

## Motion till riksdagen 2025/26:1227

av **Markus Kauppinen m.fl. (S)**

# Begränsning av möjlighet att anlita trafikansvarig konsult

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa möjligheten att anlita trafikansvariga konsulter inom yrkestrafiken och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

För att ett företag ska få tillstånd att bedriva gods- eller busstransporter krävs en trafikansvarig person med verklig anknytning till företaget, vanligtvis en styrelseledamot eller i vissa fall en anställd. Undantaget finns i förordning (EG) nr 1071/2009 (den så kallade tillståndsförordningen), som ger möjlighet att i stället utse en extern konsult som trafikansvarig. En trafikansvarig konsult får enligt EU-regler vara verksam i upp till fyra företag och för en fordonspark om högst 50 fordon. Samtidigt ger artikel 4.3 i förordningen medlemsstaterna rätt att begränsa eller helt avskaffa denna möjlighet.

Andelen trafikansvariga konsulter i Sverige har ökat kraftigt under de senaste åren, och det har vuxit fram en marknad för personer som hyr ut sig själva som trafikansvariga. Vid en snabb internetsökning på ”trafikansvarig” eller ”trafiktillstånd” möts man av en rad aktörer som erbjuder denna typ av förmedling. Dessa personer uppfyller formellt kraven – de har klarat Trafikverkets yrkeskunnandeprov, tecknat avtal som Transportstyrelsen kan godkänna och uppfyller oftast kraven på gott anseende.

Problemet är att dessa konsulter i praktiken ofta saknar reell anknytning till verksamheten. De anlitas främst för att transportföretaget ska få sitt tillstånd beviljat, utan att de i realiteten utövar något inflytande eller ansvar i verksamheten. Det är sällan en konsult som för dialogen med myndigheter, och det är inte ovanligt att konsulterna helt saknar körkort. Den enda insatsen är ofta att de skrivit två prov, för vilket de kan ta betalt med tusentals kronor i månaden och per åkeri – en ersättning som ofta saknar koppling till faktisk arbetsinsats.

Syftet med kravet på en trafikansvarig är att stärka regelefterlevnaden, höja trafik-säkerheten och skapa rättvisa konkurrensvillkor på transportmarknaden. När företag kan köpa sig fria från detta ansvar undergrävs intentionen med regelverket. Företagsledare behöver inte längre själva inneha yrkeskunnandet, vilket riskerar att sänka kompetens-nivån i branschen. Unga som startar åkerier frestas att hyra in en konsult i stället för att själva avlägga proven, vilket långsiktigt minskar kunskapen inom transportsektorn. Det kan naturligtvis finnas konsulter som fyller en viktig funktion och som bidrar med kompetens i enlighet med EU:s intentioner. Men det är knappast troligt att en och samma person med framgång kan ta ett reellt ansvar för fyra olika företag samtidigt.

EU ger Sverige möjlighet att begränsa eller helt förbjuda användningen av trafik-ansvariga konsulter. För att minska missbruket bör Sverige använda denna möjlighet. En rimlig väg framåt vore att sänka gränsen från fyra till ett företag per konsult. Det skulle i praktiken stoppa den oseriösa marknaden, samtidigt som möjligheten finns kvar i de fall där en konsultlösning är motiverad.

*Markus Kauppinen (S)*

*Johanna Haraldsson (S)*

*Niklas Sigvardsson (S)*