
5.2	Sänkta krav på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton	40
5.2.1	Kraven på finansiell säkerhet bör anpassas till dagens segmenterade godstransportmarknad med fler lätta fordon	40
5.2.2	Sänkta krav på finansiell säkerhet kan frigöra kapital för företagen	44
5.2.3	Det reducerade kravet på finansiell säkerhet kan ge nytta för företagen men också för konsumenter och marknaden i stort	45
5.2.4	Förenklingsrådets samlade bedömning och förslag till författningsändring	46
5.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	47
6.	Konsekvensutredning	49
6.1	Inledning	49
6.2	Problemet och den eftersträlvade förändringen	49
6.3	Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas	50
6.4	Alternativa lösningar som övervägts	50
6.4.1	Alternativ 1: avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton och reducerad finansiell säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton	52
6.4.2	Alternativ 2: avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för företag som bedriver nationella transporter under 3,5 ton	54
6.4.3	Sammanställning övervägda alternativ	55
6.5	Det valda alternativet	56
6.6	Konsekvenser för företag	57
6.6.1	Branscher och uppräkningsbas	57
6.6.2	Uppskattade effekter per företag	59
6.6.3	Påverkan på företagens intäkter	62
6.6.4	Särskilt om små- och medelstora företag	62
6.6.5	Samlad bedömning av kostnader och nyttor för företag	63
6.6.6	Konkurrensförhållanden	64
6.7	Konsekvenser för staten	65
6.7.1	Offentligfinansiella effekter för staten	65
6.7.2	Övriga konsekvenser	65
6.8	EU-perspektiv	68
6.9	Andra konsekvenser	68
6.10	Åtgärder som vidtagits för att begränsa förslagets kostnader och andra negativa effekter	69
6.11	Bedömning av särskilda hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser	69
6.12	Beskrivning av hur och när konsekvenserna kan utvärderas	69
6.13	Bedömning av förslagets genomförbarhet	71
7.	Författningskommentar	73
7.1	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	73

Bilaga 1	75
Antal fordon per bransch uppdelat på vikt	75
Bilaga 2 Analys av alternativt förslag om avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton och sänkt krav på finansiell säkerhet för fordon 2,5–3,5 ton	77

1. Inledning

Förenklingsrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket. Enligt förordning (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket ska Förenklingsrådet inom identifierade områden lämna välmotiverade, konkreta och genomarbetade förslag till regeringen på förenklingsåtgärder som minskar företagens regelbörda och administrativa kostnader eller på annat sätt underlättar för företag att följa befintliga regelverk. Arbetet ska syfta till att främja svensk konkurrenskraft, innovation och nya affärsmodeller.

Förenklingsrådets förslag ska innehålla en bedömning av hur företagens administrativa kostnader påverkas av förslaget, en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredningar (2024:183) samt en redogörelse av förslagets genomförbarhet. I de fall det är aktuellt ska även författningsförslag lämnas.

Förenklingsrådets uppdrag innebär en generell möjlighet att pröva och utreda om en alternativ utformning av ett givet regelverk kan bidra till ett mer effektivt eller ändamålsenligt regelverk där kostnaderna för företagen kan minskas. De resurser som företagen spenderar på att uppfylla olika regelverk har en tydlig alternativ användning och genom att minska kostnaderna kan resurserna i stället användas för att utveckla verksamheten, öka lönsamheten och stärka konkurrenskraften. Samtidigt måste Förenklingsrådet beakta att åtgärderna inte äventyrar måluppfyllelse och berättigade skyddsintressen inom regelområdet på ett otillbörligt sätt. I vissa ärenden är det ofrånkomligt att det uppstår målkonflikter som i slutändan får bli föremål för politisk beredning och beslut.

Det förenklingsförslag som är föremål för denna rapport har inkommit till Förenklingsrådet under hösten 2024 och därefter valts ut för fördjupad utredning och analys. Utredning och beredning av förslaget har genomförts av särskilda utredare på Tillväxtverket, och i arbetet har det även förts dialog med företag, näringslivsorganisationer och berörda myndigheter och departement.

Detta förenklingsförslag har beslutats på Förenklingsrådets sammanträde den 5 februari 2026.

2. Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.
5 b §¹

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.

Om inte annat anges i andra eller tredje 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, och

- 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.

Ett företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige ska förfoga över kapital och reserver 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 som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, 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 endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige enbart med hjälp av 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 motordrivna fordon som används i verksamheten, och

- 900 euro för varje sådant ytterligare fordon som används.

¹ Senaste lydelse SFS 2022:465.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.
 2. Bestämmelserna i 2 kap. 5 b § andra och tredje stycket ska tillämpas även på tillstånd som beviljats före den 1 juli 2027.

3. Bakgrund och gällande rätt

3.1 Utveckling och förändring på godstransportmarknaden

3.1.1 Fordonsflottan inom den svenska trafiken för gods

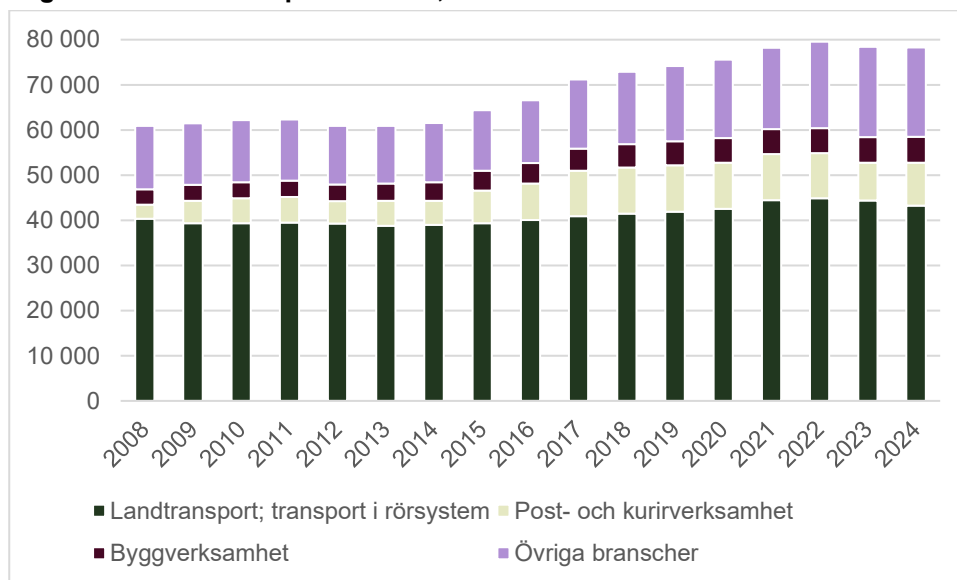
I dagsläget finns det cirka 16 000 företag i Sverige som innehar yrkestrafiktillstånd för godstransporter. Dessa företag disponerar totalt omkring 78 300 fordon i olika viktklasser. Tre branscher (baserat på SNI, svensk näringsgrensindelning) dominerar beståndet och står tillsammans för cirka 75 procent av det totala antalet fordon. Dessa branscher är:

- Landtransport samt transport i rörsystem, med en andel på 55 procent av fordonssflottan,
- Post- och kurirverksamhet, med 12 procent av fordonen,
- Byggverksamhet, med 7 procent av fordonen.

Resterande 25 procent av fordonen finns inom kategorin övriga branscher.

Sedan 2008 har de tre branscher som nämns ovan haft en relativt stabil andel av fordonsparken, från 77 procent år 2008 till 75 procent 2024. Figur 1 visar utvecklingen av antalet fordon per bransch 2008–2024.²

Figur 1. Antal fordon per bransch, 2008–2024



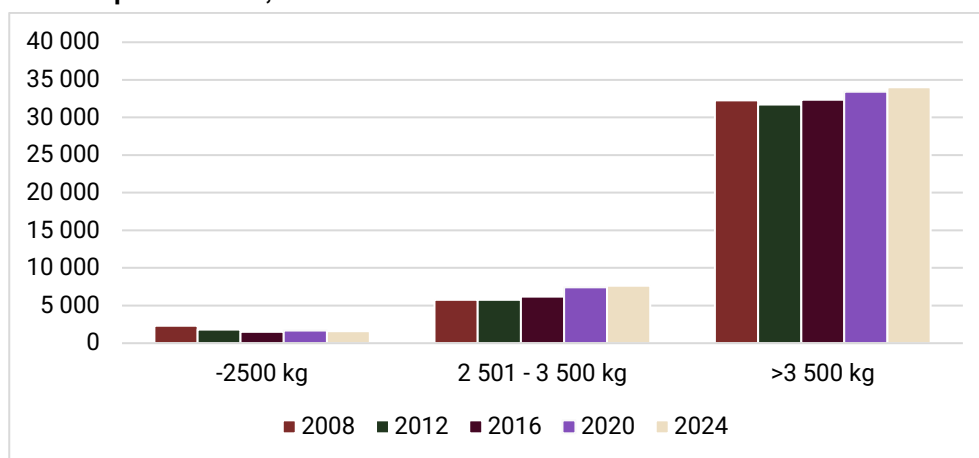
Källa: SCB Fordonsregistret, 2024-12-31.

² SCB Fordonsregistret, 2024-12-31.

Landtransport och transport i rörsystem

Branschen omfattar godstransporter med lastbil, tåg eller andra typer av fordon, persontransporter med buss, tåg och taxi samt specialtransporter av farligt eller tungt gods. I branschen ingår också företag som arbetar med logistik och distribution. Den absoluta merparten av fordonen inom branschen är tyngre fordon som väger över 3,5 ton (cirka 78 procent 2024). Ungefär 18 procent av fordonen väger mellan 2,5 och 3,5 ton och resterande 4 procent är fordon som väger under 2,5 ton. Denna fördelning har varit stabil över tid, vilket framgår av figuren nedan.

Figur 2. Antal fordon inom "Landtransport och transport i rörsystem" fördelat på viktklass, 2008–2024



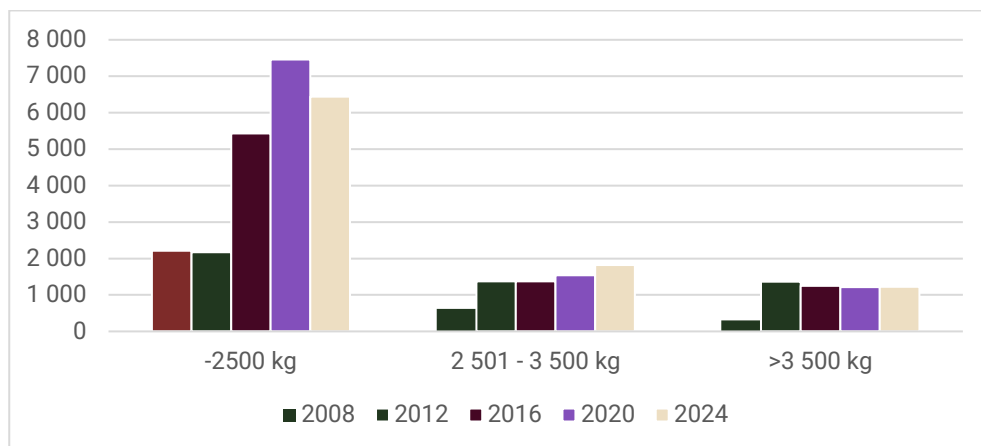
Källa: SCB Fordonsregistret, 2024-12-31.

Post- och kurirverksamhet

Företag inom post- och kurirbranschen bedriver verksamhet inom postdistribution, kurirtjänster, expressleveranser nationellt och internationellt, specialtransporter av värdefulla eller känsliga dokument samt lagerhantering, spårning och distribution för e-handel och företag.

Fordonsflottan inom Post- och kurirverksamhet skiljer sig från den inom Landtransport och transport i rörsystem genom att den består av en högre andel lätta fordon. Den högsta andelen fordon finns i viktsegmentet under 2,5 ton (cirka 68 procent av det totala antalet fordon 2024), cirka 19 procent av fordonen har en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton och endast 13 procent av fordonen är tyngre än 3,5 ton. Ser man till utvecklingen från 2008 och fram till i dag (figur 3) har fordon med en vikt under 2,5 ton och fordon mellan 2,5 och 3,5 ton ökat med i snitt 7 procent per år inom branschen. Under samma period har fordon med en vikt över 3,5 ton ökat med 9 procent per år, men från en lägre nivå.

Figur 3. Antal fordon inom "Post- och kurirverksamhet" fördelat på viktklass, 2008–2024



Källa: SCB Fordonsregistret, 2024-12-31.

Byggbranschen

Byggbranschen står för en förhållandevis liten andel av det totala fordonsbeståndet inom yrkestrafik för gods och har inte uppvisat några större förändringar i fördelningen mellan fordonsklasser över tid. Noterbart är dock att de tyngre fordonen inom byggsektorn har ökat från 2008 och fram till 2024, med en genomsnittlig tillväxt på cirka 4 procent per år för fordon över 3,5 ton och cirka 1 procent för fordon i viktklassen 2,5 till 3,5 ton. För mindre fordon under 2,5 ton har tillväxttakten varit negativ (-2 procent per år).

Övriga branscher

Inom kategorin övriga branscher (baserat på SNI, svensk näringsgrensindelning) består 70 procent av fordonsflottan av fordon med en vikt över 3,5 ton. Vissa branscher har dock en lägre andel tyngre fordon, som till exempel säkerhets- och bevakningsverksamhet, finans- och försäkringsverksamhet och informations- och kommunikationsverksamhet där andelen fordon över 3,5 ton uppgår till mindre än 20 procent. Det totala antalet fordon i var och en av dessa branscher är dock relativt begränsat – mellan 6 och 225 fordon i yrkestrafik för gods. En fullständig lista över samtliga branscher, specificerad på bokstavs nivå samt uppdelad per viktklass, finns i bilaga 1.

3.1.2 Trafik och transporter med lätta lastbilar

Under 2022 genomförde Trafikanalys en pilotundersökning av trafik och transporter med lätta lastbilar.³ Med lätta lastbilar avses lastbilar som har en totalvikt om max 3,5 ton. Av rapporten framgår att lätta lastbilar utgör en

³ Trafikanalys (2023), *Lätta lastbilar 2022*. Statistik 2023:17.

växande del av yrkestrafiken för gods i Sverige, även om de fortfarande står för en mindre andel av den totala fordonsparken. Enligt inhämtad statistik från SCB står fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton för cirka 18 procent av den totala fordonsflottan som omfattas av yrkestrafik.⁴ Omkring fyra procent av det totala antalet lätta lastbilar används i yrkestrafik, men antalet har fördubblats under de senaste tjugo åren. En stor del av de lätta lastbilarna finns i branschen Transport och magasinering⁵, där de används av paketdistributörer och budföretag. Denna utveckling hänger nära samman med den växande e-handeln, som skapat ett ökat behov av snabba och flexibla leveranser.

När det gäller transporter står lätta lastbilar i yrkestrafik för en relativt liten andel av det totala godset på väg. De hanterar ungefär två procent av de mängder som transporteras och endast omkring en procent av transportarbetet, mätt i tonkilometer. Trots det fyller de en viktig funktion genom att möjliggöra leveranser av paket och varor till hushåll och företag.

Enligt Trafikanalys har de lätta lastbilarna i yrkestrafik en särskild roll i det svenska godstransportsystemet. Även om de bara utgör en liten del av den totala fordonsparken kör de betydligt mer än andra lätta lastbilar. I genomsnitt kör en lätt lastbil cirka 1 375 mil per år, men inom branschen Transport och magasinering kör de lätta lastbilarna i snitt nästan 2 000 mil per år. Under en typisk kördag kör en lätt lastbil 76 kilometer, men i distributionstrafik där en stor del företag med yrkestrafiktillstånd finns, är körsträckan avsevärt längre, i genomsnitt 124 kilometer. Detta återspeglar den intensiva användningen av lätta lastbilar i bud- och paketdistribution.

Av rapporten framgår också att de godsmängder som transporteras av de lätta lastbilarna är relativt små jämfört med de som transporteras av tunga lastbilar, men de fyller en viktig funktion i kedjan av transporter. Under en genomsnittlig kördag lastas cirka 160 kilo gods på en lätt lastbil. För de fordon som kör i distributionstrafiken uppgår den genomsnittliga lasten till 593 kilo per dag, vilket är den tyngsta genomsnittslasten bland alla användningsområden. Det innebär att lätta lastbilar inom yrkestrafik för gods, trots sin begränsade kapacitet, är starkt specialiserade på att frakta mindre, men ofta mer tidskritiska sändningar.

⁴ Inhämtad statistik från SCB över antal fordon som omfattas av yrkestrafiktillstånd. Se bilaga 1.

⁵ Trafikanalys använder så kallad primär SNI-kod för att fånga de lätta lastbilarnas branschtillhörighet. Transport och magasinering inkluderar SNI-kod 49–53, dvs. Landtransport; transport i rörsystem, Sjötransport, Lufttransport, Magasinering, varulagring och stödverksamhet avseende transport och Post- och kurirverksamhet.

3.1.3 Utvecklingen av e-handeln, gig-ekonomin och last mile-transporter

Vår analys visar att Post- och kurirverksamheten är den bransch som i störst utsträckning har genomgått en förändring, med en ökning av den totala fordonsflottan och en särskild tillväxt inom segmentet för lätta fordon.

E-handels framväxt är en direkt följd av konsumenternas ökade förväntningar på flexibla leveransalternativ och utgör en central drivkraft bakom den utveckling som skett, och fortsatt sker inom marknaden för godsleveranser. Utöver coronapandemins betydande påverkan på e-handels tillväxt har även den teknologiska utvecklingen varit avgörande. Den möjliggör såväl själva e-handelslösningarna som de avancerade tekniska system, exempelvis spårbarhet, som krävs för effektiva hemleveranser.

Svensk Handel publicerar årligen rapporten Läget i handeln⁶, som bland annat belyser e-handels utveckling. Under 2024 e-handlade svenska konsumenter för cirka 160 miljarder kronor, en ökning med 11 procent jämfört med 2023. Ökningen förklaras av att den genomsnittliga e-handelskonsumenten handlade för något högre belopp än föregående år, men framför allt av att antalet konsumenter som e-handlade ökade. Enligt rapporten uppvisade samtliga varukategorier som Svensk Handel mäter på omsättningsökningar. Under pandemiåren 2020 och 2021 noterades en kraftig tillväxt, följt av en nedgång när konsumenter delvis återgick till tidigare köpbeteenden och fler inköp skedde i fysiska butiker, samtidigt som köpkraften försvagades till följd av ökade levnadskostnader. Jämfört med 2020 är den totala e-handelskonsumtionen något lägre i kronor räknat, men jämfört med 2019 har omsättningen ökat med cirka 60 procent. Motsvarande ökning för detaljhandeln som helhet under perioden 2019–2024, alltså inklusive både fysisk handel och e-handel, uppgår till drygt 20 procent, mätt i löpande priser. E-handeln har därmed under den senaste femårsperioden vuxit avsevärt snabbare än detaljhandeln totalt sett.

E-Barometern, ett samarbete mellan PostNord och HUI Research, följer utvecklingen inom den svenska detaljhandels e-handel. Den senaste analysen visar att företagens förväntningar på e-handelsförsäljningen under årets avslutande månader har ökat, där 40 procent uppger högre försäljningsförväntningar jämfört med år 2022, då motsvarande siffra uppgick till 18 procent. Rapporten visar även att nya affärsmodeller växer fram genom ökade partnerskap, exempelvis inom dagligvaruhandeln där e-handeln ökade med 8 procent under tredje kvartalet 2025. Parallellt med att branschen fortsätter att stärka sin digitala försäljning förändras marknaden genom nya samarbeten och tekniska satsningar.⁷

⁶ Läget i handeln 2025, Svensk Handel.

⁷ Postnord E-barometern Kvartal 3 2025.

Vid en analys av utvecklingen inom e-handeln kan det konstateras att begreppen "gig-ekonomin" och "last mile delivery" har etablerats som en central del av post- och kurirbranschen och uppvisat en stark tillväxt under de senaste åren, särskilt på grund av pandemin då e-handeln hade en betydande tillväxt.

"Gig-ekonomi" är ett begrepp som beskriver trenden att allt fler människor väljer att ta tillfälliga arbeten och korta uppdrag, så kallade "gig", i stället för eller vid sidan av en traditionell anställning. Trenden drivs på av digitaliseringen och förmedlingen av gig-uppdrag sker främst på digitala plattformar via plattformsföretag.⁸

Med "last mile delivery" eller last mile-transporter, avses transporter av gods från ett distributionscenter till kundens dörr eller en postbox. Last mile-transporter tillhandahålls både av traditionella post- och kurirföretag med anställda förare och av aktörer som verkar inom gig-ekonomin. Last mile-transporter är en del av Post- och kurirbranschen men eftersom denna verksamhet inte omfattas av någon specifik SNI- eller branschkod är det svårt att ta fram samlad nationell statistik eller studier som redogör för marknaden i Sverige. Det finns dock viss statistik på europeisk nivå.

Under 2023 stod den europeiska marknaden för 24,1 procent av den globala last mile-marknaden. Den europeiska lastmile-marknaden förväntas växa med en årlig tillväxttakt på 9,3 procent mellan 2023–2030, och marknadsvärdet beräknas uppgå till 630 miljarder kronor, från 370 miljarder kronor under 2023.⁹

I en studie som genomförts av ett internationellt förpacknings- och pappersföretag analyseras last mile-transporter och hur utvecklingen kan se ut framåt. En slutsats i studien är att konsumenternas förväntningar på leveranser har ökat under senare år, bland annat vad gäller miljövänliga leveransalternativ, spårningsmöjligheter, leveranshastighet, flexibilitet i leveranstider samt låga leveranskostnader.¹⁰

I en annan undersökning från 2023 genomfördes 11 000 intervjuer bland konsumenter i bland annat USA, Kanada, Mexiko, Storbritannien, Tyskland, Frankrike, Sverige, Nederländerna och Australien. Studien visade att 74 procent av konsumenterna förväntade sig att få löpande information om var en order finns, 62 procent av konsumenterna handlar från varumärken som levererar varor snabbast och 41 procent anger att om leveransen tar mer än två dagar skulle de vända sig till en annan leverantör. Samtidigt har en stor del av e-handelsföretagen upplevt ökade kostnader för last mile-leveranser under 2024, och kostnaderna förväntas fördubblas under det kommande året. För

⁸ Förklaring om gig-ekonomin hämtad från Skatteverket.

⁹ Grand View Research, 2025 - Europe Last Mile Delivery Market Size & Outlook, 2030.

¹⁰ DS Smith, Last-mile Delivery: The future unpacked, 2025.

att kompensera för detta har vissa verksamheter på den europeiska marknaden höjt sina leveransavgifter, medan andra har ökat produktpriserna. Denna utveckling visar på ett investeringsbehov för att möta kundernas förväntningar.¹¹

De ökade kraven på fler och mer avancerade leveranstjänster utgör i dag en betydande utmaning för både etablerade logistikföretag och nya aktörer på marknaden, som till exempel plattformsföretag. Enligt PostNord efterfrågar konsumenter större valfrihet och snabbare leveranser, samtidigt som behoven varierar och förändras snabbt på en dynamisk marknad. Mottagaren förväntar sig tydligare information om beräknad leveranstid och leveransdag, men nödvändigtvis inte snabbare leveranser. För mindre och lättare leveranser, som dagligvaror, är snabbhet i stället en central faktor. Transportföretag uppger även ett växande behov av att kunna erbjuda kvällsleveranser och leveranser samma dag. Digitaliseringen bedöms ha en stor påverkan på framtidens last mile-transporter. PostNord investerar betydande resurser i denna utveckling, bland annat i teknik som möjliggör spårning av fordon och försändelser.¹²

E-handelspaketens fördelning per leveranssätt har förändrats mellan 2022 och 2023, där andelen hemleveranser har ökat med två procentenheter, från 43 procent 2022 till 45 procent 2023. Samtidigt har användningen av utlämningsställen minskat med tre procentenheter och paketskåp hade en ökning på en procentenhet under samma period.¹³ Dessa siffror illustrerar en tydlig trend där konsumenterna i allt större utsträckning föredrar flexibla leveranser för att få snabbare och mer bekväm service.

Som framgår av statistiken över antalet fordon per viktklass kan det också konstateras att andelen något tyngre fordon under 3,5 ton har ökat. En möjlig förklaring till denna utveckling är att andelen eldrivna fordon, som generellt sett har en tyngre vikt, har ökat. Andelen eldrivna och elhybrida lätta lastbilar i Sverige har fyrdubblats från 2020 till 2024. Elektrifieringen av godstransporter har fått särskilt genomslag efter pandemin, och allt fler aktörer strävar efter att minska sitt klimatavtryck.¹⁴ Exempelvis har PostNord lanserat sin agenda för hållbar logistik där ett av målen är att senast 2027 uppnå helt emissionsfria last mile-transporter i hela Norden.¹⁵ Detta tyder på att vikten av investeringar inom sektorn kommer vara fortsatt hög.

Sammanfattningsvis befinner sig post- och kurirbranschen i en intensiv transformationsfas, driven av förändrade konsumentbeteenden, en snabbt växande e-handel samt ökade krav på snabbhet och flexibilitet i leveranser.

¹¹ SOTI (2024): <https://soti.sk/media/gt5asaun/soti-industry-report-techspectations-consumer-demand-for-digital-transformation-in-retail-swedish-web.pdf>

¹² PostNord, 2020, <https://www.postnord.se/om-oss/nyheter-press-och-artiklar/logistik/ett-samtal-om-the-last-mile-challenge/>

¹³ Transportföretagen (2024). Paketindex.

¹⁴ Transportföretagen, 2024.

¹⁵ PostNord (2022). PostNord utsedd till mest hållbara logistikbolaget av konsumenterna.

Den kraftiga tillväxten inom last mile-transporter, i kombination med framväxten av gig-ekonomin och ökade förväntningar på snabba, hållbara och kostnadseffektiva leveransalternativ, ställer höga krav på branschens aktörer. Samtidigt innebär digitalisering och teknikutveckling både möjligheter och utmaningar, där investeringar i exempelvis spårningssystem, automatisering och AI bedöms vara avgörande för att möta framtida behov. Utvecklingen pekar mot att aktörer inom post- och kurirverksamhet behöver fortsätta anpassa sina affärsmodeller, investera i ny teknik och stärka sin operativa kapacitet för att möta den växande efterfrågan på effektiva, hållbara och kundanpassade leveranser.

3.2 Gällande rätt

Bestämmelser om yrkesmässig trafik på väg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 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 (trafiktillståndsförordningen). Särskilda bestämmelser om internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik inom gemenskapens territorium och om gemenskapstillstånd finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Särskilda regler om internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006. Kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen finns i yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237). Syftet med regleringen är att som en del i ett större paket med olika regelverk medverka till en väl fungerande transportmarknad med konkurrensneutrala förutsättningar.

Tidigare reglerades rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg i rådets direktiv 96/26/EG.¹⁶ I direktivet fastställdes minimivillkor för att få bedriva sådan verksamhet och regler om ömsesidigt erkännande av vissa dokument. Direktivet tillämpades dock inkonsekvent av medlemsstaterna, vilket bland annat ledde till snedvridning av konkurrensen. Av dessa skäl och för att få till stånd en enhetlig tillämpning antogs i stället nu gällande trafiktillståndsförordning.¹⁷ Trafiktillståndsförordningens syfte är att genom gemensamma bestämmelser bidra till att bland annat höja nivån på yrkeskunnandet i vägtransportföretagen, rationalisera marknaden, förbättra

¹⁶ Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

¹⁷ Se skäl 1–5 i trafiktillståndsförordningen.

kvaliteten på tjänster, i vägtransportföretagens, deras kunders och hela näringslivets intresse, samt öka trafiksäkerheten.¹⁸

Yrkestrafiklagen innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bland annat i fråga om vilka företag som omfattas av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde, om närmare krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd och om olämplighetsförklaring och tillsyn. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Myndigheten är även tillsynsmyndighet.

3.2.1 Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde

Trafiktillståndsförordningen reglerar rätten att bedriva yrkesmässig trafik¹⁹ samt utövandet av yrket. Trafiktillståndsförordningen ska tillämpas på alla företag²⁰ som är etablerade i gemenskapen och som bedriver yrkesmässig trafik. Den ska också tillämpas på företag som har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik (art. 1.1 och 1.2). I artikel 1.4 anges dock att förordningen – om inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning – inte ska tillämpas på:

- Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton som uteslutande bedriver nationella transporter i den egna etableringsmedlemsstaten (art. 1.4 a).
- Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton (art. 1.4 aa).
- Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg (art. 1.4 b).
- Företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 km/tim (art. 1.4 c).

För tillämpning av art. 1.4 b ska alla vägtransporter, utom transporter mot betalning eller annan ersättning för vilka ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till

¹⁸ Skäl 1 i trafiktillståndsförordningen.

¹⁹ Enligt artikel 2.3 definieras bedriva yrkesmässig trafik som yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg.

²⁰ Enligt artikel 2.4 definieras företag som en fysisk eller juridisk person, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller en sammanslutning eller grupp av personer som inte är juridiska personer, oavsett huruvida verksamheten bedrivs i vinstsyfte, eller ett offentligt organ, oavsett om detta självt är en juridisk person eller är beroende av en myndighet som är juridisk person, som bedriver persontransporter eller varje fysisk eller juridisk person som i kommersiellt syfte bedriver godstransporter.

yrkesmässig verksamhet, anses som transporter uteslutande i icke-kommersiellt syfte.

I artikel 1.5 finns en generell möjlighet för medlemsstaterna att göra undantag från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i trafiktillståndsförordningen för sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär, eller det korta transportavståndet.

3.2.2 Krav för att få bedriva yrkesmässig trafik

I artikel 3.1 i trafiktillståndsförordningen uppställs krav som ska vara uppfyllda för att få bedriva yrkesmässig trafik. Det handlar om att företaget ska vara etablerat i en EU-stat samt att företaget ska ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. De närmare kraven för att villkoren i artikel 3 ska anses vara uppfyllda anges i artiklarna 5–8. Därutöver ska ett företag som bedriver yrkesmässig trafik utse minst en fysisk person, den trafikansvarige, som uppfyller kraven på gott anseende och har erforderligt yrkeskunnande och som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet, har verklig anknytning till företaget, dvs. är anställd, styrelseledamot, ägare eller aktieägare, eller förvaltar det, eller, om företaget är en fysisk person, är denna person, och är bosatt i gemenskapen (art. 4). Transportföretag som uppfyller kraven i artikel 3 ska, efter ansökan, beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik (art. 11).

Varje medlemsstat ska utse en eller flera behöriga myndigheter för att säkerställa att trafiktillståndsförordningen genomförs på rätt sätt (art. 10). I Sverige är det Transportstyrelsen som utöver tillsyn enligt yrkestrafiklagen (4 kap. 1 § yrkestrafikförordningen). De behöriga myndigheterna ska regelbundet kontrollera att företagen fortlöpande uppfyller villkoren i förordningen (art. 12). Om så inte är fallet, ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas (art. 13). En trafikansvarig ska också under vissa förhållanden förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet (art. 14).

3.2.3 Villkor rörande kravet avseende ekonomiska resurser

Syftet med kravet på finansiell kapacitet är att säkerställa att företaget kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt.²¹ Även i tidigare gällande direktiv angavs att villkoret avseende tillräckliga ekonomiska resurser skulle bestå i att förfoga över tillräckliga ekonomiska medel för att säkerställa att företaget startas och drivs på ett riktigt sätt.²² Regeringen har vidare uttalat

²¹ Skäl 10 i trafiktillståndsförordningen.

²² Artikel 3.3 a, rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

att grundtanken bakom införandet av de ekonomiska kraven inom EU har varit att eftersträva en likabehandling av näringsidkare på transportområdet i de olika länderna. För de enskilda ländernas del tillkommer syftet att ge tillståndsmyndigheten ett verktyg för att kontrollera att en sökande har möjligheter att driva en transportverksamhet på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Samtidigt ger det sökanden en chans att redan före driftstarten få en överblick över sina egna förutsättningar att driva rörelsen vidare efter ett inledande skede.²³

Av artikel 7.1 i trafiktillståndsförordningen framgår att ett företag, för att uppfylla kravet avseende ekonomiska resurser i artikel 3.1 c, fortlöpande ska kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna bevisa att det varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- 9 000 euro för det första motorfordonet som används,
- 5 000 euro för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, och
- 900 euro för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton.

Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton ska, på grundval av årliga räkenskaper som bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, för varje år visa att de förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- 1 800 euro för det första fordon som används, och
- 900 euro för varje ytterligare fordon som används.

Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorier visar att de för dessa fordon förfogar över samma belopp av kapital och reserver som för de fordon som anges i första stycket. I dessa fall ska den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta och kommissionen ska göra informationen allmänt tillgänglig. Utöver bestämmelserna i artikel 7.1 finns ytterligare bestämmelser om ekonomiska resurser i artikel 7.1a-7.2a.

Enligt artikel 7.1a får medlemsstaterna, utöver de krav som anges i artikel 7.1, kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer enligt

²³ Prop. 1997/98:63, *En reformerad yrkestrafiklagstiftning*, s. 62.

medlemsstaternas beslut, inte har utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga organ och inte är i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden.

Enligt artikel 7.2 får den behöriga myndigheten genom undantag från artikel 7.1 godta eller kräva att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg som fastställts av den behöriga myndigheten, exempelvis en bankgaranti eller en försäkring, inbegripet en yrkesansvarsförsäkring från en eller flera banker eller andra finansinstitut, inklusive försäkringsföretag, eller något annat bindande dokument, som utgör en solidarisk garanti för företaget för de belopp som anges i artikel 7.1. Vidare föreskrivs att den behöriga myndigheten genom undantag från artikel 7.1 och i avsaknad av bestyrkta årliga räkenskaper för ett företags registreringsår, ska godkänna att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg, exempelvis en bankgaranti, ett dokument som utfärdats av ett finansinstitut som fastställer tillgång till kredit i företagets namn, eller ett annat bindande dokument enligt vad som fastställts av den behöriga myndigheten, som styrker att företaget förfogar över de belopp som anges i punkt 1 (artikel 7.2a).

3.2.4 Nationella bestämmelser

I yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen finns kompletterande bestämmelser till EU:s trafiktillståndsförordning.

Krav på yrkestrafiktillstånd även för lätta fordon

Av 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen följer att trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen även ska tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Regeringen har i förarbetena uttalat att om trafiktillståndsförordningens möjlighet att undanta sådana transporter från förordningens tillämpningsområde skulle utnyttjas faller kravet på tillstånd för att utföra dessa transporter bort.²⁴ Regeringen uttalade vidare att ett borttagande av kravet på tillstånd skulle innebära minskade administrativa kostnader för de företag som endast bedriver godstransporter med lätta fordon, vilket är positivt. Samtidigt konstaterade regeringen att om tillståndskravet togs bort skulle det också leda till att det inte längre är möjligt att utöva tillsyn över den undantagna verksamheten. Vidare fanns det, enligt regeringen, risk för en snedvridning av konkurrensen på godstransportmarknaden, med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Sammantaget ansåg regeringen att de fördelar som fanns med att ta bort kravet på tillstånd för att bedriva yrkesmässiga godstransporter med lätta fordon inte kunde anses överväga de nackdelar som kunde uppstå vid ett

²⁴ Prop. 2011/12:80, *Nya lagar för yrkestrafik och taxi*, s. 63–64.

sådant förfarande. Regeringen bedömde därför att krav på tillstånd fortfarande skulle gälla för yrkesmässiga godstransporter med personbilar och lätta lastbilar och att trafiktillståndsförordningens bestämmelser även skulle tillämpas på dessa transporter. Även i ett senare lagstiftningsärende har regeringen uttalat att det saknades skäl att ändra tillämpningsområdet för yrkestrafiklagen. Därför ansåg regeringen att företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter även fortsättningsvis ska omfattas av trafiktillståndsförordningens och yrkestrafiklagens tillämpningsområde, även om trafiken bedrivs enbart med lätta fordon.²⁵

I 7 kap. 1 § yrkestrafiklagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om eller i enskilda fall medge undantag från förordning (EG) nr 1071/2009 eller yrkestrafiklagen. Ett beslut om undantag får förenas med villkor. Regeringen har utnyttjat möjligheten att meddela undantag genom särskilda bestämmelser i 1 kap. 4 och 5 §§ yrkestrafikförordningen. Där stadgas att förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen inte ska gälla för bland annat företag som uteslutande bedriver transporter med till exempel utryckningsfordon, transporter av snöröjnings- eller halkbekämpningsmaterial samt vissa transporter av sällskapsdjur.

Tillståndskravet

I 2 kap. 1 § första stycket yrkestrafiklagen ställs det upp krav på tillstånd för den som ska bedriva yrkesmässig trafik. Enligt bestämmelsen får yrkesmässig trafik endast bedrivas av den som har ett sådant gemenskapstillstånd som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller i artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009, och som har utfärdats av den behöriga myndigheten, eller ett yrkestrafiktillstånd. Ett gemenskapstillstånd utfärdat av Transportstyrelsen ger tillståndshavaren rätt att bedriva yrkesmässig trafik både i Sverige och, i den utsträckning som tillåts enligt EU-lagstiftningen, inom EU. Med stöd av ett yrkestrafiktillstånd har innehavaren endast rätt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige.²⁶ Kraven på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande regleras i 2 kap. 2–6 §§.

Nationella krav på ekonomiska resurser

Bestämmelser om krav på ekonomiska resurser finns i 2 kap. 5 a och 5 b §§ yrkestrafiklagen. Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt artikel 3.1 c i trafiktillståndsförordningen, ska viljan och förmågan hos företaget, den trafikansvarige, den verkställande direktören och de som anges i 2 kap. 2 § andra stycket att fullgöra sina

²⁵ Prop. 2021/22:166, *Genomförande av mobilitetspaketet*, s. 26.

²⁶ Se Svedberg, Yrkestrafiklagen (2012:210) 2 kap. 1 §, Karnov (JUNO) [besökt den 29 september 2025].

skyldigheter mot det allmänna beaktas. Om den trafikansvarige, den verkställande direktören eller någon av dem som anges i 2 kap. 2 § andra stycket byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska viljan och förmågan hos den nya personen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna prövas (2 kap. 5 a §).

När det gäller viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna är det alltså en av omständigheterna som ska beaktas vid prövningen. Omständigheten var tidigare en del i prövningen av om kravet på gott anseende kunde anses uppfyllt enligt tidigare lydelse av 2 kap. 4 §.²⁷ Mot bakgrund av att trafiktillståndsförordningen genom införandet av artikel 7.1a kopplade dessa omständigheter till prövningen av kravet på ekonomiska resurser anförde regeringen att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna i stället bör beaktas vid prövningen av det kravet i stället för vid prövningen av kravet på gott anseende.²⁸ Någon ändring i fråga om vad som ska beaktas vid prövningen var dock inte avsedd med ändringen. Att den som ansöker om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik haft en ledande ställning i ett bolag som är eller har varit försatt i konkurs utgör en omständighet som starkt talar emot att bevilja ansökan. En helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet ska dock göras. När exempelvis en konkurs förekommer bör det alltså vid prövningen beaktas vad som är orsaken bakom konkursen och om någon ekonomisk misshandling kan läggas till last (jfr. RÅ 2000 not 34 och HFD 2015 ref 65). Regeringen uttalade också att, i enlighet med tidigare förarbetsuttalanden, bör prövningen som huvudregel omfatta omständigheter som ligger inom tre till fem år tillbaka i tiden.²⁹

När det däremot gäller ekonomisk brottslighet anförde regeringen i förarbetena att det även i fortsättningen ska beaktas vid bedömningen av kravet på gott anseende. Vidare gäller att om ett företag eller en prövad person exempelvis har påförts ett skattetillägg är det en omständighet som även fortsättningsvis ska beaktas vid prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt, eftersom skattetillägg är en sanktion för överträdelse av skattelagstiftningen (jfr. artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen).³⁰

När det gäller de kapital och reserver ett företag ska förfoga över regleras det i 2 kap. 5 b §. Där anges att ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i trafiktillståndsförordningen 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. Regeringen uttalade i samband med genomförandet av det s.k. Mobilitetspaketet att, i

²⁷ Prop. 2021/22:166, s. 116.

²⁸ Prop. 2021/22:166, s. 28.

²⁹ Prop. 2021/22:166, s. 116.

³⁰ Prop. 2021/22:166, s. 28.

likhet med vad som hittills gällt, får medlemsstaterna enligt trafiktillståndsförordningen kräva att företag som är etablerade på deras territorier för lättare fordon förfogar över samma belopp och kapital av reserver som krävs för tyngre fordon samt att skäl saknades att frångå de krav på ekonomiska resurser som hittills gällt i Sverige.³¹

3.3 Transportstyrelsens prövning av de ekonomiska kraven

Kraven på ekonomiska resurser framgår av artikel 7 i trafiktillståndsförordningen. Transportstyrelsen prövar företagens ekonomiska ställning och den finansiella säkerheten när företag ansöker om yrkestrafiktillstånd och när ett företag vill utöka antalet fordon i verksamheten. I prövningen utreder myndigheten företaget och företrädarnas vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna. Myndigheten kontrollerar också om det föreligger skulder till det allmänna eller andra skulder hos de som ingår i prövningskretsen.

Ansökan görs på en blankett från Transportstyrelsen där företaget ska redovisa sina tillgångar och skulder. Företaget redovisar sitt kapital (omsättningstillgångar minus kortfristiga skulder) och reserver (finansiella, materiella och/eller immateriella anläggningstillgångar minus långfristiga skulder där äganderättsförbehåll eller panträtt ställts i tillgångarna). Summan av kapital och reserver ger antalet fordon som företaget kan få tillstånd till. Det ekonomiska underlaget måste vara bestyrkt antingen genom en godkänd eller auktoriserad revisor eller en auktoriserad redovisningskonsult. Den ekonomiska ställningen kan även bestyrkas genom revisionsberättelse i årsredovisningen eller bestyrkt balansrapport. Det är också möjligt att styrka de ekonomiska resurserna genom att en bank eller finansinstitut genom intyg, bankgaranti eller försäkring går i borgen för det aktuella beloppet.³²

Enligt Transportstyrelsen är det vanligt att företag använder fordon som en materiell anläggningstillgång men det krävs också andra tillgångar.

3.4 Tillsynen över yrkestrafiken

För att konkurrensen inom den yrkesmässiga trafiken ska ske på lika villkor är det viktigt att tillståndshavarna följer gällande lagar och bestämmelser. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken. I tillsynsverksamheten samverkar Transportstyrelsen med bland andra Skatteverket, Polismyndigheten och Kronofogdemyndigheten.

Transportstyrelsen kontrollerar kontinuerligt om tillståndshavarna har obetalda skatter och avgifter. Myndigheten underrättas om missförhållanden som kan leda till att tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas, till exempel brott mot regler om kör- och vilotider. Ett yrkestrafiktillstånd kan återkallas

³¹ Prop. 2021/22:166, s. 28.

³² Transportstyrelsens rutinbeskrivning för prövning av ekonomiska krav.

om en tillståndshavare, trafikansvarig eller annan person som prövats vid tillståndsgivningen inte har betalat skatter och avgifter eller gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade brott. Yrkestrafiktillståndet kan också återkallas om förutsättningarna för tillståndet har ändrats.³³

Vid utfärdande av yrkestrafiktillstånd utreder Transportstyrelsen om aktören uppfyller kraven för yrkesmässig trafik. Myndigheten prövar inte om aktören behöver ett tillstånd eller inte. Transportstyrelsens tillsyn ska säkerställa sunda konkurrensvillkor, trafiksäkerhet och goda sociala villkor för förarna. Tillsynen görs på flera sätt. Den grundläggande tillsynen omfattar kontroll utifrån de grundkrav som ska uppfyllas enligt yrkestrafiktillståndet, dvs. etablering, gott anseende, ekonomi och yrkeskunnande. Enligt artikel 12 i trafiktillståndsförordningen ska medlemsstaterna också genomföra kontroller inriktade på företag med högre risk. Transportstyrelsen bedriver därför också en riskbaserad tillsyn som utgår från ett urval baserat på företags riskvärde. Riskvärdet utgår från antalet allvarliga överträdelser i relation till företagets storlek (antal fordon). Värdet tar dock inte hänsyn till andra omständigheter som kan ha betydelse för urvalet och vilken typ av tillsyn som är lämplig. Därför görs också kompletterande urval genom en sektionsövergripande urvalsgrupp inom Transportstyrelsen. En tredje form av tillsyn är den händelsebaserade tillsynen som utgår från underrättelser om brott. Varje år inkommer ungefär 5 000–8 000 underrättelser till Transportstyrelsen. Det handlar om underrättelser om brott som trafikansvariga, övriga prövade och förare i yrkestrafik gjort sig skyldiga till. För att arbeta så resurseffektivt som möjligt gör Transportstyrelsen en gallring av underrättelser utifrån brottens allvarlighetsgrad. Vid prioriteringen i tillsynen vägs följande faktorer in:

- Om problemet orsakar allvarlig skada för konkurrensen och marknaden.
- Om missförhållandet är allvarligt och/eller återkommande och kan ses som ett förtroendeskadligt agerande.
- Om missförhållandet är mycket trafikfarligt.
- Om missförhållandet allvarligt åsidosätter förarens sociala villkor.

Det händelsebaserade urvalet kan även utgå från uppgifter från Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. Det finns också exempel på periodiskt återkommande tillsyn (förartillstånd tredje land) och därutöver finns möjlighet att göra stickprovskontroller.

Straffbestämmelser för brott mot bestämmelser i trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen finns i 5 kap. i yrkestrafiklagen. Exempelvis finns i 5 kap. 1 § en bestämmelse som innebär att den som uppsåtligen bedriver

³³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/gods-och-buss/yrkesmassig-trafik/Tillsyn/> Hämtad 2025-12-22.

yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen eller yrkestrafiklagen utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år. Det finns dock få rättsfall som rör olaga yrkesmässig trafik.

Det görs ingen särskild tillsyn av specifika viktsegment. Förutsättningarna för tillsyn skiljer sig dock åt mellan lätta och tunga fordon. Inom tung trafik finns krav på kör- och vilotider och på färdskrivare. Riskvärdet för företag baseras till stor del på kör- och vilotidsöverträdelser som kan hämtas av färdskrivardata. Något motsvarande krav finns inte bland lätta fordon under 3,5 ton. Från den 1 juli 2026 införs dock krav på kör- och vilotider och färdskrivare även för lätta fordon i internationell trafik.³⁴ För nationell trafik med enbart lätta fordon är det dock svårare att få en överskådlig bild av företagen som grund för tillsyn. Det kräver mer manuellt arbete i urvalsprocessen. Transportstyrelsen har ett prioriterat mål att implementera en metod för att kunna bedriva tillsyn även av lätta fordon, bland annat för att kunna fånga företag med ett stort antal lätta fordon. Den typen av företag och förare faller mellan stolarna i den lagstiftning som finns idag. Det finns visserligen krav på så kallad personlig tidbok per förare som Polismyndigheten har tillsynsmandat över. Enligt Transportstyrelsen är det dock svårare att göra övergripande kontroller av det lätta viktsegmentet.³⁵

3.5 Internationell jämförelse

3.5.1 Finlands tillämpning av regler om yrkestrafik för godstransport

I Finland regleras yrkesmässiga godstransporter på väg precis som i övriga EU-länder enligt EU:s gemensamma bestämmelser kompletterat med nationella regler. Finland har valt att harmonisera de nationella reglerna för yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet i enlighet med den version av EU:s yrkestrafikförordning som kom 2022. Kraven på tillstånd och finansiell säkerhet skiljer sig åt beroende på fordonens eller fordonskombinationernas vikt och om det handlar om nationella eller internationella transporter. Detta är delvis resultatet av en politisk ambition att minska regelbördan.³⁶ Enligt företrädare för den ansvariga myndigheten Traficom har det inte övervägts att införa krav på tillstånd för fordon under 2,5 ton, trots att det funnits vissa tecken på problem med osund konkurrens och bristande arbetsvillkor i Finland.³⁷

Inget tillståndskrav för fordon upp till 2,5 ton

För yrkesmässiga godstransporter som utförs med fordon eller en fordonskombination med en totalvikt på högst 2,5 ton föreligger varken krav

³⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare.

³⁵ Möte med Transportstyrelsen 2025-10-23.

³⁶ Traficom via mejl 2025-01-24.

³⁷ Traficom, mejl 2025-11-17.

på ansökan om tillstånd eller anmälan till den ansvariga myndigheten Traficom. Det ställs inte heller krav på finansiell säkerhet.³⁸

Skilda krav på tillstånd för nationella och internationella transporter med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton

För yrkesmässiga godstransporter med fordon eller fordonskombinationer vars totalvikt överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton krävs en anmälan till den ansvariga myndigheten Traficom vid nationella transporter. Anmälan avser företaget som verksamhetsutövare. Utöver anmälan av företaget som bedriver yrkestrafik ska även fordonet som används för godstrafik registreras för tillståndspliktig användning. Det ställs inga krav på finansiell säkerhet för nationella transporter.

Vid internationella transporter krävs lätt godstrafiktillstånd. Det ställs också krav på finansiell säkerhet motsvarande 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon.³⁹

Fordon över 3,5 ton kräver godstrafiktillstånd

Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter med fordon eller fordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3,5 ton måste ha godstrafiktillstånd. Undantag gäller för godstransporter som utförs med traktor, förutsatt att traktorns högsta tillåtna hastighet inte överstiger 60 km/h, samt för innehavare av persontrafiktillstånd som har rätt att transportera gods med buss.

Den finansiella säkerheten uppgår till 9 000 euro för det första fordonet. För varje ytterligare fordon eller fordonskombination med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton tillkommer 5 000 euro.⁴⁰

3.5.2 Danmarks tillämpning av regler om yrkestrafik för godstransport

Danmark har likt Finland valt att införa undantag och anpassningar som EU:s mobilitetspaket möjliggör i den nationella lagstiftningen.

Inga krav på anmälan eller tillstånd för fordon upp till 2,5 ton

Om godstransporten utförs yrkesmässigt med ett fordon eller en fordonskombination med en totalvikt på högst 2,5 ton föreligger varken krav på ansökan om tillstånd eller anmälan till den danska transportmyndigheten Færdselsstyrelsen. Företagen behöver endast ha körkort för att framföra fordonet. Undantag kan dock förekomma för vissa typer av särskilda transporter, såsom farligt gods eller djurtransporter, vilka omfattas av

³⁸ Traficom, bekräftat via mejl 2025-01-24.

³⁹ Traficom, <https://www.traficom.fi/sv/transport/vagtrafik/godstrafikforetagare>.

⁴⁰ Traficom, <https://www.traficom.fi/sv/transport/vagtrafik/godstrafikforetagare>.

särskilda regler. I övrigt gäller de allmänna näringsrättsliga reglerna för dessa företag.⁴¹

Nationellt tillstånd för transporter med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton där varje enskilt gods väger mer än 11 kilo

För fordon med en totalvikt mellan 2,5 ton och 3,5 ton krävs nationellt tillstånd om de används för yrkesmässig godstransport på väg för annans räkning, under förutsättning att varje enskild godspost väger mer än 11 kilogram. Kravet på finansiell säkerhet är 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon.⁴²

Den så kallade "11-kilosregeln" infördes i syfte att möjliggöra en liberalisering, särskilt för distributions- och budsektorn. Den innebär ett undantag från tillstånds- eller anmälningsplikten när varje enskild godspost som transporteras väger högst 11 kilogram. Denna bestämmelse är politiskt omstridd i Danmark och har visat sig vara svår att kontrollera i praktiken, bland annat eftersom det kan vara otydligt hur en enskild godspost definieras, exempelvis om en påse anses vara en godspost beroende på om den är stängd eller öppen. Regeln har sitt ursprung i behovet av att undanta exempelvis tidningsdistribution men är fortsatt en politiskt känslig fråga.

Före 2019 var det lagligt att utföra nationella transporter av gods för annans räkning i fordon under 3,5 ton utan krav på tillstånd. Detta ändrades 2019 då Danmark införde ett nationellt tillståndskrav för lätta fordon med en totalvikt över 2 ton som användes för yrkesmässig godstransport på väg för annans räkning. Syftet var att få en bättre kontroll på transportmarknaden, som upplevdes vara präglad av bland annat svartarbete. Från den 1 januari 2023 höjdes denna viktgräns till 2,5 ton för att harmonisera den nationella regleringen med EU:s mobilitetspaket, som reglerar det internationella tillståndet för lätta fordon. Det nationella tillståndet gäller enbart transporter inom Danmarks gränser, är digitaliserat och är förenat med en avgift.⁴³

Danmark har på så sätt befunnit sig i en motsatt situation jämfört med Sverige när det gäller EU-kraven. Detta eftersom Danmark har haft en oreglerad marknad för fordon under 3,5 ton som successivt har anpassats för att leva upp till minimikraven i EU.

Internationella transporter med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton

För fordon eller fordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton och som används i internationell trafik eller cabotage, krävs sedan 2022 en anmälan till Færdselsstyrelsen. Det innebär att danska företag som bedriver godstransporter i denna viktklass inte behöver ansöka

⁴¹ Færdselsstyrelsen, bekräftat via mejl 2025-02-24.

⁴² Færdselsstyrelsen, Satser for kapitalkravet, <https://www.fstyr.dk/erhverv/gods-bus-og-varebil/krav-til-virksomhedens-ekonomi-ved-vejtransporttilladelser?>

⁴³ Inhämtad information via mejl från Færdselsstyrelsen 2025-02-24 och Transportministeriet, Nyheter: Varebiler, der leverer små pakker, skal fremover have tilladelse, 2021-04-21.

om fullständigt tillstånd, men måste uppfylla vissa grundkrav och vara registrerade hos myndigheten. Även här är kravet på finansiell säkerhet 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon.⁴⁴

Yrkestrafiktillstånd och högsta finansiella säkerhet för fordon över 3,5 ton

För företag som bedriver yrkesmässig godstransport med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton krävs yrkestrafiktillstånd. Det ställs också krav på finansiell säkerhet på 9 000 euro för det första fordonet och 5 000 euro för varje ytterligare fordon.⁴⁵

3.5.3 En jämförelse mellan kraven i Sverige, Finland och Danmark

I tabell 1 nedan framgår vilka krav på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet som gäller för olika viktklasser i Sverige, Finland och Danmark. Sverige är det enda land som har samma krav för samtliga viktklasser och som tillämpar den högsta nivån på finansiell säkerhet enligt EU-förordningen.

⁴⁴Færdselsstyrelsen, bekräftat via mejl 2025-02-24 och Færdselsstyrelsen, Satser for kapitalkravet, <https://www.fstyr.dk/erhverv/gods-bus-og-varebil/krav-til-virksomhedens-oekonomi-ved-vejtransporttilladelser?>.

⁴⁵Færdselsstyrelsen, Fællesskabstilladelsen, <https://www.fstyr.dk/erhverv/gods/faelleskabstilladelsen> och Færdselsstyrelsen, Satser for kapitalkravet, <https://www.fstyr.dk/erhverv/gods-bus-og-varebil/krav-til-virksomhedens-oekonomi-ved-vejtransporttilladelser?>.

Tabell 1. Sammanställning av krav på yrkestrafiktillstånd per land och viktclass vid nationella transporter

	Sverige	Finland	Danmark
Företag med fordon under 2,5 ton	Krav på yrkes- trafiktillstånd och finansiell säkerhet på: 9 000 euro för det första fordonet 5 000 euro för varje ytterligare fordon	Inget krav på yrkestrafiktillstånd eller finansiell säkerhet.	Inget krav på yrkestrafiktillstånd eller finansiell säkerhet.
Företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton	Krav på yrkes- trafiktillstånd och finansiell säkerhet på: 9 000 euro för det första fordonet 5 000 euro för varje ytterligare fordon	Krav på anmälan, inget krav på finansiell säkerhet vid nationella transporter.	Krav på nationellt tillstånd om varje godspost väger mer än 11 kg, med förenklat utbildningsmoment. Krav på finansiell säkerhet: 1 800 euro för det första fordonet 900 euro för varje ytterligare fordon
Företag med en vikt över 3,5 ton	Krav på yrkes- trafiktillstånd och finansiell säkerhet på: 9 000 euro för det första fordonet 5 000 euro för varje ytterligare fordon	Krav på yrkes- trafiktillstånd och finansiell säkerhet på: 9 000 euro för det första fordonet 5 000 euro för varje ytterligare fordon	Krav på yrkes- trafiktillstånd och finansiell säkerhet på: 9 000 euro för det första fordonet 5 000 euro för varje ytterligare fordon

4. Problemet med dagens reglering

4.1 Bakgrund

Som framgår av avsnitt 3 har Sverige valt att införa samma krav på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet oavsett viktklass på fordonen. Det innebär att även yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lätt lastbil (en totalvikt av högst 3,5 ton) omfattas av krav på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet. Denna ordning gällde även innan EU:s trafikförordning infördes i svensk lag 2011. Regeringens argument för att stå fast vid kraven och inte införa de undantag som EU-förordningen medger för lätta fordon under 3,5 ton, var att ett borttagande av krav på yrkestrafiktillstånd skulle innebära att det inte längre var möjligt att utöva tillsyn över den undantagna verksamheten. Enligt regeringen fanns också en risk för snedvridning av konkurrensen på godstransportmarknaden, med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Ett argument som talade för ett undantag enligt regeringen var att det skulle minska de administrativa kostnaderna för företag som bedriver godstransporter enbart med lätta fordon. I den sammanvägda bedömningen menade dock regeringen att fördelarna med att behålla kraven var större än vinsterna med att undanta kraven på lätta fordon. Krav på tillstånd skulle därför fortsatt gälla för yrkesmässiga godstransporter med personbilar och lätta lastbilar och trafiktillståndsförordningens bestämmelser skulle även tillämpas på dessa transporter.⁴⁶ Regeringen höll fast vid denna bedömning i samband med genomförandet av EU:s mobilitetspaket 2022.⁴⁷

Inom ramen för denna utredning har företag som bedriver transportverksamhet med fordon under 3,5 ton beskrivit att kraven på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet medför kostnader och hinder för företagen. Det handlar om olika typer av kostnader (administrativa, materiella och finansiella) och att kraven på finansiell säkerhet binder företagets finansiella kapital, vilket påverkar företagets möjlighet till investeringar och utveckling. Kraven medför även höga etableringströsklar för nya aktörer på marknaden.

4.2 Fler lätta fordon på dagens transportmarknad jämfört med när bestämmelserna infördes

Sedan lagstiftningen trädde i kraft år 2011 har yrkestrafikmarknaden för gods genomgått omfattande förändringar. En tydlig trend är ökningen av antalet fordon med en totalvikt under 3,5 ton. År 2024 fanns cirka 24 000 fordon som användes i godstrafik med en vikt under 3,5 ton, vilket kan jämföras med cirka 15 400 fordon under 3,5 ton 2014 (se vidare avsnitt 6.6.1). Samtidigt har

⁴⁶ Prop. 2011/12:80, s.63–64.

⁴⁷ Prop. 2021/22:166, s.25–26.

marknaden utvecklats till en mer komplex struktur som består av flera delbranscher med skilda förutsättningar, verksamhetsområden och affärsmodeller. Dessa skillnader påverkar förutsättningarna för olika typer av företag inom yrkestrafikbranschen och medför konsekvenser för företag som främst använder lätta fordon.

4.3 Tillståndskravet medför kostnader för företagen

För att få bedriva yrkesmässig trafik ska ett företag vara faktiskt och fast etablerat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och tillräckligt yrkeskunnande. Ett företag som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik ska utse minst en fysisk person – en trafikansvarig – som ska uppfylla vissa krav. Uppfylls alla krav, ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bland annat vad gäller de krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd.⁴⁸

Utifrån intervjuer med företag som innehar yrkestrafiktillstånd för fordon med en totalvikt om 3,5 ton har vi kartlagt kostnader som är förknippade med yrkestrafiktillståndet. En närmare analys av kostnader finns i konsekvensanalysen i kapitel 6.

De **administrativa kostnaderna** avser kostnader för att ansöka om trafiktillstånd och kostnader kopplade till anmälan och avanmälan av fordon i vägtrafikregistret. Att ansöka om yrkestrafiktillstånd är en engångshändelse och det handlar inte om några stora belopp, men för en liten aktör kan ansökningskraven upplevas som en tröskel. För anmälan och avanmälan av aktiva fordon i vägtrafikregistret finns en skillnad mellan de aktörer som har få fordon och anställda förare och de aktörer som har en större fordonsflotta med förare som arbetar för flera uppdragsgivare parallellt. Den senare kategorin rör särskilt företag inom gig-ekonomin och last mile-transporter och det är också i dessa företag som den administrativa hanteringen att på- och avregistrera fordon i vägtrafikregistret är mest omfattande. Den trafikansvariga behöver här dagligen kontrollera och uppdatera registret över aktiva fordon, vilket kan jämföras med företag med färre fordon och anställda förare där det görs färre förändringar och där den administrativa tidsåtgången för på- och avregistrering därför är marginell. Den uppskattade årliga administrativa kostnaden för att på- och avregistrera fordon för ett företag inom gig-ekonomin med en fordonsflotta på ungefär 1000 fordon uppgår till cirka 200 000 kronor.

De **materiella kostnaderna** handlar framför allt om kostnader för den utbildning som en trafikansvarig behöver genomgå för att avlägga det prov som krävs för att erhålla tillståndet. Utifrån genomförda beräkningar uppgår

⁴⁸ Prop. 2021/22:166, s.24–25.

den totala engångskostnaden till cirka 65 000 kronor per trafikansvarig och företag. Detta inkluderar både utbildning och att utföra provet. Utbildningskostnader utgör den största delen av denna kostnad. Företag inom det aktuella segmentet har uppgett att utbildning i regel är nödvändig, eftersom provet innehåller moment som även är anpassade för verksamhet med tunga fordon. De materiella kostnaderna varierar beroende på bland annat individens förkunskaper, behov av utbildning samt om utbildningen genomförs i fysisk eller digital form. Om en individ inte behöver genomgå utbildning uppgår kostnaden till cirka 3 000 kronor, vilket inkluderar avgift för prov samt den tidsåtgång som krävs för att genomföra provet. En mer detaljerad redogörelse för de materiella kostnaderna redovisas i bilaga 2.

De **finansiella kostnaderna** består av den avgift på 12 500 kronor som ett företag betalar när de ansöker om yrkestrafiktillstånd. Det är en engångskostnad för företaget och den betalas inte tillbaka vid nekad ansökan. Därutöver tillkommer en årlig avgift om 3 100 kr för tillsyn som ska betalas av företaget.

De sammanlagda kostnaderna för ett företag som bedriver transportverksamhet med lätta fordon varierar alltså beroende på vilken verksamhet som bedrivs, hur stor fordonsflottan är och vilken administration den kräver. För företag med ett stort antal fordon och förare som arbetar för flera uppdragsgivare kan kostnaderna uppgå till totalt cirka 200 000 kronor per år, utöver engångskostnader om cirka 80 000 kronor (utbildning trafikansvarig och avgift för yrkestrafiktillståndet). Detta påverkar förutsättningarna för utveckling i företagen. Det kan också vara konkurrenshämmande för nya aktörer på marknaden i förhållande till redan etablerade företag.

4.4 Kravet på finansiell säkerhet låser kapital i företagen och hindrar utveckling

I Sverige ska innehavare av yrkestrafiktillstånd utöver krav på etablering, gott anseende och yrkeskunnande förfoga över ekonomiska resurser om 9 000 euro för första fordonet och 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oavsett vilken totalvikt fordonet har. Den finansiella säkerheten kan uppfyllas antingen genom kapital och reserver inom den juridiska enhet som ansöker om tillståndet eller genom en bankgaranti. Enligt Transportstyrelsen använder de flesta företag kapital och andra reserver. Transportstyrelsen fastställer årligen genom föreskrift valutakursen för den finansiella säkerheten i svenska kronor. För 2025 uppgår den finansiella säkerheten till 101 790 kronor för det första fordonet och 56 550 kronor för varje ytterligare fordon.

Kravet på finansiell säkerhet medför stora konsekvenser för små företag men också för företag som har ett stort antal fordon. Eftersom den finansiella

säkerheten är knuten till antalet fordon oavsett vikt slår den hårdare för företag med stor fordonsflotta. En jämförelse mellan två olika typföretag – ett med 10 fordon och ett med 1000 fordon – visar att den finansiella säkerheten för ett företag med tio fordon motsvarar ett belopp på cirka 600 000 kronor, medan motsvarande beräkning för ett företag med 1 000 fordon ger en finansiell säkerhet på cirka 56,6 miljoner kronor.

Enligt intervjuer med berörda företag innebär kravet på finansiell säkerhet att kapital binds i verksamheten och inte kan användas för investeringar eller andra utvecklingssatsningar, vilket riskerar att hämma och hindra företagens utveckling.

4.5 Kraven medför trösklar för nya aktörer på marknaden

För nyetablerade företag innebär kravet på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet engångskostnader för tillståndsansökan, utbildning och avgifter enligt ovan men också krav på finansiell säkerhet. Kravet på finansiell säkerhet syftar till att säkerställa att företaget har tillräcklig ekonomisk stabilitet för att bedriva verksamheten på ett ansvarsfullt sätt, men kan i praktiken utgöra en betydande tröskel för inträde.

Särskilt för små företag, enmansföretag eller nystartade bolag som inte har enkel tillgång till externt kapital, innebär kravet att egna medel måste bindas upp eller att en bankgaranti behöver införskaffas vilket innebär ytterligare löpande kostnader i form av räntekostnader. Detta kan påverka företagets likviditet negativt och minska möjligheterna att göra nödvändiga investeringar. I vissa fall kan kravet på finansiell säkerhet fördröja en etablering eller innebära att aktörer avstår från att starta verksamhet inom godstrafikbranschen.

Problematiken förstärks av att kravet på finansiell säkerhet är fastställt till ett enhetligt belopp per fordon och inte tar hänsyn till verksamhetens faktiska omfattning eller företagets storlek. För företag som avser att etablera sig i liten skala kan kravet därför upplevas som oproportionerligt.

För att bilda ett aktiebolag krävs enligt aktiebolagslagen (2005:551) ett aktiekapital om minst 25 000 kronor. För att starta ett företag inom yrkestrafik krävs däremot, till följd av kravet på finansiell säkerhet, att cirka 101 790 kronor binds upp för att uppfylla kravet för ett enda fordon. För varje ytterligare fordon krävs att ytterligare cirka 56 550 kronor binds upp i företaget. Sammantaget innebär detta att ett företag som bedriver godstransporter med ett fordon behöver binda upp cirka fyra gånger så mycket kapital som den miniminivå som krävs för att bilda ett aktiebolag, vilket kan anses oproportionerligt i förhållande till de generella kapitalkrav som gäller för företagande.

Även för större företag innebär kravet på finansiell säkerhet att betydande kapital kan behöva bindas upp vid såväl etablering som expansion. Det är samtidigt rimligt att anta att större företag generellt har ett väsentligt högre kapital och reserver än den miniminivå som krävs för att bilda ett aktiebolag enligt aktiebolagslagen.

Sammantaget riskerar kravet på finansiell säkerhet att verka konkurrenshämmande genom att både höja trösklarna för nya aktörer och begränsa etablering och tillväxt även för större företag. De höga kraven på finansiell säkerhet i Sverige riskerar också, i jämförelse med exempelvis de lägre nivåer som gäller i Danmark och Finland, medföra att svenska transportföretag får konkurrensnackdelar i förhållande till europeiska företag. Det kan också innebära att den svenska marknaden för transporttjänster hämmas genom att färre företag (både svenska och utländska) etableras. Detta kan i sin tur påverka prissättningen för godstransporter med lätta lastbilar för svenska konsumenter i förhållande till europeiska konsumenter.

5. Överväganden och förslag

5.1 Kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton bör finnas kvar

Bedömning: Förenklingsrådet har övervägt ett förslag som innebär att kravet på yrkestrafiktillstånd tas bort 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.

Skälen till bedömningen:

5.1.1 Ett avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton kan ge besparingar för företag

Förenklingsrådet har övervägt ett förslag att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton. Detta i syfte att i högre grad harmonisera de svenska kraven gentemot trafiktillståndsförordningen och andra EU-länder samt att förbättra förutsättningarna för företag som bedriver transportverksamhet med fordon under 2,5 ton. Ett avskaffande av yrkestrafiktillståndet för fordon under 2,5 ton skulle ge kostnadsminskningar och minska den administrativa bördan särskilt för företag inom post- och kurirbranschen liksom inom last mile-transporter som har ett stort antal lätta fordon som dagligen behöver på- och avregistreras.

Rådets beräkningar av administrativa, materiella och finansiella kostnader för företag, och som redovisas närmare i konsekvensanalysen i kapitel 6, visar att ett sådant förslag skulle ge totala kostnadsbesparingar för etablerade företag med fordon under 2,5 ton på totalt 4,3 miljoner kronor per år. För nyetableringar skulle ett avskaffande av yrkestrafiktillståndet för fordon under 2,5 ton innebära att företag med endast sådana fordon inte skulle behöva ansöka om tillstånd eller genomgå utbildning och genomföra prov för att påvisa yrkeskunnande. På total nivå skulle förslaget därför innebära kostnadsbesparingar för nyetableringar motsvarande cirka 6,4 miljoner kronor per år. Det skulle i sin tur innebära sänkta inträdesbarriärer till transportmarknaden och göra det enklare att etablera ett transportföretag.

5.1.2 Avskaffande av tillståndskravet kan medföra ökad risk för osund konkurrens och svartarbete

Under arbetet med förslaget har flera olika aktörer framfört till Förenklingsrådet att yrkestrafiktillståndet har stor betydelse för att säkerställa gott anseende och ordning och reda i yrkestrafikbranschen. Genom

krav på tillstånd kan staten säkerställa att seriösa aktörer agerar på marknaden och att de omfattas av kontroll och tillsyn. Rådet har också fått del av information och fakta som talar för att behålla kravet på yrkestrafiktillstånd även för fordon under 2,5 ton. I det följande redogörs för den information som har framkommit bland annat genom kontakter med myndigheter och företrädare för branschorganisationer.

Kontroller visar på osund konkurrens och svartarbete inom transportbranschen

Ett argument som framförts av företrädare för myndigheter och branschorganisationer är att transportbranschen är en riskbransch för osund konkurrens och svartarbete. Det framkommer också i flera granskningar som Skatteverket gjort.

I Skatteverkets årliga attitydundersökning bland företag framkommer att branschen Vägtransport (som består av vägtransport, godstrafik och flyttjänster) är en bransch där företagare upplever att de i stor utsträckning är utsatta för konkurrens från företag inom branschen som skattefuskar. Företagen svarar också att det ofta förekommer svarta löner i branschen och de sätter ett relativt lågt betyg på Skatteverkets förmåga att bekämpa skattefusket.⁴⁹ I en rapport om svarta arbetsinkomster baserade på Skatteverkets revisioner åren 2017–2022 framkommer det även att branscherna vägtransport av gods respektive övrig transport, magasinering och flyttjänster är branscher där det förekommer svarta arbetsinkomster. Även om branscherna inte tillhör de med högst svart arbetsinkomst ligger de ändå relativt högt i förhållande till flera andra branscher. En av Skatteverkets slutsatser är att de branscher som tidigare hade högst andel svarta inkomster har fortsatt höga andelar. Bland dessa ingår branschen övrig transport, magasinering och flyttjänster.⁵⁰ Skatteverket har även genomfört en riktad kontroll av matbudsföretag under perioden 2021–2023. Enligt rapporten fanns stora brister i redovisningen av inkomst och löner hos företagen. Det förekom oredovisade intäkter, momsusk och bristande bokföring i ett stort antal ärenden och företagen behövde betala skattetillägg på 77,7 miljoner kronor. Kontrollen pekade också på problem med utnyttjande av arbetskraft.⁵¹ I en granskning av åkeribranschen 2021–2024 framkom skattefusk om 100 miljoner kronor. Enligt Skatteverkets utredare är det inte ovanligt att bolag inom åkeribranschen försöker dölja löner för att undvika arbetsgivaravgifter. Det görs genom felaktiga traktamenten, oriktiga fakturor och avdrag för kostnader för underentreprenörer som avser löner till anställda. Brister i

⁴⁹ Skatteverket (2025), *Skatteverkets årliga attitydundersökning 2024. Resultatrapport för företag*. En rapport från Skatteverkets analys- och dataenhet, 17 februari 2025, Rapportnummer: 2025:04, s. 19, 21, 22 och 24.

⁵⁰ Skatteverket (2024), *Svarta arbetsinkomster. Beräkningar baserade på Skatteverkets revisioner åren 2017–2022. En rapport från Skatteverkets analys- och dataenhet*, 16 december 2024. Rapportnummer: 2024:14.

⁵¹ Skatteverket (2023), *Riktad kontrollinsats av matbudsföretag*, rapportnummer 8–2649765, 2023-11-24.

bokföringen är också vanligt enligt Skatteverket. Fusket är vanligast bland svenska åkerier som transporterar varor mellan olika länder.⁵²

Förenklingsrådets sammantagna bild utifrån Skatteverkets kontroller är att det förekommer osund konkurrens inom transportbranschen.

Yrkestrafiktillståndet är ett av flera verktyg som ger förutsättningar att kontrollera aktörerna inom branschen. Detta har också lyfts till Förenklingsrådet av flera aktörer.

Ny bestämmelse ger förutsättningar för Polismyndigheten att identifiera fall där transporttjänster utförs utan tillstånd

Den 15 november 2025 trädde en ny bestämmelse i förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet i kraft, som syftar till att motverka osund konkurrens inom transportsektorn. Enligt 7 e § i förordningen ska Skatteverket lämna ut vissa uppgifter från beskattningsdatabasen till Polismyndigheten i den utsträckning det behövs för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet eller utreda eller lagföra brott enligt yrkestrafiklagen. Den nya bestämmelsen ger Polismyndigheten bättre verktyg att identifiera fall där transporttjänster utförs av personer utan yrkestrafiktillstånd. Transporttjänster som ingår i rutsystemet, till exempel flyttjänster, omfattas i vissa fall av reglerna för yrkestrafik och kräver yrkestrafiktillstånd från Transportstyrelsen. Enligt uppgifter från Polismyndigheten är det vanligt att företag inom bland annat flyttbranschen saknar yrkestrafiktillstånd trots att det krävs.

Förordningsändringen innebär att Skatteverket ska lämna ut vissa typer av uppgifter till Polismyndigheten där en utförare har begärt utbetalning från Skatteverket för transporter som kräver särskilt tillstånd. Uppgifterna ska lämnas ut i den utsträckning som behövs för att förebygga, förhindra eller upptäcka brottslig verksamhet samt utreda eller lagföra brott enligt yrkestrafiklagen.⁵³ De stärkta kontrollförutsättningarna för Polismyndigheten bygger på att uppgifter från Skatteverket kan kontrolleras mot uppgifter om ett företag innehar yrkestrafiktillstånd eller ej. Yrkestrafiktillståndet är därför ett viktigt verktyg för att denna typ av kontroller ska kunna genomföras.

Problem med arbetslivskriminalitet och bristande arbetsvillkor

Ytterligare ett argument som framförts från olika aktörer gäller problem med arbetslivskriminalitet och bristande arbetsvillkor inom transportbranschen.

Enligt Delegationen mot arbetslivskriminalitet är transportbranschen en riskbransch för arbetslivskriminalitet. Problemen skiljer sig åt för olika delbranscher och typ av transporter. De största riskerna antas finnas inom godstransporter och taxiverksamhet. Delegationen lyfter fram att

⁵² <https://www.transportarbetaren.se/skattefusk-for-100-miljoner-kronor-inom-akeribranschen/> Hämtad 2025-10-13.

⁵³ Finansdepartementet, pressmeddelande 2025-10-09, Informationsdelning för att motverka osjyst konkurrens.

transporttjänster ofta utförs av utländsk arbetskraft och det förekommer att arbetstagare saknar arbetstillstånd eller rätt att uppehålla sig i Sverige. Polismyndigheten har exempelvis upptäckt illegal arbetskraft vid kontroller av mindre lastbilar som kör gods av olika slag och flyttfirmor som kör med mindre fordon. Ett annat exempel som lyfts fram är att företag, bland annat digitala plattformsföretag, undviker sitt arbetsgivaransvar och den arbetsrättsliga lagstiftningen genom att anlita vad som benämns som egenföretagare men som egentligen bör ses som arbetstagare (så kallade falska egenföretagare). Enligt delegationen finns det en samsyn hos myndigheter och bransch att kontrollen av last mile-transporter inom gig-ekonomin är för begränsade.⁵⁴

Även andra aktörer har lyft fram problemet med anställningsförhållanden inom plattformsföretag och last mile-transporter. Det handlar om att de som utför transporterna inte är anställda av plattformsföretaget utan är egenanställda uppdragstagare. Anställningen sker genom en tredje part, så kallade egenanställningsföretag. Den tredje parten fungerar som arbetsgivare och sköter det administrativa (fakturerings och inbetalning av skatt med mera) för den egenanställda mot viss provision.⁵⁵ Bland plattformsföretag som inte har anställd personal utan ger uppdrag till egenanställda är det också vanligt att de fordon som används för transporterna ägs av de egenanställda och inte av plattformsföretaget. I stället för att betala för fordonet betalas en milersättning till de egenanställda som ställer sina fordon till förfogande. Detta beskrivs som ett sätt för plattformsföretag att minska kostnaderna och pressa priser på en hårt konkurrensutsatt marknad vilket i sin tur leder till ökad press på andra företag i branschen och särskilt på dem med anställd personal. Uppfattningen från konkurrerande företag med anställd personal är att plattformsföretagen utnyttjar utsatta människor och tvingar dem att arbeta till för låg lön. Från fackligt håll drar man slutsatsen att detta i förlängningen leder till dålig arbetsmiljö, dåliga löner och arbetsvillkor för anställda i branschen som helhet.⁵⁶

5.1.3 Förenklingsrådets samlade bedömning av förslaget

Förenklingsrådets beräkningar visar att ett avskaffande av kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton skulle innebära kostnadsbesparingar både för etablerade företag och nyetableringar. Besparingarna motsvarar totalt 4,3 miljoner kronor årligen för etablerade företag och totalt 6,4 miljoner kronor för nyetableringar. Förenklingsförslaget skulle bidra till att sänka inträdesbarriärerna till transportmarknaden och möjliggöra för nya aktörer att etablera sig och erbjuda nya lösningar vilket ligger i linje med Förenklingsrådets uppgift att främja konkurrenskraft,

⁵⁴ SOU 2025:25, *Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete*. Slutbetänkande av Delegationen mot arbetslivskriminalitet, s.138 ff.

⁵⁵ <https://verksam.se/starta-foretag/andra-satt/utfora-tillfalliga-uppdrag-egenanstalld> Hämtad 2025-12-10.

⁵⁶ Transportarbetarförbundet m.fl. (2021). *Fri frakt till ett högt pris - En analys av e-handels utveckling och hållbarhet*.

innovation och nya affärsmodeller. Förslaget skulle också innebära en ökad harmonisering av de svenska kraven gentemot EU-rätten och de krav som gäller i de övriga nordiska länderna.

I Förenklingsrådets uppgift ligger att lämna välmotiverade, konkreta och genomarbetade förslag till regeringen. Här ingår att göra avvägningar mellan möjliga målkonflikter, nyttor och kostnader. Som framgår ovan har rådet fått tydliga signaler om att yrkestrafiktillståndet är ett viktigt verktyg för att säkerställa gott anseende och ordning och reda inom transportbranschen. Genom yrkestrafiktillståndet ökar möjligheterna till kontroll och att de problem och brister som finns i form av osund konkurrens och svartarbete inom branschen kan stävjas och motarbetas. Regeringens nyligen införda bestämmelse om utökad skyldighet för Skatteverket att lämna information till Polismyndigheten och som ger Polismyndigheten möjlighet att identifiera fall där transporttjänster utförs av personer utan yrkestrafiktillstånd är en del i det arbetet.

Rådet har mot bakgrund av detta ställt de potentiella kostnadsbesparingarna för företag som förslaget kan ge mot de risker i form av osund konkurrens och brottslighet som myndigheter och andra ser med förslaget. Rådets slutsats är att kostnadsbesparingarna för företag utifrån förslaget är relativt små, även om de för det enskilda företaget kan ha stor betydelse. De stora effekterna för företagen kan i stället uppnås genom rådets förslag om sänkta krav på finansiell säkerhet (se avsnitt 5.2). Eftersom riskerna med att ta bort kravet på yrkestrafiktillståndet överväger de vinster som förslaget totalt kan ge för företag gör Förenklingsrådet bedömningen att förslaget utifrån rådande omständigheter är mindre lämpligt att genomföra. Om omständigheterna skulle förändras i någon väsentlig del i framtiden, exempelvis vad gäller yrkestrafiktillståndets roll som verktyg för att stävja osund konkurrens och brottslighet, eller att kostnaderna för administration av yrkestrafiktillstånden skulle öka, kan det dock finnas anledning att ompröva bedömningen i denna del.

Rådet vill dock tydliggöra att när det gäller problemen med arbetsvillkor inom transportbranschen och särskilt plattformsföretag och last mile-transporter är det rådets uppfattning att det i första hand har att göra med arbetsrättsliga frågor och inte kraven på yrkestrafiktillstånd eller finansiell säkerhet. Arbetsvillkoren för egenanställda har varit föremål för ett flertal statliga utredningar⁵⁷ och i januari 2026 överlämnades en statlig utredning om genomförande av EU:s plattformsdirektiv till regeringen.⁵⁸ Syftet med plattformsdirektivet är att skapa tydligare regler, stärka arbetstagarnas position och säkerställa att digitala plattformar använder data och algoritmer på ett rättvist och transparent sätt. Målet är att förbättra arbetsvillkor och

⁵⁷ SOU 2017:24, SOU 2021:55, SOU 2022:45 och SOU 2025:25.

⁵⁸ SOU 2026:3, *Genomförande av plattformsdirektivet*.

skydd för alla som arbetar via plattformar i EU. I utredningens slutbetänkande föreslås en ny lag – lagen om plattformsarbete – som ska gälla enskilda personer som utför plattformsarbete och som föreslås träda i kraft den 2 december 2026. Lagen ska bland annat säkerställa att personer som utför plattformsarbete inte felklassificeras som egenföretagare när de i praktiken är arbetstagare. Detta ska bidra till att förbättra arbetsvillkoren för alla som arbetar via digitala plattformar. Utredningens förslag förväntas även bidra till bland annat stärkt tillsyn och rättssäkerhet.

Från den 1 juli 2026 införs också nya EU-regler som innebär ytterligare krav för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton som används vid internationella transporter inom EU. Reglerna är desamma som de som gäller för tunga transporter över 3,5 ton och omfattar regler för kör- och vilotider, utstationering av förare (inklusive minimilön) och obligatorisk installation av smarta färdskrivare.⁵⁹ Även detta kommer bidra till att förbättra och skärpa kontrollen av arbetsvillkor och arbetsmiljö för förare inom yrkestrafiken. Rådets slutsats utifrån detta är att frågan om arbetsvillkor inte har någon påverkan på rådets förslag.

5.2 Sänkta krav på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton

Förslag: Kraven på finansiell säkerhet för motorfordon understigande 3,5 ton bör sänkas till trafiktillståndsförordningens miniminivåer för företag som bedriver yrkesmässig godstransport endast i Sverige.

Skälen till förslaget:

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

Sedan EU:s trafiktillståndsförordning infördes i svensk lag 2011 har godstransportmarknaden utvecklats och förändrats. Marknaden för godstransporter har i dag en mer komplex struktur med fler delbranscher som i sin tur har skilda förutsättningar och affärsmodeller. Digitaliseringen och den växande e-handeln är viktiga drivkrafter bakom förändringen tillsammans med utvecklingen av plattformsföretag och gig-ekonomin. Förändringen har även påverkat fordonsflottan med en ökning av andelen lätta fordon under 3,5 ton. År 2024 fanns cirka 24 000 fordon som används i yrkestrafik av gods med en vikt under 3,5 ton, vilket kan jämföras med cirka 15 400 fordon under 3,5 ton 2014.

⁵⁹ Artikel 2.aa i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare.

Samtidigt som transportmarknaden för gods har förändrats har kraven på finansiell säkerhet varit desamma sedan de infördes. Det ställs samma krav på finansiell säkerhet för ett företag som bedriver godstransportverksamhet med tunga fordon över 3,5 ton som ett företag som har lätta fordon under 3,5 ton. I förarbetena till regleringen (se avsnitt 3.2.4) utgår regeringens argumentation framför allt från kravet på yrkestrafiktillstånd och inte specifikt den finansiella säkerheten. Regeringen ansåg då, till skillnad från de möjligheter som angavs i trafiktillståndsförordningen, att samma villkor ska gälla för lätta respektive tunga fordon med argumentet att det annars finns risk för snedvriden konkurrens på godstransportmarknaden och en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Detta argument användes även i samband med införandet av EU:s mobilitetspaket 2022. I praktiken har dock kravet om lika villkor kommit att gälla både för krav på yrkestrafiktillstånd och för finansiell säkerhet.

I våra kontakter med olika branschaktörer har de framhållit att kravet på yrkestrafiktillstånd är det viktigaste för att skapa ordning och reda och lika villkor i branschen, vilket också är en anledning till att Förenklingsrådet valt att inte gå fram med förslaget om att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd. Kravet på finansiell säkerhet syftar till att säkerställa att företag kan etableras och förvaltas på ett tillfredsställande sätt. I praktiken handlar det om att företagen ska ha ekonomiska förutsättningar att bland annat underhålla fordon, stå för självrisker, ersättningskrav och andra kostnader kopplade till verksamheten. Genom de finansiella kraven minskar risken för att företag går i konkurs eller brister i ansvar, vilket skulle kunna påverka transportkedjor och trafiksäkerhet.

Sveriges Åkeriföretag framhåller dock att de finansiella kraven även minskar risken för att företag med bristande ekonomiska resurser konkurrerar på osunda villkor eller inte kan upprätthålla sedvanliga säkerhetsstandarder. För att uppnå konkurrensneutralitet på marknaden bör den finansiella säkerheten enligt Åkeriföretagen vara lika för alla fordon oavsett vikt.⁶⁰

Förenklingsrådet menar att det är viktigt att utgå från hur dagens godstransportmarknad ser ut och fungerar när man talar om konkurrens och vilka krav som ska ställas på företag. Rådets uppfattning är att argumentet om likartade och sunda konkurrensförutsättningar har blivit alltför trubbigt som grund för regelkrav och bortser från att branschen är segmenterad. Vissa branscher inom transportsektorn för gods är mer påverkade av internationell konkurrens, medan andra branscher är nationella och till och med regionala/lokala. Exempelvis är branscherna "Landtransport" och "Post- och kurirverksamhet" två separata branscher med olika affärsmodeller och förutsättningar. Risken för konkurrenssnedvridning mellan dem bedöms som

⁶⁰ Åkeriföretagen, Yttrande till Förenklingsrådet med anledning av förslag, 2025-12-04.

låg. En sund konkurrens kan, som rådet redovisar i avsnitt 5.1, uppnås genom yrkestrafikstillstånd och genom kontroller av tillsynsmyndigheter, inte genom att tillämpa samma höga krav på finansiell säkerhet för samtliga aktörer inom godstransportbranschen. Kraven på finansiell säkerhet leder till stora utmaningar för enskilda företag, minskade investeringsmöjligheter och en försämrad konkurrens. Det kan inte heller anses proportionerligt att ställa samma krav på finansiell säkerhet på godstransportföretag som bedriver verksamhet med lätta fordon som på företag som bedriver transporter av gods med tunga fordon. Detta eftersom verksamhet med tunga fordon typiskt sett avser transporter av andra typer av gods, med klart större volymer, högre vikt och längre transportsträckor, vilket även framgår av Trafikanalys analys av lätta lastbilar (se avsnitt 3.1.2). Vidare har tunga fordon i regel ett högre ekonomiskt värde och en längre ekonomisk livslängd och avskrivningstid, vilket medför bättre möjligheter att använda dessa som finansiell säkerhet jämfört med lätta fordon. Argumentet om att lika krav skulle skapa förutsättningar för sund konkurrens riskerar därmed i stället att hämma och snedvrider konkurrensen.

Konkurrensverket har påtalat vikten av att ta bort olika former av offentliga regleringar som hindrar och försämrar förutsättningarna för en väl fungerande konkurrens. Enligt Konkurrensverket ska konkurrens ses som ett allmänintresse som bidrar till ökad nytta för konsumenterna.⁶¹ Förenklingsrådet menar att även detta talar för att sänka kraven på finansiell säkerhet för att få till en ökad dynamik och konkurrens på den svenska godstransportmarknaden.

Ytterligare ett argument som använts för att motivera de höga kraven på finansiell säkerhet har varit trafiksäkerheten. Olycksstatistiken (se avsnitt 6.7.2) visar dock att de tunga transporterarna över 3,5 ton har de högsta olycksnivåerna, medan fordon i viktklassen 2,5–3,5 har den lägsta olycksfrekvensen följt av fordon under 2,5 ton. Detta mönster gäller också för övriga nordiska länder, vilket talar för att en sänkning av det finansiella kravet inte skulle äventyra trafiksäkerheten. Transportsektorn och trafiksystemet är också i övrigt väl reglerade, med obligatoriska trafikförsäkringar, vilket innebär att det inte är en högrisksektor.

I arbetet med utredningen har företrädare för branschorganisationer också ställt frågor om vilka konsekvenser förslaget kan få på omställningen till alternativa bränslen⁶². Man hänvisar till Transportstyrelsens försöksverksamhet som pågår 2024–2030 om undantag för B-körkort för fordon 3,5–4,25 ton som drivs med alternativa bränslen. Försöksverksamheten är en del i arbetet inför att EU:s fjärde

⁶¹ <https://www.konkurrensverket.se/om-oss/uppdrag/framjande-arbete/>. Hämtad 2025-12-18.

⁶² Enligt 2 § förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen avses detsamma som i 2 § förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, bland annat el, väte och gas.

körkortsdirektiv⁶³ ska genomföras i svensk rätt från 2029. Syftet med EU-direktivet är att harmonisera reglerna för körkort i alla medlemsstater och bland annat stödja en grön omställning. Förenklingsrådet konstaterar att försöksverksamheten rör en annan EU-reglering än den reglering som rådets förslag om sänkta finansiella krav avser. Den försöksverksamhet som bedrivs för fordon 3,5–4,25 ton är dessutom en försöksverksamhet som ska följas upp och utvärderas som grund för den framtida EU-regleringen. Förändringar kan alltså komma att göras. Förenklingsrådet vill dock tydliggöra att det är angeläget att EU-regleringen generellt anpassas till att bidra till den gröna omställningen och den utveckling mot tyngre fordon som elektrifieringen innebär. För att de lägre finansiella kraven ska gälla för fordon upp till 4,25 ton krävs dock att reglerna i trafiktillståndsförordningen ändras. Det kan därför vara lämpligt att på EU-nivå överväga att se över viktgränserna i trafiktillståndsförordningen för att anpassa regelverket till utvecklingen av fordonsparken och bidra till den gröna omställningen.

Förenklingsrådet föreslår mot bakgrund av detta att kravet på finansiell säkerhet bör sänkas för fordon under 3,5 ton för att anpassa kraven utifrån de skilda förutsättningar som finns inom godstransportbranschen. Inom post- och kurirbranschen finns exempelvis många små företag och företag med ett stort antal lätta fordon där de höga kraven på finansiell säkerhet får stora konsekvenser. De företag som bedriver godstransporter med lätta fordon i Sverige i dag verkar framför allt inom nationella och regionala/lokala transporter. Förutsättningarna för internationell trafik med lätta fordon är inte desamma i Sverige som i Europa, där även lätta transporter sker över landgränser. De svenska företag som har lätta fordon konkurrerar med företag inom samma segment, men även med de stora företag som har både lätta och tunga fordon, till exempel Postnord och Schenker. Genom att införa en lägre finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton kan såväl små som stora företag få del av nyttan, vilket skapar förutsättningar för en sundare konkurrens inom godstransportbranschen.

De nordiska länderna har, som vi redovisar i avsnitt 3.4, lägre krav på finansiell säkerhet jämfört med Sverige. Sverige har också infört de högsta beloppsmässiga kraven på finansiell säkerhet enligt EU:s trafiktillståndsförordning. Finland har varken krav på yrkestrafiktillstånd eller finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton. Enligt uppgift från Traficom i Finland finns inte heller några planer på att höja kraven. I Danmark finns inga krav på finansiell säkerhet för fordon under 2,5 ton och kraven på finansiell säkerhet för fordon i viktlassen 2,5–3,5 ton är i nivå med vad Förenklingsrådet föreslår. Förenklingsrådet har också fått information om att Norge kommer införa krav på finansiell säkerhet motsvarande 900 euro för

⁶³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

fordon mellan 2,5 och 3,5 ton från den 1 januari 2026.⁶⁴ Syftet är att skapa kontroll och transparens i branschen. Detta ger argument för att de svenska kraven på finansiell säkerhet bör harmoniseras med våra nordiska grannländer.

5.2.2 Sänkta krav på finansiell säkerhet kan frigöra kapital för företagen

Som framgår i avsnitt 6.6.1 visar statistik från Transportstyrelsen att det år 2024 fanns cirka 5 200 företag som bedriver godstransporter med enbart lätta fordon under 3,5 ton. Totalt fanns 24 000 fordon med en vikt under 3,5 ton registrerade för yrkestrafiktillstånd. Tittar man närmare på fördelningen per viktklass framgår att cirka 1 100 företag hade enbart fordon under 2,5 ton och 4 100 företag hade enbart fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. Det fanns också ungefär 2 800 företag som hade lätta fordon under 3,5 ton men även fordon i andra viktklasser registrerade.⁶⁵ Sammantaget innebär detta att omkring hälften av företagen med yrkestrafiktillstånd (8 000 företag av totalt drygt 16 000 företag med registrerade yrkestrafiktillstånd 2024) berörs av förslaget om sänkt finansiell säkerhet för fordon med en vikt under 3,5 ton.

Dagens krav på finansiell säkerhet innebär, som beskrivs i kapitel 4, att stora belopp binds i företagen vilket medför negativa konsekvenser både för små företag med få fordon och företag med en stor fordonsflotta. Det hindrar tillväxten och hämmar konkurrenskraften inom de branscher som bedriver godstransporter med lätta fordon, som till exempel inom post- och kurirbranschen. Förenklingsrådets förslag syftar till att stärka konkurrensen och tillväxten, där ett sänkt krav på finansiell säkerhet kan frigöra kapital och reserver inom befintliga och nyetablerade företag så att de i större utsträckning kan användas för investeringar i den egna verksamheten. Det kan också bidra till att sänka inträdesbarriärerna och underlätta marknadstillträdet för nya aktörer. Effekterna beror på marknadsdynamiken, men en del av nyttan skulle tillfalla företagen genom förbättrad likviditet, och en del skulle gynna kunder genom fler leverantörer och ökad konkurrens vilket även skulle höja kvalitetsnivån. Ett ökat antal marknadsaktörer skulle också förbättra tillgången på tjänster och skapa ett mervärde för konsumenterna.

Förenklingsrådets beräkningar visar att för företag med befintliga yrkestrafiktillstånd som har fordon under 3,5 ton kan förslaget innebära ett reducerat krav på finansiell säkerhet om totalt cirka 1,3 miljarder kronor. För nyetablerade företag beräknas motsvarande lättnader uppgå till cirka 64 miljoner kronor per år med antagande om att antalet nyetableringar är på

⁶⁴ Åkeriföretagen, Yttrande till Förenklingsrådet med anledning av förslag, 2025-12-04.

⁶⁵ Av dessa hade cirka 800 företag fordon under 2,5 ton och kombinerad fordonsflotta och omkring 2 000 företag hade fordon i viktintervallet 2,5–3,5 ton tillsammans med andra viktklasser. Det kan förekomma viss överlappning mellan grupperna.

samma nivå som i dag och att utvecklingen av antal fordon är densamma som för de senaste tio åren. Sammantaget motsvarar förslaget därmed ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 1,4 miljarder kronor inklusive både etablerade och nyetablerade företag under första året vid införd lagändring.

Det skulle ge likartade förutsättningar för företag som verkar på samma marknad. Förenklingsrådet menar att ett en sådan lösning är mer anpassad för dagens godstransportmarknad jämfört med som i dag, där alla företag som bedriver verksamhet med godstransporter ses som tillhörande en och samma marknad, oavsett om det handlar om tunga internationella transporter eller nationella, regionala och lokala transporter med lätta fordon. Att ställa samma krav oavsett fordonsvikt i syfte att motverka godstransporter med lätta fordon är i sig konkurrenshämmande och tar inte heller hänsyn till e-handels och gig-ekonomins utveckling med en ökad efterfrågan på snabba, flexibla och hållbara leveranser i framför allt storstäderna. Det kan inte heller anses miljömässigt och transportmässigt hållbart att sådana transporter skulle hanteras av tunga fordon.

5.2.3 Det reducerade kravet på finansiell säkerhet kan ge nytta för företagen men också för konsumenter och marknaden i stort

Efterfrågan på lätta godstransporter kan förväntas fortsätta öka till följd av växande e-handel, tillgängligheten av leveransplattformar och den generella digitaliseringen av ekonomin.

I våra intervjuer med företag framkommer att ett reducerat krav på finansiell säkerhet kan ge flera nyttor för företagen men också för konsumenterna och marknaden i stort. Konsumenterna ställer allt högre krav på leveranstjänster vilket i sin tur ställer högre krav på företagen att anpassa och utveckla verksamheten utifrån kundernas önskemål.

Förslaget att sänka kravet på finansiell säkerhet skulle påverka samtliga företag som bedriver godstransporter och som har ett eller flera fordon under 3,5 ton. Förslaget bedöms sänka inträdesbarriärerna för nyetableringar och därmed underlätta marknadstillträdet för nya aktörer. Vidare innebär det att företagen ges möjlighet att i större utsträckning använda kapital och reserver för investeringar i den egna verksamheten, vilket kan bidra till ökad lönsamhet och tillväxt inom godstransportbranschen. En ytterligare effekt är att företagens likviditet förbättras, eftersom kapital och reserver inte längre i samma utsträckning behöver bindas i form av säkerheter eller bankgarantier. Detta stärker möjligheterna att hantera löpande kostnader och kassaflöden.

För de enskilda företagen kan det möjliggöra att det frigjorda kapitalet kan användas till att utveckla nya affärsmodeller, göra investeringar i fordon eller genomföra andra satsningar som gynnar tillväxten i branschen, Effekterna

förväntas bli mest betydelsefulla för mindre och nyetablerade företag inom post- och kurirverksamheten med inriktning på last mile-transporter, men även mer traditionella transportföretag kan påverkas positivt av en lägre finansiell säkerhet.

Ett sänkt krav på finansiell säkerhet skulle främja en utveckling av kvaliteten på transporttjänster inom post- och kurirbranschen. Ökad konkurrens skulle också kunna leda till mer prisvärda tjänster för svenska konsumenter och underlätta expanderings av tjänster till geografiska områden som idag är underförsörjda, vilket i sin tur skulle förbättra den regionala jämlikheten.

5.2.4 Förenklingsrådets samlade bedömning och förslag till författningsändring

Som redogjorts för i avsnitt 3.2.4 gäller trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen även för företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Det innebär att dessa företag behöver ha tillstånd för att få bedriva sin verksamhet och uppfylla krav på bland annat ekonomiska resurser.

När det gäller kravet på finansiell säkerhet gör Förenklingsrådet följande överväganden. Nu gällande bestämmelser om krav på finansiell säkerhet i 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen grundar sig på att Sverige i enlighet med artikel 7.1 tredje stycket kräver att företag som är etablerade på dess territorier för dessa fordon förfogar över samma belopp och kapital av reserver som krävs för tyngre fordon. Regeringen har tidigare ansett att det saknas skäl att frångå de krav på ekonomiska resurser som hittills gällt i Sverige (se avsnitt 3.2.4).

I avsnitten 5.2.1–5.2.3 ovan har Förenklingsrådet redogjort för att det finns skäl att anpassa kraven på finansiell säkerhet till dagens segmenterade transportmarknad. Krav som är väsentligt högre än trafiktillståndsförordningens minimikrav på finansiell säkerhet för lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton får anses vara oproportionerliga sett till särskilt små företags förutsättningar att etablera sig och verka på marknaden och de risker som är förknippade med verksamheten och godstransporterna i fråga. Sammantaget bedöms förslaget kunna reducera kravet på finansiell säkerhet motsvarande 1,4 miljarder kronor för företagen. Därutöver har rådet gjort bedömningen att det reducerade kravet på finansiell säkerhet även kan ge nytta för konsumenter och marknaden i stort. Det leder även till en ökad harmonisering och mer jämlika konkurrensförutsättningar i förhållande till övriga nordiska länder.

Samttaget anser Förenklingsrådet därför att det finns starka skäl att i enlighet med trafiktillståndsförordningen sänka kraven på finansiell säkerhet för de företag som yrkesmässigt bedriver nationella godstransporter med lätta fordon. Sänkningarna ska alltså avse motorfordon som har en högsta

tillåten vikt understigande 3,5 ton, och omfattar företag som har såväl lätta som tunga motorfordon och företag som endast bedriver verksamhet med lätta fordon.

Två nya stycken bör införas i 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen

Artikel 7.1 i trafiktillståndsförordningen ger medlemsstaterna möjlighet att föreskriva att motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton ska förfoga över mindre kapital och reserver än tyngre fordon. Bestämmelsen är formulerad att omfatta fordon i intervallet 2,5 till 3,5 ton, eftersom trafiktillståndsförordningen endast tillämpas för fordon över 2,5 ton, om inte medlemsländerna föreskriver annat. Eftersom Sverige har föreskrivit att trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen ska tillämpas även på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton, gäller kravet på ekonomiska resurser även för sådana fordon understigande 2,5 ton. Mot denna bakgrund kan de lägre beloppsnivåerna i artikel 7.1 tillämpas på fordon även understigande 2,5 ton.

I dag regleras kravet på kapital och reserver i 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen. Nya bestämmelser om de sänkta finansiella kraven som ska gälla för motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som understiger 3,5 ton måste därför införas. Förenklingsrådet anser att det är lämpligt att två nya stycken införs i 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen och att bestämmelserna om sänkta krav för företag som bedriver yrkesmässig nationell godstransport med både tunga och lätta fordon förs in i det nya andra stycket. Bestämmelsen om de lägre belopp som ska gälla för företag som bedriver nationell godstransport endast med motorfordon understigande 3,5 ton bör införas i ett nytt tredje stycke. Förenklingsrådet föreslår inte några ändringar för företag som bedriver såväl nationella som internationella godstransporter. Följaktligen ska de krav på ekonomiska resurser som anges i 2 kap. 5 b § första stycket gälla för dessa företag.

5.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: De föreslagna bestämmelserna bör träda i kraft den 1 juli 2027.

En särskild övergångsbestämmelse bör införas om att de nya reglerna om finansiell säkerhet ska tillämpas även för tillstånd beviljade före ikraftträdandet.

Förenklingsrådet bedömer det som angeläget att den föreslagna bestämmelsen om lättnader när det gäller kravet på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton kan träda i kraft så snart som möjligt. Med hänsyn till

behovet av att ge rimlig tid för beredning av ärendet inom Regeringskansliet bör de föreslagna ändringarna träda i kraft den 1 juli 2027.

När det gäller de föreslagna ändringarna i 2 kap. 5 b § bör det sänkta kravet på finansiell säkerhet även gälla tillstånd som beviljats före ikraftträdandet. Det innebär att företag som redan har ett yrkestrafiktillstånd och som yrkesmässigt bedriver godstransport på väg i Sverige också kommer att omfattas av de minskade kraven på finansiell säkerhet som stadgas i de nya andra och tredje styckena. En särskild övergångsbestämmelse om det bör därför införas.

6. Konsekvensutredning

6.1 Inledning

Av 19 a § i förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket följer att Förenklingsrådets förslag ska innehålla en konsekvensutredning enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar, samt en redogörelse av förslagets genomförbarhet. I nedanstående avsnitt redovisas de konsekvenser och effekter som är relevanta att belysa utifrån kraven i aktuell förordning och det förslag som här lämnas. Rubrikerna i konsekvensutredningen följer för tydlighetens skull den systematik som ställs upp i förordningen, men i vissa fall hänvisas till tidigare avsnitt där olika aspekter av konsekvensutredningens innehåll redan behandlats.

6.2 Problemet och den eftersträvade förändringen

I Sverige omfattas samtliga fordon som står under ett yrkestrafiktillstånd av krav på finansiell säkerhet, oavsett vilken viktklass fordonet tillhör. Storleken på den finansiella säkerheten är också densamma oavsett vikt på fordonet. Det innebär exempelvis att en personbil eller lätt lastbil under 3,5 ton har samma krav på finansiell säkerhet som en tung lastbil över 3,5 ton.

Kravet på finansiell säkerhet innebär att ett företag som ansöker om yrkestrafiktillstånd ska uppvisa kapital och reserver om minst 9 000 euro för det första fordonet samt 5 000 euro för varje ytterligare fordon i verksamheten. För att uppfylla detta krav krävs kassa och bank, anläggningstillgångar eller andra omsättningstillgångar som inom kort kan omvandlas till monetära medel, såsom kortfristiga placeringar och fordringar.

Kravet på finansiell säkerhet innebär en ekonomisk belastning för transportföretag och egenföretagare som i hög grad använder mindre skåpbilar eller personbilar för last mile-transporter eller enklare godsbefordran. Mot denna bakgrund har det framförts förslag om att Sverige bör harmonisera de nationella reglerna om krav på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet med befintliga EU-regler. Förenklingsrådet har övervägt flera alternativ avseende i vilken utsträckning Sverige bör införa undantag enligt EU-reglerna och har dragit slutsatsen att det är rimligt att föreslå en sänkning av kravet på finansiell säkerhet för tillståndspliktiga fordon med en totalvikt under 3,5 ton.

Syftet med en sådan förändring är att minska regelbördan, underlätta för småföretagare och anpassa kraven till en marknad i förändring, särskilt inom post- och kurirverksamhet där last-mile transporter blivit alltmer vanliga. En lägre finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton bedöms kunna frigöra kapital och reserver för transportföretag och enskilda näringsidkare. Det frigjorda kapitalet kan användas för investeringar i exempelvis fordon, teknik

eller personal, vilket stärker företagens konkurrenskraft. Förändringen förväntas även främja nyetableringar och bidra till lägre inträdesbarriärer och ökad konkurrens på marknaden samt en ökad harmonisering med omvärlden.

Problemet redogörs för mer i detalj i kapitel 4.

6.3 Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Om kravet på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton kvarstår i nuvarande form bedöms detta kunna hämma tillväxten inom framför allt så kallade last mile-leveranser som utgör en central del av logistikkedjan i den växande e-handeln. Den nuvarande utformningen av den finansiella säkerheten innebär att kapital i en eller annan form behöver bindas i verksamheterna, vilket kan begränsa företagets möjligheter att genomföra nödvändiga investeringar.

De ekonomiska trösklar som dagens krav kan medföra riskerar att försvåra för mindre aktörer att upprätthålla sin verksamhet samt för nya företag att etablera sig på marknaden. Detta kan i sin tur påverka konkurrenssituationen negativt och hämma utvecklingen av flexibla och kundanpassade transportlösningar. Vidare kan nuvarande regelverk innebära begränsningar för branschens innovationsförmåga, då kapital som annars skulle kunna användas för att utveckla nya lösningar, genomföra miljöinriktade satsningar eller investera i mer hållbara distributionsmetoder i stället binds upp för att uppfylla kraven på finansiell säkerhet.

Det bedöms även att ett oförändrat krav på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton kan få långsiktiga konsekvenser för godstrafikens utveckling inom framför allt post- och kurirbranschen. Om regelverket inte anpassas efter marknaden och branschens förutsättningar finns en risk att utvecklingstakten bromsas, trots ett växande transportbehov (se avsnitt 3.1). Detta kan leda till färre entreprenörsdrivna initiativ och en långsammare omställning mot mer effektiva och hållbara transportlösningar. På sikt kan detta även påverka Sveriges konkurrenskraft inom logistik och e-handel negativt, då transportsektorns förmåga att möta nya krav på snabbhet, flexibilitet och hållbarhet begränsas.

6.4 Alternativa lösningar som övervägts

Mot bakgrund av de möjligheter som EU:s trafiktillståndsförordning tillåter, och som Sverige hittills inte har utnyttjat, har olika alternativa lösningar analyserats i utredningen av förslaget. Ett alternativ (kallat Alternativ 1 nedan) som noggrant övervägts är att avskaffa tillståndsplikten för företag som enbart använder fordon under 2,5 ton samt att sänka den finansiella säkerheten för fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton. Ett annat alternativ (kallat Alternativ 2 nedan) är att införa full harmonisering av EU:s regelverk vilket skulle innebära att samtliga undantagsmöjligheter tillämpas. I praktiken

innebär det att kravet på yrkestrafiktillstånd avskaffas, inklusive kravet på finansiell säkerhet, för företag som uteslutande bedriver nationella transporter under 3,5 ton.

De alternativ som analyserats innebär, utöver minskade krav på finansiell säkerhet, även regellättnader i form av reducerade administrativa, materiella och finansiella kostnader. I följande avsnitt ges en övergripande redogörelse för de kostnadsminskningar och de reducerade krav på finansiell säkerhet som respektive alternativ bedöms kunna medföra. En mer detaljerad redogörelse av Alternativ 1, dvs. ett avskaffande av kravet på yrkestrafiktillstånd för företag med fordon under 2,5 ton och ett reducerat krav på finansiell säkerhet för fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton, finns i bilaga 2.

De övervägda alternativen påverkar företag och berör antalet fordon i olika grad. I tabell 2 nedan redovisas hur företag och fordon under 3,5 ton påverkas i de övervägda alternativen.

Tabell 2. Påverkan på berörda fordon och företag utifrån de övervägda förslagen

	Berörda företag för Alternativ 1	Ytterligare berörda företag för Alternativ 2 i förhållande till Alternativ 1	Berörda företag för det valda förslaget
Administrativ kostnad	• Cirka 1 100 företag undantas kravet på yrkestrafiktillstånd.	• Cirka 3 900 ytterligare företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton undantas kravet på yrkestrafiktillstånd.	• Ingen administrativ kostnadsbesparing.
Materiell kostnad	• Cirka 75 nyetablerade företag per år behöver inte uppfylla krav på utbildning	• Cirka 270 ytterligare nyetablerade företag per år behöver inte uppfylla krav på utbildning.	• Ingen materiell kostnadsbesparing.
Finansiell kostnad	• Cirka 1 100 företag behöver inte betala årlig tillsynsavgift • Cirka 75 nyetablerade företag behöver inte betala anmälningsavgift.	• Cirka 3 900 ytterligare företag behöver inte betala årlig tillsynsavgift • Cirka 270 ytterligare nyetablerade företag behöver inte betala årlig anmälningsavgift.	• Ingen finansiell kostnadsbesparing.
Övrig effekt (finansiell säkerhet)	• Cirka 9 600 fordon under 2,5 ton skulle inte omfattas av krav på finansiell säkerhet • Cirka 14 400 fordon mellan 2,5 och 3,5 ton skulle få reducerade krav på finansiell säkerhet • Cirka 580 tillkommande fordon per år skulle inte omfattas av krav på finansiell säkerhet. • Cirka 520 tillkommande fordon mellan 2,5 och 3,5 ton skulle få reducerade krav på finansiell säkerhet.	• Cirka 13 900 fordon av de 14 400 fordon i Alternativ 1 skulle inte omfattas av krav på finansiell säkerhet. • Cirka 500 fordon av de 520 tillkommande fordon skulle inte omfattas av kravet på finansiell säkerhet.	• Cirka 24 000 fordon skulle få reducerade krav på finansiell säkerhet. • Cirka 520 tillkommande fordon per år skulle få reducerade krav på finansiell säkerhet.

6.4.1 Alternativ 1: avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton och reducerad finansiell säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton

Förslaget innebär förändringar i kraven på yrkestrafiktillstånd och finansiell säkerhet för lätta fordon i syfte att minska kostnader och administrativa krav för företagen.

Alternativet innebär att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för företag som uteslutande använder fordon under 2,5 ton. Detta skulle innebära att företag inte längre behöver utföra de administrativa aktiviteter som följer av tillståndet, som att löpande uppdatera aktiva fordon i vägtrafikregistret och även i övrigt hantera de formella skyldigheter som följer av att inneha tillståndet. Det skulle även innebära att kostnader för utbildning och prov för trafikansvarig försvinner, liksom ansökningsavgiften och den årliga tillsynsavgiften. Därtill skulle företag inte längre behöva binda kapital och andra reserver i finansiell säkerhet för dessa fordon, vilket idag utgör en betydande ekonomisk belastning.

Förslaget innebär att cirka 1 100 företag och omkring 9 600 fordon under 2,5 ton inte längre skulle omfattas av yrkestrafiktillstånd. En del av dessa fordon tillhör företag som även innehar fordon med en totalvikt över 2,5 ton, men vid ett infört förenklingsförslag skulle dessa fordon inte omfattas av tillståndsplikt och därför skulle även företag med kombinerade fordonsklasser gynnas av förenklingsförslaget. Antalet nyetablerade företag med fordon under 2,5 ton estimeras till 75 företag per år. Tillväxten av fordon under 2,5 ton estimeras till 580 ytterligare fordon per år.

En del av det övervägda alternativet är också att sänka nivån på finansiell säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. En sådan förändring skulle avsevärt reducera det kapital och andra reserver som företag behöver avsätta för att uppfylla kraven, vilket i sin tur skulle kunna frigöra medel som kan användas för exempelvis investeringar i fordon, IT-system, driftseffektiviseringar eller hållbarhetssatsningar. Denna del av förslaget omfattar ytterligare 14 400 fordon som har en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton och totalt cirka 6 000 ytterligare företag.⁶⁶ Antalet nyetablerade företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton uppskattas till 290 företag och 520 fordon mellan 2,5 och 3,5 ton per år.⁶⁷

För etablerade företag innebär alternativet årliga kostnadsbesparingar på totalt omkring 4,3 miljoner kronor samt en engångseffekt i form av cirka 1,4 miljarder kronor i form av reducerade krav på finansiell säkerhet.

För nyetablerade företag beräknas kostnadsbesparingarna uppgå till totalt cirka 6,4 miljoner kronor per år tillsammans med cirka 70 miljoner kronor i reducerat krav på finansiell säkerhet per år. Dessa effekter följer huvudsakligen av minskad administration, borttagna krav på utbildning och tillsyn samt ett reducerat behov av att binda kapital i finansiell säkerhet.

⁶⁶ Av de cirka 6 000 företag som har fordon i viktintervallet 2,5–3,5 ton har omkring 4 000 företag enbart fordon i detta viktintervall, medan cirka 2 000 företag även har fordon i andra viktklasser.

⁶⁷ Samma antaganden har tillämpats för fordon i viktintervallet 2,5–3,5 ton som vid beräkningen av nyetablerade företag inom det valda förslaget. Se avsnitt 6.6.1 för beskrivning av hur nyetablerade företag estimerats.

Sammantaget innebär Alternativ 1 årliga kostnadsbesparingar på totalt omkring 10,7 miljoner kronor samt en engångseffekt i form av cirka 1,5 miljarder kronor i form av reducerat krav på finansiell säkerhet för första året efter infört förenklingsförslag.

6.4.2 Alternativ 2: avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för företag som bedriver nationella transporter under 3,5 ton

Om Sverige fullt ut skulle utnyttja undantagsmöjligheterna i EU-förordningen, dvs. att avskaffa kravet på yrkestrafiktillstånd för alla fordon under 3,5 ton som enbart används för nationella transporter, skulle företag med fordon i viktintervallet 2,5 till 3,5 ton gynnas i större utsträckning än i Alternativ 1.

I nuläget finns det cirka 4 100 företag som enbart har fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton. Därutöver finns cirka 2 000 företag som, utöver fordon i detta viktintervall, även har andra viktkategorier. Cirka 270 företag med lätta fordon innehar gemenskapstillstånd som möjliggör internationella transporter, det vill säga tillstånd för att utföra internationella transporter. Detta motsvarar cirka 4 procent av det totala antalet yrkestrafiktillstånd som har fordon under 3,5 ton, vilket innebär att cirka 3 900 företag inte längre skulle omfattas av yrkestrafiktillstånd.

Mot denna bakgrund antas att fördelningen av fordon är densamma, det vill säga att 96 procent av de fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton uteslutande används för nationella transporter, vilket innebär att cirka 13 800 fordon inte längre skulle omfattas av yrkestrafiktillstånd vid infört förenklingsförslag.

I beräkningarna används totala antalet fordon som används för nationella transporter, dvs. cirka 13 800 fordon. Antalet "första fordon" antas motsvara antalet företag med enbart fordon mellan 2,5 och 3,5 ton exklusive antalet företag med gemenskapstillstånd, dvs. cirka 3 900 företag. För nyetablerade företag och tillkommande fordon tillämpas samma andel nationella transporter och samma uppskattningar som redovisats under Alternativ 1. Detta motsvarar cirka 500 tillkommande fordon, varav cirka 270 antas motsvara antal "första fordon".⁶⁸

Om samma beräkningsgrunder för besparingar per fordon och företag tillämpas som i Alternativ 1 och bilaga 2, beräknas Alternativ 2 kunna generera ytterligare kostnadsbesparingar om cirka 22 miljoner kronor för etablerade företag och 12 miljoner kronor för nyetablerade företag. Därutöver bedöms ett ytterligare reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 180 miljoner kronor per år uppstå för etablerade företag och 8 miljoner för

⁶⁸ Antal första fordon antas motsvara samma andel nyansökningar som i huvudalternativet (se avsnitt 6.6.1), dvs. 7 procent av antalet yrkestrafiktillstånd som enbart har fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. I detta fall motsvarar det 7 procent av ca 3 900 företag.

nyetablerade företag och tillkommande fordon. Beräkningen av reducerat krav på finansiell säkerhet utgår från skillnaden mellan de sänkta kraven på finansiella säkerheter – 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon enligt Alternativ 1 – och ett helt avskaffat krav på finansiell säkerhet för fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton som uteslutande används för nationella transporter.

Sammantaget innebär Alternativ 2 en kostnadsbesparing om cirka 45 miljoner kronor samt ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 1,7 miljarder kronor för både etablerade och nyetablerade företag första året efter infört förenklingsförslag enligt Alternativ 2.

En fördel med en full harmonisering är att det nationella regelverket i högre grad överensstämmer med EU-rätten, vilket skulle skapa ökad tydlighet för företag som verkar inom nationella transporter i flera EU-länder eller vill etablera verksamhet för nationella transporter i flera länder. Därutöver skulle fler företag kunna frigöra kapital som i dagsläget binds upp på grund av kravet på finansiell säkerhet.

En utmaning med förslag om full harmonisering är att det skulle medföra omfattande anpassningar och förändringar i både lagstiftning och tillstandsstruktur. Bland annat skulle det krävas två skilda typer av tillstånd: ett för företag som bedriver internationella transporter och ett för företag som enbart utför nationella transporter.

6.4.3 Sammanställning övervägda alternativ

De övervägda alternativen omfattar olika typer av lättnader och påverkar företagen och berörda fordon i olika grad som beskrivs ovan. I tabell 3 nedan redogörs för de totala kostnadsbesparingarna och övrig effekt för respektive övervägt alternativ för det första året efter infört förenklingsförslag.

Beräkningarna avseende effekten av reducerat krav på finansiell säkerhet kan, som beskrivs i 6.1, täckas av kapital men även genom andra reserver, vilket kan möjliggöra för företag att frigöra kapital och tillgångar inom verksamheten. Det har inom utredningen inte varit möjligt att identifiera hur stor andel av den finansiella säkerheten som täcks av andra reserver än kapital i faktiska kronor. För att möjliggöra jämförelse mellan de övervägda alternativen redovisas effekten av ett minskat krav på finansiell säkerhet som den totala beloppsmässiga minskningen av kravet.

Tabell 3. Kostnadsbesparingar och övriga effekter för etablerade och nyetablerade företag för första året efter infört förenklingsförslag – sammanställning per alternativ

	Alternativ 1	Alternativ 2	Det valda alternativet
Administrativ kostnadsbesparing	1 400 000 kr	2 900 000 kr	0
Materiell kostnadsbesparing	4 800 000 kr	22 300 000 kr	0
Finansiell kostnadsbesparing	4 500 000 kr	19 800 000 kr	0
Total kostnadsbesparing	10 700 000 kr	45 000 000 kr	0
Övrig effekt (Finansiell säkerhet)	1 475 000 000 kr	1 663 000 000 kr	1 360 000 000 kr

6.5 Det valda alternativet

Som framgår av avsnitt 5.1 så anser Förenklingsrådet att riskerna med att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd enligt alternativ 1 och 2 överväger de vinster som alternativförslagen totalt sett kan förväntas ge för företagen. Detta i jämförelse med det valda alternativet som enbart tar sikte på de finansiella säkerheterna. Förenklingsrådet har därför gjort bedömningen att alternativförslagen utifrån rådande omständigheter är mindre lämpliga att genomföra. Det valda alternativet innebär att kraven på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton sänks till de lägsta nivåer för finansiell säkerhet som tillåts enligt EU-förordningen, dvs. 1 800 euro för det första fordonet och 900 euro för varje ytterligare fordon.⁶⁹ Det valda alternativet medför således inga direkta kostnadsbesparingar i normalfallet, men innebär att kapital kan frigöras inom företagen vilket kan användas för löpande verksamhet och nödvändiga investeringar.

⁶⁹ Kravet innebär att den finansiella säkerheten fastställs med ett grundkrav för det första fordonet och därefter ökar stegvis i takt med antalet fordon i verksamheten.

6.6 Konsekvenser för företag

6.6.1 Branscher och uppräkningsbas

Befintliga företag som berörs av förenklingsförslaget

År 2024 fanns cirka 24 000 fordon som används i yrkestrafik för gods med en vikt under 3,5 ton, vilket kan jämföras med omkring 15 400 fordon år 2014. Sett till det totala antalet yrkestrafiktillstånd fanns det år 2024 cirka 16 200 företag med yrkestrafiktillstånd, vilket kan jämföras med omkring 17 300 tillstånd år 2014. Trots att det totala antalet företag med tillstånd har minskat något över tid utgör delar av transportsektorn, exempelvis last mile-transporter, en växande marknad. Inom detta segment är antalet aktörer begränsat i förhållande till samtliga företag som har yrkestrafiktillstånd, men som konstaterats har antalet fordon som omfattas av regelverket ökat.

Tabell 4 nedan redovisar en sammanställning av antalet företag och fordon som bedöms omfattas av förslaget.

Tabell 4. Antal berörda företag och fordon 2024

	Antal berörda företag, 2024	Antal berörda fordon, 2024
Fordon under 3,5 ton	Cirka 5 200 företag som enbart har fordon under 3,5 ton.	Totalt cirka 18 800 fordon med en vikt under 3,5 ton. Omfattar både företag som enbart har fordon under 3,5 ton och sådana som både har fordon under 3,5 ton och över 3,5 ton.

Vid beräkningen av det reducerade kravet på finansiell säkerhet har totala antalet fordon under 3,5 ton använts som uppräkningsbas oavsett om företaget har kombinerade fordonsflottor, eftersom kravet på finansiell säkerhet är knutet till varje enskilt fordon som omfattas av yrkestrafiktillstånd.

Antalet företag har också beaktats, där företag som enbart har fordon under 3,5 ton i beräkningen motsvarat antalet så kallade "första fordon" i och med att den finansiella säkerheten är högre för det första fordonet.

Antalet företag som har kombinerade fordonsflottor har inte beaktats i beräkningarna för att estimerar antalet "första fordon", då det skulle innebära dubbelräkning mellan de företag som har fordon under 2,5 ton och andra viktklasser samt företag som har fordon mellan 2,5 och 3,5 ton och andra viktklasser. Enligt statistik från SCB kan vissa av de 2 000 företag som har

fordon mellan 2,5 och 3,5 ton och även andra viktklasser även förekomma bland de 800 företag som har fordon under 2,5 ton i kombination med andra viktklasser. Därtill saknas möjlighet att avgöra vilket fordon som ska betraktas som ett "första fordon" i de fall där ett företag har både fordon under och över 3,5 ton.

Att uteslutande använda företag som enbart har fordon under 3,5 ton som motsvarar "första fordonet" kan innebära att det uppskattade frigjorda kapitalet underskattas något. En känslighetsanalys har genomförts för att visa på effekten av att ytterligare företag kan använda ett lättare fordon som "första fordon". Som tidigare beskrivits kan kravet på finansiell säkerhet uppfyllas genom andra reserver än kapital, vilket i sådana fall innebär att det reducerade kravet på finansiell säkerhet inte alltid innebär att kapital frigörs direkt. Eftersom det saknas statistik och uppgifter om hur stor andel av den finansiella säkerheten som i dag täcks av andra reserver, redovisas effekten som skillnaden mellan nuvarande krav på finansiell säkerhet och det krav som skulle gälla vid ett införande av förenklingsförslaget. För att belysa osäkerheten har en känslighetsanalys genomförts även här för att visa hur effekten påverkas om den finansiella säkerheten delvis täcks av andra reserver än kapital. Resultaten av känslighetsanalysen redovisas i avsnitt 6.6.2.

Nyetablerade företag som potentiellt påverkas av förenklingsförslaget

Den finansiella effekten av sänkta krav på finansiell säkerhet bedöms även gynna nyetablerade företag då inträdesbarriärerna sänks. Effekten bedöms vara särskilt gynnsam för nyetablerade företag med lätta fordon, men även för nyetablerade företag med kombinerade fordonsflottor (dvs som har fordon både under och över 3,5 ton), där de lättare fordonen också kommer att omfattas av reducerade krav på finansiell säkerhet. Nyetablerade företag har i normalfallet inte kapital som kan användas för att uppfylla kravet på finansiell säkerhet. Detta innebär att effekten i form av frigjort kapital blir mer påtaglig för nyetablerade företag.

För att beräkna storleken på det frigjorda kapitalet för nyetableringar har en uppräkningsbas estimerats utifrån tillväxten bland företag med yrkestrafiktillstånd samt utvecklingen av fordonsflottan. År 2024 inkom 1 205 nyansökningar på yrkestrafiktillstånd, vilket motsvarar omkring 7 procent av det totala antalet tillstånd som uppgick till cirka 16 200. Med ett antagande att samma procentuella andel nyansökningar även gäller för de cirka 5 200 tillstånd som omfattar företag med fordon enbart under 3,5 ton, motsvarar det cirka 365 nyansökningar per år.

Vad gäller utvecklingen av fordonsflottan för fordon under 3,5 ton har antalet fordon under 3,5 ton haft en genomsnittlig tillväxttakt på cirka 4,5 procent per

år sedan 2014. Med antagande om en fortsatt tillväxt i samma takt innebär det en ökning med omkring 1 100 fordon, med en vikt under 3,5 ton per år.

I tabellen nedan redovisas en sammanställning av uppräkningsbasen för nyetablerade företag.

Tabell 5. Uppräkningsbas för nyetablerade företag

Företagssegment	Uppräkningsbas
Fordon under 3,5 ton	• Cirka 365 nyansökningar per år för företag med fordon under 3,5 ton. • Cirka 1 100 nya fordon som har en vikt under 3,5 ton.

6.6.2 Uppskattade effekter per företag

I detta avsnitt redovisas inledningsvis de kapitalkrav som idag uppstår som en direkt konsekvens av gällande regelverk. Därefter görs en bedömning av vilka effekter som kan uppnås genom det föreslagna förenklingsförslaget.

Finansiella effekter kopplade till yrkestrafiktillstånd

För varje fordon som omfattas av ett yrkestrafiktillstånd krävs en finansiell säkerhet. Denna säkerhet kan uppfyllas antingen genom kapital och andra reserver inom den juridiska enhet som ansöker om tillståndet eller genom en bankgaranti, vilket medför en räntekostnad. Om kapital används kan detta justeras med hänsyn till andra reserver som finns i verksamheten. Det är rimligt att anta att möjligheten att använda alternativa reserver för att uppfylla kravet på finansiell säkerhet är mer begränsad för företag med lättare fordon. Detta beror bland annat på att många av de fordon som omfattas av yrkestrafiktillstånd inte ägs av det tillståndspliktiga företaget, till exempel genom att fordonet i stället leasas. Därutöver är värdet på lättare fordon generellt lägre och avskrivningstiden kortare jämfört med tyngre fordon över 3,5 ton. För att kartlägga hur det påverkar beräkningarna av reducerat krav på finansiell säkerhet, har en känslighetsanalys genomförts där en andel antas täckas av alternativa reserver än faktiskt kapital för att se hur stor effekten blir.

Intervjuer med företag samt dialog med Transportstyrelsen visar att de flesta företag i praktiken använder eget kapital och andra reserver som säkerhet. Detta innebär att ett betydande kapital kan behöva bindas inom verksamheten och därmed inte kan användas för exempelvis investeringar.

Den finansiella säkerheten uppgår för 2025 till 101 790 kronor (9 000 euro) för det första fordonet och 56 550 kronor (5 000 euro) för varje ytterligare fordon. Med nuvarande valutakurser, som fastställts genom

Transportstyrelsens föreskrifter, skulle ett reducerat krav på finansiell säkerhet uppgå till 20 358 kronor (1 800 euro) för det första fordonet och 10 179 kronor (900 euro) för varje ytterligare fordon.

För att belysa de potentiella effekterna för ett normaleffektivt företag har två normaleffektiva företag tagits fram: ett traditionellt företag inom post- och kurirbranschen med cirka tio fordon per företag och ett företag verksamt inom last mile-transporter, där den typiska fordonsflottan uppgår till omkring 1 000 fordon.

För det traditionella företaget med tio fordon kan detta motsvara ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 500 000 kronor, medan motsvarande beräkning för ett företag med 1 000 fordon kan resultera i ett reducerat krav på finansiell säkerhet på cirka 46,4 miljoner kronor.

Uppräkning på total nivå

Nedan presenteras en sammanställning av den totala finansiella effekten uppdelat på etablerade och nyetablerade företag.

Därefter följer en detaljerad redogörelse om beräkningarna av reducerat krav på finansiell säkerhet för etablerade och nyetablerade företag. En känslighetsanalys har även genomförts för att visa på effekten av högre andel "första fordon" och om en andel av den finansiella säkerheten täcks av alternativa reserver i stället för faktiskt kapital.

Tabell 6. Sammanställning över ekonomisk påverkan vid föreslagna lättnader i yrkestrafiklagen

	Beskrivning av effekt	Total ekonomisk påverkan för etablerade företag i Sverige, kr	Total ekonomisk påverkan för potentiella nyetableringar i Sverige, kr
Finansiell effekt, företag med fordon under 3,5 ton	Reducerat krav på finansiell säkerhet.	1,3 miljarder kronor (engångseffekt)	64 miljoner kronor per år

Etablerade företag

Med utgångspunkt i de föreslagna beloppen för finansiell säkerhet och cirka 5 200 företag som avser "första fordon" (se avsnitt 6.6.1) samt totalt cirka 24 000 fordon under 3,5 ton uppgår det reducerade kravet på finansiell säkerhet cirka 1,3 miljarder kronor i engångseffekt.

Nyetableringar

Vad gäller nyetableringar så skulle även dessa företag gynnas av ett reducerat krav på finansiell säkerhet. Baserat på cirka 365 nyetableringar (se avsnitt 6.6.2) och cirka 1 100 fordon under 3,5 ton blir det reducerade kravet på finansiell säkerhet cirka 64 miljoner kronor per år med uppskattade värden om tillväxttakt.

Känslighetsanalys

Vid beräkning av reducerat krav på finansiell säkerhet används det totala antalet fordon under 3,5 ton. För att bedöma antalet "första fordon" så används antal företag som enbart har fordon under 2,5 ton samt mellan 2,5 och 3,5 ton. Det finns även företag som har kombinerade fordonsflottor, dvs. företag som har fordon i flera viktklasser, även över 3,5 ton. Enligt inhämtade data finns det cirka 800 företag med fordon under 2,5 ton och andra viktklasser samt cirka 2 000 företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton och andra viktklasser. Det kan dock finnas en viss dubbelräkning mellan dessa två segment.

För att belysa den möjliga effekten har en känslighetsanalys genomförts i form av ett maxscenariot. I detta scenariot antas att ingen dubbelräkning förekommer och att företag med kombinerade fordonsflottor har sina lätta fordon, det vill säga fordon under 3,5 ton, registrerade som "första fordon". Det totala antalet fordon som omfattas är oförändrat och uppgår till cirka 24 000 även i maxscenariot. Däremot ökar antalet företag som har ett fordon under 3,5 ton registrerat som "första fordon", vilket innebär att fler företag kan ta del av en större andel av det reducerade kravet på finansiell säkerhet. Antalet etablerade företag bedöms därmed till cirka 8 000 företag i stället för cirka 5 200 företag, samt cirka 650 nyetablerade företag i stället för 365 nyetablerade företag per år.

Känslighetsanalysen visar att för etablerade företag skulle detta kunna innebära ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 98 miljoner kronor, motsvarande en procentuell ökning om 7,6 procent jämfört med beräkningar för det valda förslaget i denna konsekvensutredning. Om samma känslighetsanalys görs på uppskattningen av nyetablerade företag innebär det ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 7 miljoner kronor, motsvarande en procentuell ökning om 11 procent, för nyetablerade företag.

Sammantaget visar känslighetsanalysen att:

- det totala frigjorda kapitalet för etablerade företag ligger mellan 1,3 och 1,4 miljarder kronor som en engångseffekt för etablerade företag, och
- det frigjorda kapitalet för nyetablerade företag ligger mellan 64 och 71 miljoner kronor per år.

En ytterligare känslighetsanalys har genomförts avseende antagandet att företag kan justera det egna kapitalet med hänsyn till andra reserver i verksamheten. Det har inte varit möjligt att fastställa hur stor andel av den totala finansiella säkerheten som i praktiken utgörs av alternativa reserver snarare än faktiskt eget kapital. Mot denna bakgrund har två antaganden analyserats i syfte att illustrera hur sådana justeringar påverkar det totala frigjorda kapitalet för etablerade företag. Nyetablerade företag antas inte kunna utnyttja denna möjlighet i normalfallet.

- Om det antas att 25 procent av den finansiella säkerheten utgörs av annat än kapital uppgår det frigjorda kapitalet till cirka 1 miljard kronor, i stället för 1,3 miljarder kronor för etablerade företag.
- Om det i stället antas att 50 procent av den finansiella säkerheten utgörs av annat än kapital uppgår det frigjorda kapitalet till cirka 700 miljoner kronor, i stället för 1,3 miljarder kronor för etablerade företag.

Såsom redogjorts för tidigare i detta avsnitt bedöms det samtidigt vara rimligt att anta att företag med fordon under 3,5 ton i huvudsak uppfyller kravet genom kapital snarare än andra reserver, eftersom det är vanligare med leasing hos dessa företag och att de därmed inte äger fordonen. Dessa fordon har dessutom generellt ett lägre värde jämfört med exempelvis tunga fordon. Det har inte inom ramen för denna utredning varit möjligt att analysera i vilken mån reserver som i nuläget används för att uppfylla kravet på finansiell säkerhet, skulle kunna ha en alternativ användning i form av exempelvis säkerhet för lånefinansiering från banker eller andra kreditinstitut. Det är dock inte orimligt att reserverna åtminstone till viss del skulle kunna ha en sådan alternativ användning.

6.6.3 Påverkan på företagens intäkter

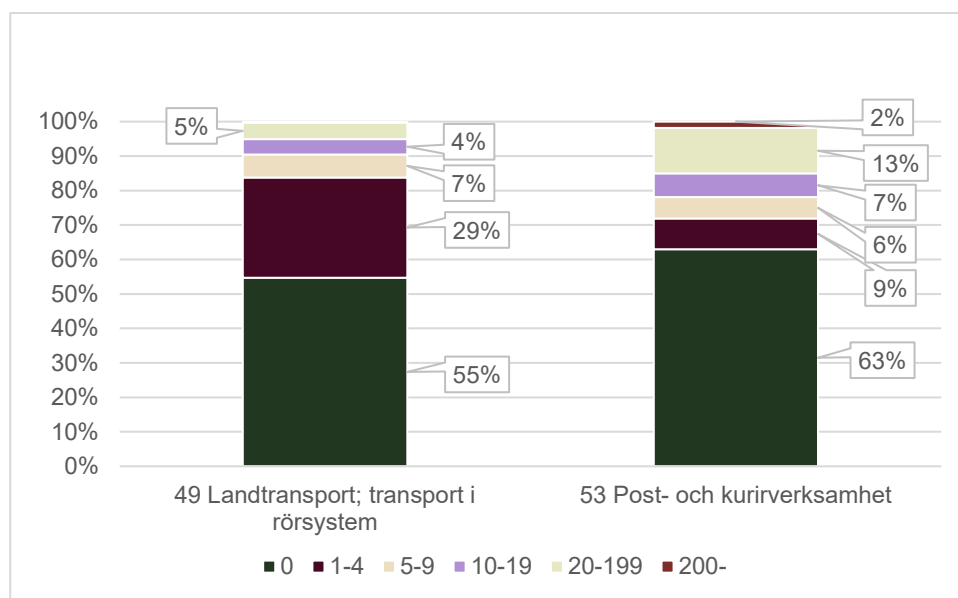
Ett reducerat krav på finansiell säkerhet för fordon under 3,5 ton bedöms inte medföra någon negativ påverkan på företagens intäkter. Däremot förväntas åtgärderna ha en positiv effekt på företagens ekonomiska ställning, eftersom en del av det kapital som i dag är bundet som finansiell säkerhet skulle kunna frigöras och i stället användas för investeringar i exempelvis nya fordon eller nyanställningar.

6.6.4 Särskilt om små- och medelstora företag

Vid en granskning av storleksfördelningen inom de två största branscherna för yrkestrafik med gods – post- och kurir respektive landtransporter – framgår att dessa branscher i stor utsträckning domineras av enmansbolag. Inom post- och kurirbranschen utgör företag med 0 anställda 63 procent av det totala antalet bolag, medan 13 procent består av företag med mellan 20 och 199 anställda. I landtransportbranschen är 55 procent av företagen

företag med 0 anställda och 29 procent utgörs av företag med mellan 1 och 4 anställda.

Figur 4. Andel arbetsställen per företagsstorlek baserat på antal anställda inom Post- och kurirbranschen och Landtransport, procent



Källa: SCB Företagsregister, antal arbetsställen uppdelat på antal anställda och för SNI-kod 49 och 53.

De mindre företagen skulle i särskilt hög grad gynnas av harmoniserade regler avseende kravet på finansiell säkerhet.

6.6.5 Samlad bedömning av kostnader och nyttor för företag

Förslaget syftar till att minska den ekonomiska belastningen för företag med fordon under 3,5 ton. Dessa företag finns framför allt inom post- och kurirbranschen. Förändringen avser att anpassa lagstiftningen till en marknad i utveckling, där efterfrågan på snabba leveranser ökat och där last mile-transporterna har fått en alltmer central betydelse i transportsystemet.

Genom att sänka kraven på finansiell säkerhet för fordon med en vikt under 3,5 ton syftar förslaget till att:

- sänka inträdesbarriärerna för nya aktörer,
- minska kravet på finansiell säkerhet inom etablerade företag,
- frigöra kapital som idag behöver bindas upp för att täcka den finansiella säkerheten.

För företag med befintliga yrkestrafiktillstånd och fordon under 3,5 ton bedöms förslaget innebära en minskning av kravet på finansiell säkerhet motsvarande cirka 1,3 miljarder kronor. För nyetablerade företag beräknas motsvarande lättnader uppgå till cirka 64 miljoner kronor per år med antagande om att antalet nyetableringar är på samma nivå som i dag och att utvecklingen av antal fordon är densamma som för de senaste tio åren.

De främsta nyttorna av förslaget bedöms vara:

- förbättrad likviditet och investeringsförmåga hos företagen, och
- sänkta inträdesbarriärer för nya aktörer.

För större koncerner har den finansiella säkerheten en mer begränsad påverkan eftersom de i vissa fall kan justera det egna kapitalet utifrån andra reserver, medan effekterna är särskilt betydelsefulla för mindre och nyetablerade företag ofta med inriktning på last mile-transporter. Dessa företag kan sannolikt i mindre utsträckning använda andra reserver än kapital för att uppfylla kravet. För dessa aktörer kan frigjorda medel i större utsträckning användas till investeringar, fordonsförnyelse och innovation.

6.6.6 Konkurrensförhållanden

Förslaget om att sänka kraven på finansiell säkerhet för fordon med en totalvikt under 3,5 ton syftar till att stärka konkurrensen och främja tillväxten inom transportnäringen och att skapa förutsättningar för utveckling och innovationsförmåga bland företag som bedriver godstransporter med lätta fordon.

Efterfrågan på korta leveranstider fortsätter att öka, vilket även ökar antalet lätta fordon inom exempelvis post- och kurirbranschen. Kraven på finansiell säkerhet som i dag gäller bedöms vara alltför höga för mindre företag och för nyetablerade företag, vilket medför en hög etableringströskel. Detta hämmar konkurrensen och tillväxten inom sektorn.

Ett reducerat krav på finansiell säkerhet skulle därmed sänka trösklarna för nya aktörer, stärka konkurrensen på den svenska marknaden och främja en utveckling där kvaliteten på transporttjänster inom bland annat post- och kurirbranschen skulle kunna förbättras. Förslaget skulle dessutom ge de företag som också verkar inom gig-ekonomin bättre möjligheter att växa genom att anställa fler förare, eftersom kapitalkraven för att utöka fordonsflottan minskar.

6.7 Konsekvenser för staten

6.7.1 Offentligfinansiella effekter för staten

Förslaget om reducerade krav på finansiell säkerhet bedöms inte medföra några offentligfinansiella effekter. De avgifter som är kopplade till yrkestrafiktillstånd, dvs. ansökningsavgiften om 12 500 kronor per ansökan samt den årliga tillsynsavgiften om 3 100 kronor, kommer att kvarstå även om förenklingsförslaget genomförs.

En konsekvens av förslaget är att vägtrafikregistret behöver uppdateras utifrån de nya beloppen för finansiell säkerhet. Detta kommer enligt Transportstyrelsen att medföra ett omfattande arbete. Myndigheten bedriver sedan ett antal år ett utvecklingsarbete med att ta fram ett nytt modernt vägtrafikregister. De ändringar som blir aktuella genom förslaget skulle då ingå i detta arbete. Någon mer fördjupad bedömning av kostnaderna för en sådan anpassning har inte varit möjlig att göra inom ramen för denna utredning.

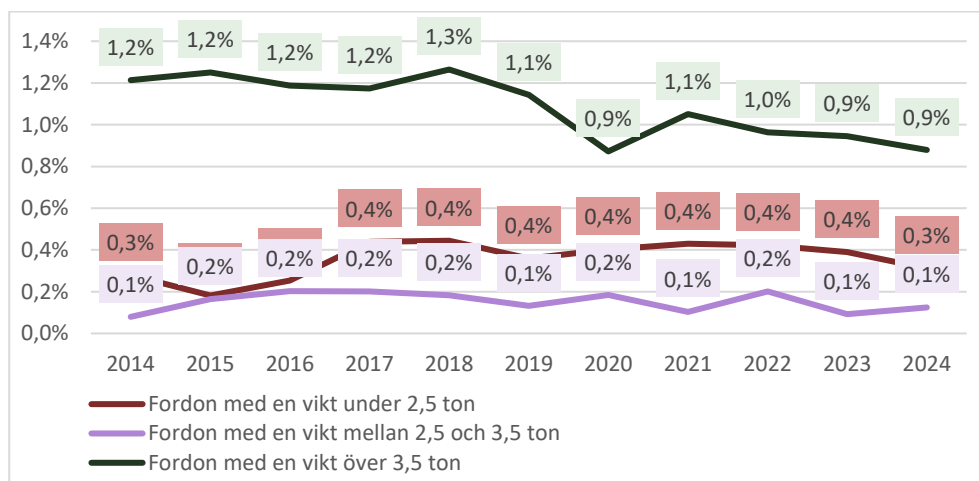
6.7.2 Övriga konsekvenser

Påverkan på olycksfrekvensen med lätta fordon

Det finns inget som tyder på att förslaget om att reducera kraven på finansiell säkerhet skulle påverka olycksfrekvensen för de fordon som omfattas. Olycksfrekvensen är i dag relativt hög, särskilt bland fordon över 3,5 ton, medan nivåerna för fordon under 3,5 ton har varit förhållandevis stabila över tid. Statistik över olyckor inom yrkestrafik för gods redovisas nedan. Det bör dock noteras att uppgifterna inte är heltäckande, då det enligt Transportstyrelsen förekommer visst bortfall.

Figur 5 Antal olyckor per viktklass i yrkestrafik för gods i relation till fordonsbeståndet (procent av totalt antal fordon i viktklassen)⁷⁰

⁷⁰ Statistiken är baserad på polisrapporterade personskadaolyckor till Transportstyrelsens databas STRADA på Transportstyrelsen. Polisen har en hel del bortfall i rapporteringen och bortfallet har blivit större de senaste 4 åren.



Fordon över 3,5 ton. Under perioden 2014–2018 hade denna fordonsklass olycksfrekvenser på mellan 1,20–1,26 procent. Därefter skedde en tydlig nedgång, särskilt under 2020 då nivån sjönk till 0,87 procent. Under de senaste åren har utvecklingen stabiliserats kring 0,90–1,00 procent. Trots nedgången är detta den fordonsklass som har högst olycksfrekvens.

Fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. Från en låg nivå 2014 (0,08 procent), ökade olycksfrekvensen till 0,18 procent under perioden 2014–2018. Därefter har utvecklingen legat inom samma intervall. För år 2024 ligger nivån på 0,13 procent, vilket är högre än 2014 men fortfarande lägst bland fordonsklasserna. Sammantaget framstår denna grupp som den säkraste sett till olycksfrekvens, med endast små variationer över tid.

Fordon under 2,5 ton. Olycksfrekvensen för fordon under 2,5 ton har under hela perioden legat på 0,2–0,4 procent. En topp nåddes kring 2017–2018 med cirka 0,44 procent, därefter har nivåerna minskat något. År 2024 uppgår olycksfrekvensen till 0,31 procent. Sammantaget syns inga dramatiska förändringar över tid, utvecklingen präglas snarare av variationer inom ett relativt stabilt spann.

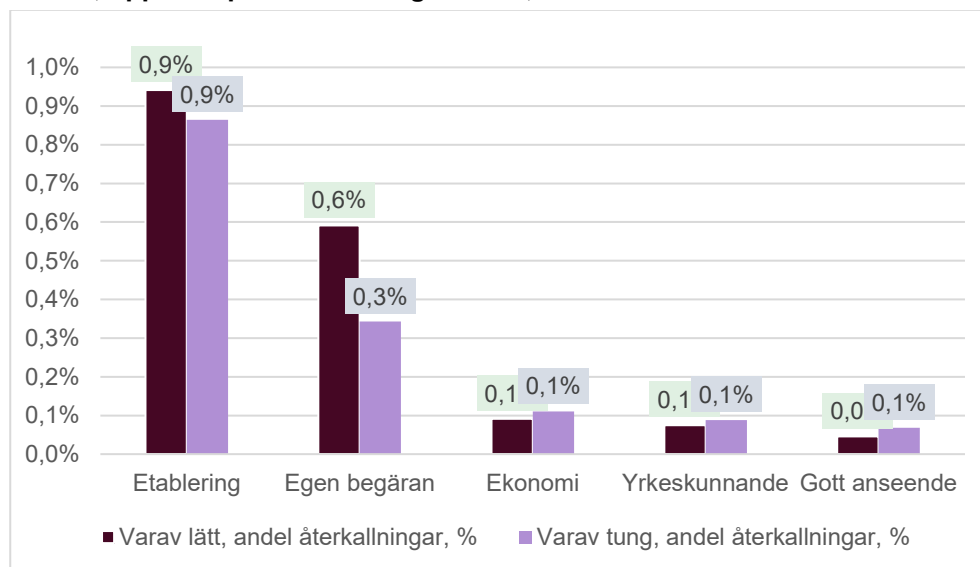
Återkallande av yrkestrafiktillstånd

År 2024 återkallades cirka 1 200 yrkestrafiktillstånd. Den vanligaste orsaken var brister i etablering i landet man verkar i, vilket gällde både lätta och tunga fordon. Skillnaderna mellan fordonskategorierna är över lag små. Något fler återkallelser på egen begäran förekom bland lätta fordon, medan ekonomiska brister i något högre grad berörde tunga fordon.

Brister i yrkeskunnande och gott anseende utgjorde en mycket liten andel av återkallelserna. Sammantaget uppgick andelen återkallelser (exklusive egen begäran) till 1,2 procent för lätta fordon och 1,1 procent för tunga fordon. Mot bakgrund av dessa uppgifter, och det faktum att endast en liten andel av återkallelserna rörde yrkeskunnande och gott anseende, finns det inget som

indikerar att en sänkning av de finansiella kraven för fordon under 3,5 ton skulle medföra några konsekvenser för olycksfrekvensen. Detta gäller särskilt eftersom återkallelser på grund av ekonomiska brister är relativt få, omkring 80 av totalt cirka 1 200 återkallelser. Figur 6 nedan visar andel återkallanden av yrkestrafiktillstånd uppdelat på lätta (under 3,5 ton) och tunga fordon (över 3,5 ton) 2024.

Figur 6 Andel återkallanden av tillstånd och anledning i relation till antal fordon, uppdelat på lätt och tungt fordon, 2024



Källa: Transportstyrelsen.

Påverkan på omställningen till alternativa bränslen

Som framgår i avsnitt 3.1.3 visar statistiken att andelen något tyngre fordon under 3,5 ton har ökat vilket bland annat kan förklaras av att andelen eldrivna fordon, som generellt sett har en tyngre vikt, har ökat. Andelen eldrivna och elhybrida lätta lastbilar i Sverige har fyrdubblats från 2020 till 2024.

I arbetet med förslaget har företrädare för branschorganisationer ställt frågor om vilka konsekvenser Förenklingsrådets förslag kan få för fordon som drivs på el eller gas och som på grund av detta får en vikt över 3,5 ton och därmed högre finansiella krav än fordon under 3,5 ton som inte går på alternativa bränslen. Förslaget skulle enligt branschen kunna hindra omställningen till alternativa bränslen. Man hänvisar till den försöksverksamhet som Transportstyrelsen bedriver på uppdrag av regeringen 2024–2030 och som handlar om ett undantag för B-körkort för fordon mellan 3,5 och 4,25 ton som drivs på el eller gas. Försöksverksamheten är en del i arbetet inför att EU:s 4:e körkortsdirektiv ska genomföras i svensk rätt och som bland annat syftar till att främja en grön omställning inom sektorn.⁷¹

⁷¹ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet 2023-06-08 LI2023/02684. Förordning (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen.

Förenklingsrådets förslag innebär skillnader i finansiell säkerhet för fordon under respektive över 3,5 ton. Rådet bedömer att förslaget kan bidra till att frigöra kapital och reserver i företag som bedriver verksamhet med fordon under 3,5 ton, vilket ökar möjligheterna för företagen att investera i nya fordon som drivs på alternativa bränslen. Förslaget skulle eventuellt kunna påverka incitamenten för att ställa om till alternativa bränslen enligt den försöksverksamhet för fordon 3,5–4,25 ton som bedrivs. Det är dock svårt att i dagsläget bedöma konsekvenserna för omställningen till alternativa bränslen både av Förenklingsrådets förslag och Transportstyrelsens försöksverksamhet.

Som framgår av avsnitt 5.2.1 menar Förenklingsrådet att det är angeläget att EU-regleringen generellt anpassas till att bidra till den gröna omställningen och den utveckling mot tyngre fordon som elektrifieringen innebär. Ett led i detta skulle kunna vara att se över viktgränserna i trafiktillståndsförordningen för att anpassa regelverket till utvecklingen av fordonsparken och bidra till den gröna omställningen.

6.8 EU-perspektiv

De förslag om sänkta krav på ekonomiska resurser som Förenklingsrådet lämnar i denna rapport innebär att de nya bestämmelserna, om de genomförs, kommer att korrespondera med de miniminivåer som anges i artikel 7.1 i EU:s trafiktillståndsförordning. Förenklingsrådet bedömer därför att förslaget är förenligt med EU-rättslig lagstiftning på området. De föreslagna bestämmelserna bedöms inte heller gå utöver de EU-rättsliga minimikraven som följer av EU:s trafiktillståndsförordning.

6.9 Andra konsekvenser

Utöver de direkta effekterna på kapitalbindning kan även frågor med sociala dimensioner aktualiseras, exempelvis rörande lönenivåer, anställningsformer och arbetsvillkor. Detta rör framför allt företag som verkar inom gig-ekonomin och last mile-transporter.

Som vi beskriver i avsnitt 5.1 bedöms frågor om lönenivåer, anställningsformer och arbetsvillkor vara en i första hand arbetsrättslig fråga som regleras genom arbetsrättslig lagstiftning och kollektivavtal och inte genom regelverket för yrkestrafiktillstånd. Trafiktillståndet fyller främst en funktion som kontroll- och etableringsmekanism för att säkerställa yrkeskunnande, ekonomisk stabilitet och trafiksäkerhet, inte de arbetsrättsliga frågorna.

6.10 Åtgärder som vidtagits för att begränsa förslagets kostnader och andra negativa effekter

Förslaget bedöms inte medföra några betydande kostnader för näringslivet eller den offentliga sektorn. De begränsade offentligfinansiella kostnader som kan uppstå bedöms vara av engångskaraktär och avser i huvudsak anpassningar av IT-system (vägtrafikregister) till följd av de ändrade kraven på finansiell säkerhet.

När det gäller andra eventuella negativa effekter har utredningen analyserat olycksfrekvensen inom yrkestrafiken för gods, särskilt avseende fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton, samt grunderna för återkallelse av yrkestrafiktillstånd (se avsnitt 6.7.2). Tillgänglig statistik visar att olycksfrekvensen för dessa fordon är låg och att ekonomiska skäl endast i begränsad utsträckning utgör grund för återkallelse av tillstånd. Intervjuer med berörda aktörer ger inte heller stöd för antagandet att en sänkning av kraven på finansiell säkerhet skulle medföra negativa effekter för samhället eller näringslivet.

Företag har i dag möjlighet att uppfylla kraven på finansiell säkerhet genom bland annat bankgaranti. En reducering av kravet på finansiell säkerhet kan innebära minskade intäkter för bankerna, exempelvis genom lägre ränteintäkter eller genom att företag i ökad utsträckning väljer att använda eget kapital och andra reserver i stället för externa garantilösningar. Denna potentiella negativa effekt för banker bedöms dock som marginell, eftersom majoriteten av företagen redan i dag uppfyller kraven genom eget kapital och eftersom bankgarantier för detta ändamål sannolikt utgör en begränsad del av bankernas samlade affärsverksamhet.

Mot denna bakgrund har utredningen inte funnit skäl att genomföra någon fördjupad analys av potentiella negativa konsekvenser eftersom inget tyder på att förslaget skulle medföra sådan påverkan.

6.11 Bedömning av särskilda hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I den aktuella utredningen har inget framkommit som indikerar att särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet. Transportstyrelsen kommer däremot att behöva informera tillståndsinnehavarna om de sänkta kraven på finansiell säkerhet.

6.12 Beskrivning av hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att följa upp och utvärdera effekterna av här föreslagna förändringar. Utvärderingen bör presenteras senast fem år

efter ikraftträdandet. För att ge förutsättningar för Transportstyrelsen att samla in relevanta underlag redan från start bör Transportstyrelsen ges uppdraget i samband med att de nya lagkraven införs. Förslag på områden som kan vara relevanta att följa upp och analysera i utvärderingen är bland annat:

- Utvecklingen av antalet tillståndshavare, inklusive fördelning efter bransch, företagsstorlek och geografisk lokalisering.
- Utvecklingen av antalet fordon.
- Jämförelse av utvecklingen mellan företag med tunga fordon och företag med fordon under 3,5 ton, inklusive en analys av om sänkta krav på finansiell säkerhet har påverkat företagens fordonsval och lett till en överflyttning av verksamhet från tunga till lätta fordon (konkurrens effekter).
- Analys av om andelen enmansföretag har ökat till följd av förändringen.
- Analys av utvecklingen av fordonsflottan, inklusive förändringar i fordonsmix och förekomst av eldrivna fordon.
- Fordonsstandard, inklusive påverkan på fordonsålder, underhållsnivå och besiktningsutfall.
- Marknadsutvecklingen, inklusive i vilken utsträckning de förändrade kraven har bidragit till ökad etablering av företag samt till förändringar i tjänsteutbudet.
- Särskild analys av utvecklingen inom post- och kurirbranschen, exempelvis inom segmentet för last-mile delivery.
- Skatte- och ekonomirelaterade effekter, mot bakgrund av den problembild som branschföreträdare har lyft.
- Utvecklingen av inbetalningar av moms, arbetsgivaravgifter och inkomstskatter inom berörda segment.
- Analys av eventuella samband mellan fordonsvikt, företagsstruktur och skatteutfall.

Andra områden som kan vara aktuella att följa upp är tillsyn och trafiksäkerhet. Exempelvis kan utvecklingen av tillsynsärenden, återkallade tillstånd och andra sanktionsåtgärder vara relevant och om förändringen har medfört ett ökat tillsynsbehov. När det gäller trafiksäkerhet kan det vara aktuellt att följa utvecklingen av olycksstatistik för lätta yrkesfordon, särskilt i tätortsmiljöer och inom distributionsverksamhet.

I avsnitt 6.4 och bilaga 2 i denna rapport presenteras alternativa lösningar som kan användas som underlag om regeringen vill pröva ytterligare undantag enligt EU-förordningen. I samband med att en utvärdering och effektanalys görs kan det vara lämpligt att även analysera möjligheterna och utreda konsekvenser av de alternativa förslag som presenteras i denna rapport, dvs att införa de ytterligare undantag som EU-förordningen medger.

6.13 Bedömning av förslagets genomförbarhet

Enligt 19 a § i förordningen med instruktion för Tillväxtverket ska Förenklingsrådet, utöver en konsekvensutredning av förslaget, även redogöra för förslagets genomförbarhet.

Förenklingsrådet har i det här sammanhanget tolkat genomförbarhet som en sammanvägning av flera olika parametrar, till exempel vad avser:

- förslagets kostnad: exempelvis om förslaget får stor påverkan på de offentliga finanserna och kräver särskild finansiering genom statsbudgeten, eller om förslagets effekter har låg eller svårbedömd träffsäkerhet,
- förslagets komplexitet: exempelvis om det isolerade förenklingsförslaget är en djupt integrerad del i ett bredare regelsystem, med stor risk för följdpåverkan på andra delar, eller om förslaget rör svårändrade regelverk såsom grundlag eller inskränkningar av kommunalt självstyre,
- förslagets kontext: exempelvis om det finns flera pågående utredningar eller lämnade förslag som angränsar till förenklingsförslaget, eller om det finns en pågående översyn av bakomliggande EU-rättsligt regelverk, och
- förslagets implementering: exempelvis om förslaget skulle kräva omfattande utveckling av IT-system eller stödverksamhet, eller ställa krav på större förändringar i hur den offentliga förvaltningen organiserar sig.

Den kanske enskilt viktigaste faktorn för förslagets genomförbarhet är den politiska viljan att driva igenom förslaget, och att prioritera förenklingsperspektivet i förhållande till andra eventuella skyddsintressen som den berörda regeln representerar. Den politiska dimensionen har emellertid konstaterats alltför svår att förhålla sig till i en genomförbarhetsbedömning från Förenklingsrådets sida, varför den lämnas till regeringen att ta ställning till i den fortsatta behandlingen av det lämnade förslaget.

Förenklingsrådet bedömer att förslaget har en hög genomförbarhet då utredningen inte har identifierat några betydande negativa konsekvenser. Den ökade harmoniseringen enligt EU-förordningen bedöms sänka etableringströsklarna för nya aktörer på marknaden. För befintliga företag

innebär förändringen möjlighet att frigöra resurser som kan användas för verksamhetsutveckling eller investeringar.

De konsekvenser som uppstår för Transportstyrelsen bedöms vara begränsade och i huvudsak bestå av engångsinsatser, såsom anpassning av vägtrafikregistret och information till berörda tillståndshavare.

7. Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

2 kap. 5 b §

Om inte annat anges i andra eller tredje 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, och*
- 5 000 euro för varje ytterligare sådant fordon som används.*

Ett företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige ska förfoga över kapital och reserver 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 som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, 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 endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige endast med hjälp av 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 motordrivna fordon som används i verksamheten, och*
- 900 euro för varje sådant ytterligare fordon som används.*

I paragrafen anges storleken på det kapital och de reserver som ett företag ska förfoga över för att uppfylla kravet på ekonomiska resurser i artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009. Med motordrivet fordon avses detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Med uttrycket på väg i Sverige avses trafik som enbart bedrivs nationellt i Sverige. Genom de föreslagna ändringarna görs i paragrafen nu en skillnad på de ekonomiska resurser som ett företag ska förfoga över beroende på om företaget endast bedriver yrkesmässig godstransport i Sverige eller såväl internationell som nationell trafik. För de företag som enbart bedriver yrkesmässig trafik i Sverige införs i andra och tredje styckena sänkta krav på ekonomiska resurser för fordon som har en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

I *första stycket* anges att ett företag, om inte annat anges i andra eller tredje stycket, ska förfoga över kapital och reserver om 9 000 euro för det första motordrivna fordon som används i verksamheten och ytterligare 5 000 euro för varje tillkommande motordrivet fordon (jfr artikel 7.1 i trafiktillståndsförordningen). Regleringen i första stycket omfattar företag som inte endast bedriver nationell yrkesmässig godstransport och således inte är tänkta att omfattas av tillämpningen av andra och tredje stycket. Företag som bedriver såväl internationell som nationella transporter omfattas alltså av de krav på ekonomisk säkerhet som anges i första stycket. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Paragrafens *andra stycke* är nytt och utgör en undantagsbestämmelse till första stycket. Där anges att ett företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige ska förfoga över kapital och reserver 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

som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, och 900 euro för varje ytterligare sådant fordon som används och som har en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. Regleringen i andra stycket omfattar företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport i Sverige och som använder sig av såväl tunga som lätta fordon. Den nya regleringen innebär att kravet på ekonomiska resurser sänks för sådana fordon som företaget har som inte överstiger 3,5 ton. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Paragrafens *tredje stycke* är nytt och utgör en undantagsbestämmelse till första och andra stycket. Där anges att ett företag som endast bedriver yrkesmässig godstransport på väg i Sverige endast med hjälp av 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 motordrivna fordon som används i verksamheten och 900 euro för varje sådant ytterligare fordon som används. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.
2. Bestämmelsen i 2 kap. 5 b § andra och tredje stycket ska tillämpas även på tillstånd som beviljats före den 1 juli 2027.

I ikraftträdandebestämmelsen punkten 1 anges att lagen träder i kraft den 1 juli 2027. Motivet till detta är att det är angeläget att de föreslagna bestämmelserna träder i kraft så snart som möjligt. Övergångsbestämmelsen i punkten 2 anger att den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 5 b § andra och tredje stycket gällande det sänkta kravet på finansiell säkerhet även ska gälla tillstånd som beviljats före ikraftträdandet. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Bilaga 1

Antal fordon per bransch uppdelat på vikt

	0–2,5 ton	2,5–3,5 ton	Över 3,5 ton	Total-summa
Landtransport; transport i rörsystem	1 587	7 658	34 006	43 251
Post- och kurirverksamhet	6 442	1 822	1 223	9 487
Byggbranschen	122	468	5 169	5 759
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	83	417	3 975	4 475
Magasinering och stödtjänster till transport	138	976	2 347	3 461
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	234	836	1 865	2 935
Uthyrning och leasing	125	510	1 024	1 659
Fastighetservice samt skötsel och underhåll av grönytor	389	462	741	1 592
Jordbruk, skogsbruk och fiske	57	112	1 188	1 357
Tillverkning	26	91	1 154	1 271
Vård och omsorg; sociala tjänster	61	142	234	437
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	46	79	209	334
Arbetsförmedling, bemanning och andra personalrelaterade tjänster	26	91	205	322
Okänt	52	80	143	275
Utvinning av mineral	2	10	248	260

Säkerhets- och bevakningsverksamhet	33	174	18	225
Fastighetsverksamhet	49	67	106	222
Utbildning	9	13	143	165
Annan serviceverksamhet	42	57	44	143
Kontorstjänster och andra företagstjänster	23	69	51	143
Finans- och försäkringsverksamhet	14	110	16	140
Informations- och kommunikationsverksamhet	21	64	19	104
Försörjning av el, gas, värme och kyla	1	5	73	79
Hotell- och restaurangverksamhet	47	12	15	74
Kultur, nöje och fritid	1	25	38	64
Sjötransport	0	6	26	32
Resebyrå- och researrangörsverksamhet och andra resetjänster och relaterade tjänster	7	10	2	19
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	0	6	0	6
Lufttransport	0	2	1	3
Totalsumma	9 637	14 374	54 283	78 294

Bilaga 2 Analys av alternativt förslag om avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton och sänkt krav på finansiell säkerhet för fordon 2,5–3,5 ton

Som framgår i avsnitt 5.1 har Förenklingsrådet utrett och prövat ett alternativt förslag att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton och sänka kravet på finansiell säkerhet för fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton. Rådets samlade bedömning utifrån analysen är att de förväntade effekterna i form av kostnadsbesparingar för företag inte väger upp riskerna med ett avskaffande av yrkestrafiktillståndet. Nedan redovisas den analys som rådet tagit fram och som visar vilka kostnadsbesparingar och frigörande av kapital ett sådant alternativ skulle kunna ge för företag.

1. Branscher och uppräkningsbas för övervägt förslag

1.1 Nuvarande företag som berörs av förenklingsförslaget

Tabellen nedan redovisar en sammanställning av antalet företag och fordon som bedöms omfattas av respektive del av det övervägda alternativet.

Tabell 7 Antal berörda företag och fordon, siffror avser 2024

Del av förenklingsförslag	Berörda företag	Antal berörda företag, 2024	Antal berörda fordon, 2024
Avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd för fordon med en vikt under 2,5 ton	Företag som enbart har fordon under 2,5 ton.	Cirka 1 100 företag	Cirka 9 600 fordon med en vikt under 2,5 ton ⁷²
Sänkta krav på finansiell säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton	Företag som har fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton.	Cirka 4 100 företag som enbart har fordon mellan 2,5 och 3,5 ton	Cirka 14 400 fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton

För de administrativa kostnaderna har uppräkningsbasen utgått från antalet fordon. Inom post- och kurirbranschen har uppräkningsbasen differentierats utifrån två företagssegment; dels mer traditionella företag med fast anställda förare, dels s.k. plattformsföretag inom gig-ekonomin där förarna normalt inte är anställda, utan utför transporter för flera olika uppdragsgivare. Det senare

⁷² De 9 600 fordonen omfattar samtliga fordon med en vikt under 2,5 ton. De 1 100 företag som endast har fordon under 2,5 ton kommer slippa både kravet på tillstånd och finansiell säkerhet. Dessa 1 100 företag är inte ägare till samtliga 9 600 fordon utan en del av dessa ägs av företag som har fordon i flera vikt-kategorier. För dessa företag att kravet på tillstånd finns kvar men får lägre krav på finansiell säkerhet.

segmentet utgör en klart mindre andel av det totala antalet företag, men en betydande andel av den totala fordonsflottan i viktklassen upp till 2,5 ton. För att uppskatta fordonsantalet i respektive segment har en lista från Transportstyrelsen över de tio företag med flest registrerade fordon använts. Fordon registrerade som plattformsföretag har summerats, och analysen visar att dessa företag står för cirka 50 procent av den totala fordonsflottan för fordon med en vikt under 2,5 ton.

Vid beräkning av totala materiella kostnader har enbart företag med fordon under 2,5 ton inkluderats, eftersom det är dessa som skulle påverkas av ett avskaffat krav på yrkestrafiktillstånd. Företag med kombinerad fordonsflotta, det vill säga även tyngre fordon, skulle fortsatt omfattas av kravet på yrkestrafiktillstånd och därmed behöva genomföra utbildningsmomentet, och ingår därmed inte i uppräkningsbasen.

Vid beräkning av det reducerade kravet på finansiell säkerhet utgör antalet berörda fordon den huvudsakliga uppräkningsbasen, eftersom kravet på finansiell säkerhet är kopplat till varje enskilt fordon som omfattas av ett yrkestrafiktillstånd. Även antalet företag har beaktats, där företag inom segmenten under 2,5 ton respektive mellan 2,5 och 3,5 ton motsvarar antalet "första fordon". Detta motiveras av att beloppet för finansiell säkerhet är högre för det första fordonet i respektive företag.

Vid beräkning av det reducerade kravet på finansiell säkerhet för företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton har endast företag med enbart fordon inom detta segment inkluderats. Det kan innebära att de uppskattade effekterna underskattas något. Exempelvis kan ett företag med både fordon över 3,5 ton och ett fordon mellan 2,5 och 3,5 ton ha det lättare fordonet registrerat som sitt första fordon. En sådan situation bedöms dock endast ha en marginell påverkan på beräkningarna.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen anlitar drygt 10 procent av företagen en extern konsult som trafikansvarig. Det går dock inte att särskilja hur stor andel av de företag som enbart har fordon under 2,5 ton som använder konsult. Om man utgår från samma andel (10 procent) motsvarar det cirka 100 företag av det totala antalet med enbart fordon under 2,5 ton. Vid kostnadsberäkningar anses därför det normaleffektiva företaget själv ha en trafikansvarig internt. Detta bekräftas även av genomförda intervjuer, där det vanligaste förfarandet har varit att använda en intern resurs.

Basen för uppräkning för de olika kostnadsslagen enligt ovan sammanfattas nedan:

Tabell 8 Uppräkningsbas för etablerade företag

	Beskrivning av kostnad	Uppräkningsbas
Administrativ kostnad	Personaltid som krävs för att uppfylla krav för att hålla fordonsregistret uppdaterat.	Cirka 9 600 fordon, varav: • Cirka 4 800 fordon för traditionella företag. • Cirka 4 800 fordon för företag inom gig-ekonomin.
Materiell kostnad	Etablerade företag som idag redan har genomfört utbildning skulle inte påverkas av förslaget.	Ej tillämplig
Finansiell kostnad	Årlig tillsynsavgift för företag som idag har yrkestrafiktillstånd.	Cirka 1 100 företag
Övrig effekt (finansiell säkerhet)	Finansiell säkerhet per fordon i yrkestrafik. Här omfattas även företag som kan ha andra fordonsklasser. De skulle även få lägre krav på finansiell säkerhet för de fordon som har en vikt under 3,5 ton.	• Cirka 1 100 företag med fordon under 2,5 ton. • Cirka 4 100 företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. • Cirka 9 600 fordon under 2,5 ton. • Cirka 14 400 fordon mellan 2,5 och 3,5 ton.

1.2 Nyetablerade företag som potentiellt påverkas av förenklingsförslaget

Vissa kostnader bedöms enbart vara relevanta för nyetablerade företag. Detta gäller kostnader för ansökan om yrkestrafiktillstånd samt de krav som avser utbildning och prov för att påvisa yrkeskunnande. Nyetablerade företag gynnas även av de kostnadsbesparingar som etablerade företag kan uppnå.

Samma antaganden som beskrivs ovan för det föreslagna förenklingsförslaget har använts för att beräkna effekter för nyetablerade företag. Dessa antaganden har legat till grund för beräkningarna av kostnader på total nivå. Nedan redovisas en sammanställning av uppräkningsbasen för nyetablerade företag.

2. Uppskattade kostnader per företag

De krav som direkt följer av nuvarande reglering av yrkestrafiktillstånd kan delas in i fyra kategorier för det övervägda alternativet till förenkling: administrativa kostnader, materiella kostnader, finansiella kostnader och övriga effekter som är till följd av kravet på finansiell säkerhet. I detta avsnitt

redovisas inledningsvis de kostnader och kapitalkrav som idag uppstår som en direkt konsekvens av gällande regelverk. Därefter görs en bedömning av vilka besparingar som kan uppnås genom det föreslagna förenklingsförslaget.

Tabell 9 Sammanställning över ekonomisk påverkan vid föreslagna lättnader i yrkestrafiklagen

	Beskrivning av kostnad	Total ekonomisk påverkan för etablerade företag i Sverige, kr	Total ekonomisk påverkan för potentiellt nyetableringar i Sverige, kr	Antal företag/fordon som berörs
Administrativ kostnad	Personaltid som krävs för att uppfylla krav för etablerade företag; och ansökan för tillstånd för nyetableringar.	987 000 kr per år	390 000 kr per år	Cirka 1 100 företag Cirka 75 nyetableringar
Materiell kostnad	Utbildningskostnad för att klara prov för yrkestrafiktillstånd.	Ej tillämplig	4,8 miljoner kronor per år	Cirka 75 nyetableringar per år
Finansiell kostnad	Avgifter till Transportstyrelsen.	3,3 miljoner kronor per år	1,2 miljoner kronor per år	1 100 företag Cirka 75 nyetableringar per år
Övrig effekt (finansiell säkerhet)	Finansiell säkerhet per fordon i yrkestrafik.	1,4 miljarder kronor (engångseffekt)	70 miljoner kronor (engångseffekt)	24 000 fordon

2.1 Administrativa aktiviteter och kostnader kopplade till yrkestrafiktillstånd

Den administrativa tid som kan hänföras till yrkestrafiktillstånd tar sin utgångspunkt i de krav som idag ställs på företag med yrkestrafiktillstånd. Det är dock rimligt att anta att vissa aktiviteter, som är en konsekvens av nuvarande krav, även framöver kommer att utföras löpande eftersom det ligger i företagets intresse att säkerställa en väl fungerande fordonsflotta, att förare innehar giltiga körkort samt att fakturor och skatter betalas i enlighet med gällande lagstiftning.

Den administrativa tid som direkt kan hänföras till yrkestrafiktillstånd är kopplad till:

- Genomföra ansökan om yrkestrafiktillstånd
- Anmälan och avanmälan av aktiva fordon i fordonsregistret

Aktivitet 1: Genomföra ansökan om yrkestrafiktillstånd

Att genomföra en ansökan om yrkestrafiktillstånd för godstransporter är en engångshändelse. Det finns ett antal aktiviteter kopplade till när ett företag ska ansöka om yrkestrafiktillstånd:

1. Förberedelser och grundkrav

- a. Fastställ företagsform: Företaget behöver uppge företagsform.
- b. Ansvarig trafikansvarig: Företaget behöver utse en person med tillräckligt yrkeskunnande.
- c. Kontroll av personliga krav: Företagsledare, trafikansvarig och ägare ska ha gott anseende, dvs. ingen allvarlig brottslighet och inga allvarliga skatteskulder.

2. Dokumentation av yrkeskunnande

- a. Kompetensprov: Den trafikansvariga ska genomgå och klara Trafikverkets prov i yrkeskunnande för godstrafik.
- b. Intyg från Transportstyrelsen: När provet är avklarat ska intyg bifogas i ansökan.

3. Ekonomiska krav

- a. Vid inlämning av ansökan ska företaget visa på att de har tillräckliga ekonomiska resurser. Detta görs genom ett intyg från revisor alternativt bankgaranti.

4. Inlämning av ansökan

- a. Inlämning av ansökan sker via Transportstyrelsens E-tjänst alternativt i blankett. Ett normaleffektivt företag antas använda E-tjänsten.

5. Registrering av fordon

- a. Efter att tillstånd beviljats ska fordon registreras i fordonsregistret hos Transportstyrelsen.

För ett normaleffektivt företag uppskattas tidsåtgången för att färdigställa en ansökan om yrkestrafiktillstånd för godstrafik, inklusive den initiala fordonsregistreringen, till cirka åtta timmar. Vid kostnadsberäkningarna har SCB:s statistik för yrkeskategorin inköps-, logistik- och transportchef använts

som utgångspunkt, kompletterad med tillägg för pension, arbetsgivaravgifter samt en overheadkostnad på 25 procent. Den totala kostnaden för att genomföra en ansökan om yrkestrafiktillstånd beräknas därmed uppgå till cirka 5 200 kronor per tillfälle.

Aktivitet 2 Anmälan och avanmälan av aktiva fordon i fordonsregistret

Aktivitet 2 innebär att den trafikansvariga ska säkerställa att alla fordon i yrkestrafiken är korrekt registrerade och uppfyller krav på besiktning, skatt och försäkring. Denna aktivitet försvinner om kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton tas bort. Utifrån våra genomförda intervjuer med företag kan vi konstatera att den tid som krävs för denna aktivitet varierar beroende på fordonsflottans storlek och verksamhetens art. Företag med lättare fordon har därför delats in i två segment beroende på storlek på fordonsflotta samt om de är verksamma i gig-ekonomin. Uppdelningen har gjorts med anledning av att den administrativa tiden skiljer sig så pass mycket mellan dessa två segment.

Segment 1 – företag med mindre fordonsflotta med fasta anställda förare

För företag med en mindre fordonsflotta, där fordonen ägs av företaget och körs av fast anställda förare, bedöms den administrativa tidsåtgången som marginell. Detta beror på att förändringar i fråga om aktiva fordon sker relativt sällan under året. De justeringar som görs avser i huvudsak fordonsregistret, exempelvis i samband med inköp av ett nytt fordon eller vid nyanställning av förare.

Ett normaleffektivt företag inom detta segment uppskattas i snitt lägga cirka en minut per fordon och år på denna hantering, då många fordon ligger kvar oförändrat över flera år. Företagsintervjuer bekräftar bilden att företagen inte uppfattar den löpande administrationen av fordonsflottan som betungande. Den administrativa insatsen består i praktiken av att logga in på Transportstyrelsens webbplats och uppdatera uppgifter när förändringar sker. När ett fordon väl är registrerat görs därefter ingen ytterligare kontroll, eftersom ytterligare förändringar inte förekommer.

Vid kostnadsberäkningarna har SCB:s officiella statistik över lönekostnader använts, med yrkeskategorin inköps-, logistik- och transportchef som referens. Lönekostnaderna har kompletterats med tillägg för pension, arbetsgivaravgifter samt en overheadkostnad på 25 procent. Det genomsnittliga antalet fordon per företag inom segmentet uppgår till cirka tio, vilket innebär en årlig kostnad på omkring 90 kronor i snitt för företag.

Segment 2 – företag inom gig-ekonomi med stor fordonsflotta och många förare

För företag inom gig-ekonomin, med stora fordonsflottor och förare som kan vara verksamma för flera olika uppdragsgivare under samma dygn, är den administrativa hanteringen betydligt mer omfattande. Den trafikansvariga behöver i dessa fall dagligen kontrollera och uppdatera registret över aktiva fordon.

För ett normaleffektivt företag inom detta segment uppskattas tidsåtgången till cirka 20 minuter per fordon och år. Detta inkluderar dagliga inloggningar på Transportstyrelsens webbplats för att verifiera vilka fordon som är aktiva samt uppdatera registret vid förändringar. För företag med förare som arbetar för flera uppdragsgivare innebär detta en avsevärd administrativ belastning, eftersom varje förares fordon måste registreras som aktivt när denne utför körningar för ett specifikt företag. Om en förare exempelvis kör för ett företag på förmiddagen och ett annat på eftermiddagen krävs att den trafikansvariga kontinuerligt aktiverar och inaktiverar förarens fordon vid varje byte av uppdragsgivare.

Företag med en omfattande fordonsflotta bestående av lätta fordon bedömer även att ett avskaffande av kravet på yrkestrafiktillstånd skulle kunna leda till en mer effektiv hantering av fordonsflottan. I dagsläget kräver gällande regelverk att sådana företag har en trafikansvarig, i enlighet med yrkestrafiklagen. Utöver det så har företag normalt en vagnparksansvarig med ansvar för den operativa driften av fordonsflottan. Vid ett avskaffande av krav på yrkestrafiktillstånd skulle dessa funktioner kunna samordnas och därmed bidra till en mer effektiv resursanvändning.

Vid kostnadsberäkningarna har SCB:s statistik för yrkeskategorin inköps-, logistik- och transportchef använts, kompletterad med tillägg för pension, arbetsgivaravgifter samt en overheadkostnad på 25 procent. Företag inom gig-ekonomin har i regel omfattande fordonsflottor bestående av fordon under 2,5 ton. Enligt uppgifter från de största aktörerna samt intervjuer med berörda företag uppgår antalet fordon i genomsnitt till omkring 1 000. Detta motsvarar en årlig administrativ kostnad på cirka 200 000 kronor för ett normaleffektivt företag inom gig-ekonomin med en fordonsflotta av denna storlek.

2.2 Materiella kostnader kopplade till yrkestrafiktillstånd

De materiella kostnader som uppstår som en direkt konsekvens av dagens regelverk för yrkestrafiktillstånd för godstrafik är i huvudsak hänförliga till den utbildning som en trafikansvarig kan behöva genomgå för att avlägga det prov som krävs för att erhålla tillståndet. Utifrån intervjuer med berörda företag och research kan följande kostnadsfaktorer identifieras:

- Kostnad för extern utbildning: Kostnaden varierar beroende på om den trafikansvariga genomför en fysisk eller digital kurs samt utifrån tidigare

erfarenhet. Enligt intervjuade företag uppgår den totala kostnaden till mellan 2 000 och 16 000 kronor. Vid beräkningar har ett genomsnittsvärde på 9 000 kronor använts.

- Tidsåtgång för självstudier: Intervjuade företag uppger att den totala tidsåtgången för eventuell kurs och självstudier uppgår till totalt cirka 115 timmar, oberoende av om kursen är fysisk eller digital, med ett spann mellan 60 och 200 timmar.
- Kostnad för att utföra prov: Enligt Trafikverket är avgiften för respektive delprov 500 kronor/delprov om provet genomförs under dagtid, och 615 kronor/delprov om prov genomförs efter kl 18 och helg. Ett medelvärde av dessa har använts för beräkningar.
- Tidsåtgång för genomförande av prov: Enligt Trafikverket är provtiden 120 minuter per delprov, vilket motsvarar totalt 4 timmar.
- Lönekostnad för trafikansvarig: Intervjuade företag uppger att den trafikansvarigas befattning kan variera, men att lönenivån generellt motsvarar tjänster såsom transportledare eller transportsamordnare.

Vid kostnadsberäkningarna har SCB:s statistik för yrkeskategorin Transportledare och transportsamordnare använts som utgångspunkt, kompletterad med tillägg för pension, arbetsgivaravgifter samt en overheadkostnad på 25 procent. Baserat på ovan antaganden uppgår den totala engångskostnaden till cirka 65 000 kronor per trafikansvarig. Då den Trafikansvariga är personligt knuten till utbildningen innebär det att företaget vid en eventuell personalförändring behöver bekosta utbildning och prov för en ny trafikansvarig.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen är det normalt att företag har en trafikansvarig. Intervjuer visar dock att många företag önskar ha två trafikansvariga för att säkerställa att minst en behörig person alltid finns tillgänglig. Detta skulle medföra en sammanlagd engångskostnad på cirka 130 000 kronor per företag. I de beräknade kostnaderna har vi dock inte beaktat två trafikansvariga, eftersom regelverket endast kräver en trafikansvarig per företag samt att Transportstyrelsens statistik pekar på att normalfallet är en trafikansvarig per företag.

2.3 Finansiella kostnader kopplade till yrkestrafiktillstånd

När ett företag ansöker om tillstånd för yrkesmässig trafik tillkommer en avgift om 12 500 kronor. Denna avgift ska betalas av företaget i samband med ansökan om tillstånd. Det är en engångskostnad för företaget och den betalas inte tillbaka vid nekad ansökan. Det finns även en årlig avgift om 3 100 kronor för tillsyn av yrkestrafik med befintliga tillstånd som ska betalas av företaget.

Detta innebär att för ett normaleffektivt företag uppgår en initial kostnad om 12 500 kronor per ansökan samt en löpande årlig kostnad om 3 100 kronor.

2.4 Övriga effekter kopplade till yrkestrafiktillstånd

För varje fordon som omfattas av ett yrkestrafiktillstånd krävs en finansiell säkerhet. Denna säkerhet kan uppfyllas antingen genom eget kapital och andra reserver inom den juridiska enhet som ansöker om tillståndet eller genom en bankgaranti, vilket medför en räntekostnad. Intervjuer med företag samt dialog med Transportstyrelsen visar att de flesta företag i praktiken använder eget kapital och andra reserver. Detta kan innebära att ett betydande kapital binds inom verksamheten och därmed inte kan användas för exempelvis investeringar.

Den finansiella säkerheten uppgår för 2025, till:

- 101 790 kronor för det första fordonet
- 56 550 kronor för varje ytterligare fordon

2.4.1 Effekter av att ta bort kravet på yrkestrafiktillstånd för fordon under 2,5 ton

Om kravet på yrkestrafiktillstånd skulle tas bort för fordon under 2,5 ton, skulle företag inte längre behöva låsa upp kapital för dessa fordon. År 2024 fanns 1 074 företag med enbart fordon under 2,5 ton, samt cirka 9 600 fordon under 2,5 ton. Även om de 9 600 fordonen inte uteslutande tillhör de 1 074 företagen, skulle samtliga fordon dra nytta av ett avskaffat krav på finansiell säkerhet.

För att belysa de potentiella kostnadseffekterna för ett normaleffektivt företag har samma segmentering använts som vid redovisningen av administrativa kostnader. Detta innebär att jämförelsen görs mellan ett traditionellt företag inom post- och kurirbranschen, med cirka tio fordon per företag, samt ett företag verksamt inom last mile-transporter, där den typiska fordonsflottan uppgår till omkring 1 000 fordon.

För det traditionella företaget med tio fordon motsvarar detta ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 610 000 kronor, medan motsvarande beräkning för ett företag med 1 000 fordon resulterar i ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 56,6 miljoner kronor.

2.4.2 Effekter av reducerat krav för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton

Förslag har även lagts fram om att sänka kravet på finansiell säkerhet för fordon mellan 2,5 och 3,5 ton. De föreslagna nivåerna är:

- 20 358 kronor för det första fordonet (jämfört med nuvarande nivå på 101 790 kronor)
- 10 179 kronor för varje ytterligare fordon (jämfört med nuvarande nivå på 56 550 kronor)

Med dessa förändringar skulle företag med fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton frigöra betydande belopp. År 2024 fanns 4 129 företag med enbart fordon mellan 2,5 och 3,5 ton och cirka 14 400 fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton. Vid minskat krav på finansiell säkerhet skulle det innebära:

- 81 432 kronor i kapital och andra reserver skulle frigöras för varje första fordon.
- 46 371 kronor i kapital och andra reserver skulle frigöras för varje ytterligare fordon.

För att belysa de potentiella kostnadseffekterna för ett normaleffektivt företag som enbart har fordon med en vikt mellan 2,5 och 3,5 ton har två typfall tagits fram, där ett företag har 10 fordon och ett annat företag har 100 fordon för att påvisa hur mycket antalet fordon slår på totalsumman.

För det traditionella företaget med tio fordon motsvarar detta ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 500 000 kronor, medan motsvarande beräkning för ett företag med 100 fordon resulterar i ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 4,7 miljoner kronor.

3. Uppräkning på total nivå

3.1 Etablerade företag

Vid uppräkning på total nivå behöver kostnaderna delas in i kostnader för etablerade företag som redan i dag har yrkestrafiktillstånd samt nyetableringar som vid ett avskaffande av tillståndskravet inte skulle behöva ansöka om tillstånd. På total nivå innebär det årliga kostnadsbesparingar om cirka 4,3 miljoner kronor per år samt ett reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 1,4 miljarder kronor.

Tabell 10 Sammanställning kostnader för etablerade företag med yrkestrafiktillstånd

	Beskrivning av kostnad	Total ekonomisk påverkan för etablerade företag i Sverige, kr
Administrativ kostnad	Personaltid som krävs för att uppfylla krav för att hålla fordonsregistret uppdaterat.	987 000 kr per år
Materiell kostnad	Etablerade företag som idag redan har genomfört utbildning skulle inte påverkas av förslaget.	Ej tillämplig
Finansiell kostnad	Årlig tillsynsavgift för företag som idag har yrkestrafiktillstånd.	3,3 miljoner kronor per år
Övrig effekt (finansiell säkerhet)	Finansiell säkerhet per fordon i yrkestrafik. Här omfattas även företag som kan ha andra fordonsklasser. De skulle även få lägre krav på finansiell säkerhet för de fordon som har en vikt under 3,5 ton.	1,4 miljarder kronor i reducerat krav på finansiell säkerhet, engångseffekt ⁷³

3.2 Nyetablerade företag

Vad gäller nyetableringar så skulle även dessa företag dra nytta av ovannämnda kostnadsminskningar, men de skulle även gynnas av inte behöva ansöka om tillstånd eller genomgå en utbildning och prov för att påvisa yrkeskunnande. På total nivå innebär det årliga kostnadsbesparingar på cirka 6,4 miljoner kronor samt reducerat krav på finansiell säkerhet om cirka 70 miljoner kronor.

⁷³ Vid uppräknig på total nivå är ett centralt antagande att antalet företag med enbart fordon under 2,5 ton samt enbart företag med fordon mellan 2,5 och 3,5 ton motsvarar antalet "första fordon". Detta innebär att det frigjorda kapitalet sannolikt är något högre än beräknat i och med att fler fordon sannolikt klassas som "första fordon".

Tabell 11 Sammanställning kostnader för nyetablerade företag

	Beskrivning av kostnad	Total ekonomisk påverkan för etablerade företag i Sverige, kr
Administrativ kostnad	Personaltid som krävs för att ansöka om yrkestrafiktillstånd.	390 000 kronor per år
Materiell kostnad	Kostnad för att genomgå utbildning, inklusive kostnad för extern utbildning och provtagning	4,8 miljoner kronor per år
Finansiell kostnad	Ansökan om yrkestrafiktillstånd och årlig tillsynsavgift för företag som idag har yrkestrafiktillstånd.	1,2 miljoner kronor per år
Övrig effekt (finansiell säkerhet)	Finansiell säkerhet per fordon i yrkestrafik. Här omfattas även företag som kan ha andra fordonsklasser. De skulle även få lägre krav på finansiell säkerhet för de fordon som har en vikt under 3,5 ton.	70 miljoner kronor i reducerat krav på finansiell säkerhet, engångseffekt

Stockholm, 2026-03-02
Rapportnummer: 0553
Digital ISBN: 978-91-90068-47-2
Diarienummer: FR 2026-2

Har du frågor om den här publikationen, kontakta Nils Fjelkegård
Telefon, växel: 08 - 681 91 00