SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:975

av Magnus Johansson (S)

Skärpt regelverk och stärkt övervakning för att värna den svenska transportsektorn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur man skulle kunna förtydliga beställaransvaret för vägtransporter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur man skulle kunna begränsa möjligheten att anlita en trafikansvarig konsult och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en yrkestrafikinspektion och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Den svenska transportbranschen präglas av hård konkurrens. Tyvärr sker en del av konkurrensen genom att företag inte följer gällande regler och lagar. Det handlar om uteblivna skatteinbetalningar, bristande redovisning av arbetsgivaravgifter, felaktiga löneutbetalningar och andra överträdelser som ger oseriösa aktörer ekonomiska fördelar framför de företag som följer regelverket.

Konsekvenserna drabbar inte bara de anställda som riskerar sämre lönevillkor och minskad trygghet. Även seriösa åkeriföretag utsätts för en osund konkurrenssituation

där företag som bryter mot reglerna kan pressa priserna på ett sätt som inte är möjligt för företag som följer lagar och kollektivavtal.

Den tidigare socialdemokratiska regeringen såg till att ett omfattande reformpaket genomfördes med syftet att skapa ordning och reda, schysta villkor och en sund konkurrens inom yrkestrafiken.

Bland annat så har EU:s högsta sanktionsavgift vid olagliga transporter införts, 100 miljoner kronor till polisen för utökade kontroller av yrkestrafiken tillfördes och det så kallade mobilitetspaketet drevs igenom på EU-nivå. Allt med den självklara utgångspunkten att alla som långvarigt yrkesmässigt trafikerar våra svenska vägar ska ha schysta villkor oavsett vilket land de kommer ifrån.

Så sent som våren 2022 röstade riksdagen igenom lagstiftning som ytterligare bidrar till ordning och reda på vägarna. Den innebar:

- Ökade krav på utländska transportföretag att anmäla utstationerade arbetstagare från dag ett. Detta gör det möjligt för fackförbund att ställa krav på svenska löner och villkor för utstationerade förare.
- Hårda sanktioner mot oseriösa företag som inte följer utstationeringsreglerna. Polisen fick dessutom möjlighet att låsa fast fordon som inte direkt betalar sanktionsavgiften genom så kallad klampning.
- Skärpta straff för den som köper olagliga transporter.

Allt detta var bra och nödvändiga beslut men dagens verklighet visar att det behövs mer. Vi behöver skärpta regelverk och övervakning för att stå upp för svenska transportföretag som vill följa de regelverk som gäller, liksom för alla de chaufförer, svenska som utländska, som utför sitt arbete i Sverige.

Förtydligande av beställaransvaret

Vi har idag ett skärpt beställaransvar som innebär att den som köper en transport på väg får ett ökat ansvar att kontrollera att transporten sköts på rätt sätt. Förordningen trädde i kraft den 1 december 2021.

Detta beställaransvar betyder att den som köper en transport kan hållas ansvarig om inte alla tillstånd är korrekta. Ansvaret gäller hela transportkedjan. Beställare som köpt en transport i strid med gällande bestämmelser kan straffas med böter eller fängelse i

högst ett år. Det skärpta beställaransvaret gäller även internationella gods- och busstransporter samt cabotagetransporter.

Trots detta uppdagas regelbundet brott mot regler kring till exempel veckovila och att chaufförer inte ens är registrerade som utstationerade chaufförer när Transportarbeteförbundet besöker uppställningsplatser. Trots detta kan uppenbarligen inte beställare av transporter ställas till svars då ingen beställare av vägtransport har fällts i domstol.

En anledning till detta kan vara att det möjligen är otydlig vem som egentligen är beställare av transporten. För att klargör detta behöver det tydliggöras vem som har ansvaret som beställare av vägtransporter.

Begränsa möjligheten att anlita en trafikansvarig konsult

Ett företag som har tillstånd för gods- eller busstransporter ska ha en trafikansvarig med verklig anknytning till företaget, oftast någon i styrelsen eller i vissa fall en anställd. Undantaget är att anmäla en extern konsult som trafikansvarig, vilket är en möjlighet som kom i och med införandet av den så kallade tillståndsförordningen, förordning (EG) nr 1071/2009, och närmare bestämt artikel 4.

En person som har skrivit godkända prov i yrkeskunnande hos Trafikverket kan vara konsult i upp till 4 företag och upp till 50 fordon. Sverige får dock enligt artikel 4.3 besluta att en trafikansvarig konsult inte får godkännas alls eller endast får utses för ett begränsat antal företag eller för en fordonspark som är mindre än 50 fordon.

Andelen trafikansvariga konsulter har ökat väsentligt under de senaste åren. Vid en enkel internetsökning på till exempel ”trafikansvarig” eller ”trafiktillstånd” dyker ett flertal aktörer upp som erbjuder förmedling av trafikansvariga konsulter. Det har således uppstått en marknad för personer som externt hyr ut sig själva som trafikansvariga.

Problemet är att det finns mycket litet som tyder på att dessa konsulter i normalfallet har något med verksamheten att göra överhuvudtaget, och att dessa anlitas enbart för att företaget ska få sitt tillstånd beviljat. Det är ytterst sällan det är en trafikansvarig konsult som har kontakt med myndigheter i ärenden kopplat till tillståndet eller till transportverksamheten.

Syftet med att ha en trafikansvarig som besitter yrkeskunnande är att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och därmed öka trafiksäkerheten, säkerställa konkurrens på lika villkor och sociala villkor på transportmarknaden. När transportföretaget och dess verkliga ledare inte behöver visa att de själva har den kunskapen uppstår problem.

Detta har sannolikt lett till att unga människor som väljer att starta åkeri, i stället för att plugga till yrkeskunnandeproven, snabbt hittar en konsult som kan sätta sitt namn på ansökan. Detta leder till att den sammanlagda kunskapen på transportmarknaden sjunker bland de som faktiskt verkar där.

Det kan naturligtvis finnas exempel på trafikansvariga konsulter som gör ett utmärkt jobb på det sättet som EU har tänkt och som höjer kompetensen hos ett transportföretag. Det är däremot inte sannolikt att sådana personer skulle vara konsulter åt fyra företag samtidigt.

EU ger alltså Sverige en möjlighet att helt ta bort möjligheten att anlita en trafikansvarig konsult.

En sänkning från fyra till ett företag skulle kunna ta bort större delen av den oseriösa marknaden som uppstått, men ändå behålla möjligheten.

Inrätta en yrkestrafikinspektion för att förstärka kontrollen på vägarna

Den socialdemokratiska regeringen drev igenom en lång rad reformer för att skapa ordning och reda inom yrkestrafiken. Men som med alla lagar och regler så behövs kontroll och uppföljning för att de ska få avsedd effekt. Därför tillsattes en utredning i augusti 2019 som skulle se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Utredningen lämnade 2021 betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31).

För att förbättra kontrollen på våra vägar så behöver en ny yrkestrafikinspektion inrättas. I dagsläget är vägkontrollerna för få och de kan lätt prioriteras bort av polisen. Resurserna behöver förstärkas och säkras i en egen organisation för att inte prioriteras bort. Kontroll av den tunga trafiken behöver samlas för att öka effektiviteten och komma åt den illojala konkurrensen på våra vägar.

Mycket av regelverket finns på plats och nu behöver uppföljningen också göra det. Därför bör en yrkestrafikinspektion inrättas.

Magnus Johansson (S)