SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1410

av Johanna Haraldsson (S)

Begränsning av möjlighet att anlita trafikansvarig konsult

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Ordning och reda inom yrkestrafiken är avgörande för trafiksäkerheten, förarnas arbetsvillkor och en sund konkurrens. Företag som följer reglerna ska inte konkurreras ut av aktörer som kringgår kraven på kompetens och ansvar.

För att bedriva yrkesmässiga gods- eller busstransporter krävs en trafikansvarig med yrkeskunnande som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet. Huvudregeln är att personen ska ha en verklig anknytning till företaget, exempelvis som anställd, ägare eller styrelseledamot. EU förordning (EG) nr 1071/2009 medger också att en extern konsult anlitas som trafikansvarig. En sådan person får ansvara för upp till fyra företag med sammanlagt högst 50 fordon.

Det finns en marknad för konsulter som erbjuder sig att vara trafikansvariga åt transportföretag. En konsult kan tillföra värdefull kompetens, men uppdraget måste

innebära ett verkligt och löpande ansvar för verksamheten. Det får inte reduceras till en underskrift som gör det möjligt att få ett trafiktillstånd.

När den trafikansvarige saknar tillräcklig insyn och närvaro i verksamheten riskerar kontrollen av säkerhet och regelefterlevnad att försämras. Det kan få konsekvenser för både förare och andra trafikanter och ge oseriösa företag konkurrensfördelar på bekostnad av dem som sköter sig.

Att en och samma konsult får ansvara för fyra olika företag väcker frågor om förutsättningarna att fullgöra uppdraget. Varje företag kräver tid, kunskap om verksamheten och möjlighet att påverka hur transporterna genomförs. Ju fler företag uppdraget omfattar, desto större är risken att avståndet mellan det formella ansvaret och den faktiska ledningen blir för stort.

EU:s regelverk ger medlemsstaterna flera möjligheter att begränsa användningen av externa trafikansvariga. Det går att begränsa antalet företag och fordon som en extern trafikansvarig får ansvara för. Det är också möjligt att förbjuda eller begränsa externa uppdrag för den som redan är trafikansvarig med verklig anknytning till ett företag.

Sverige bör använda dessa möjligheter för att stärka det faktiska ansvaret inom yrkestrafiken. En rimlig utgångspunkt är att en trafikansvarig konsult ska få ansvara för högst ett företag. Därutöver bör möjligheten att kombinera rollen som trafikansvarig i ett företag med externa uppdrag begränsas. Det skulle motverka oseriösa upplägg och stärka ansvaret inom yrkestrafiken, samtidigt som möjligheten att anlita extern kompetens finns kvar.

Johanna Haraldsson (S)