

Lagrådsremiss

Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 5 mars 2026

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna att upptäcka och ingripa vid manipulation eller allvarligt missbruk av ett vägfordons färdskrivare.

En ny lag – lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare – föreslås, med bestämmelser om stärkta befogenheter för polis-män och bilinspektörer vid misstänkta överträdelser, ett skärpt straff för manipulation av färdskrivare och ett straffansvar för den som tillverkar, överlåter eller på andra sätt befattar sig med manipulationsutrustning.

I lagrådsremissen föreslås även ändringar i fordonslagen (2002:574), bl.a. i fråga om att kontrolltjänstemän ska ha rätt till tillträde till enskilda områden för att utföra flygande inspektioner och andra kontroller av fordon och fordons utrustning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	8
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Färdskrivare vid vägtransporter	11
4.1	Vad är en färdskrivare?	11
4.2	Färdskrivarutrustning ska fungera och användas så att uppgifterna är tillförlitliga	11
4.3	Väg- och företagskontroller	12
4.4	Sanktioner vid överträdelser	13
5	Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	14
5.1	En ny lag införs	14
5.2	Förbättrade regler för ingripanden vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivaren	19
5.2.1	Kroppsvsitation och genomsökning av fordon vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivare	19
5.2.2	Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av färdskrivare	27
5.2.3	Verkställighet, anmälan och dokumentation	31
5.3	Straffansvar vid manipulation av färdskrivare och vid hantering av manipulationsutrustning	35
5.3.1	Ett straffrättsligt ansvar	35
5.3.2	Straffet för färdskrivarmanipulation skärps	38
5.3.3	Straffansvar för befattning med manipulationsutrustning	45
6	Ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen	47
6.1	Tillträde till enskilt område	47
6.2	Flytt av fordon under pågående kontroll	51
7	Ikraftträdande	53
8	Konsekvenser	54
9	Författningskommentar	56
9.1	Förslaget till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	56

9.2	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	65
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare	68
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	69
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	75

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare,
2. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder som får vidtas vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivare, och bestämmelser om straff för den som manipulerar en färdskrivare eller tar befattning med manipulationsutrustning.

Ordförklaringar

2 § I denna lag betyder

färdskrivare: utrustning som enligt särskilda föreskrifter ska användas i ett fordon för att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarens aktiviteter,

förarkort: ett smartkort, avsett att användas tillsammans med en färdskrivare, som identifierar föraren och gör det möjligt att lagra och överföra data om förarens aktiviteter.

3 § I denna lag har *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).

Bestämmelser i annan lagstiftning om befogenheter vid kontroll av färdskrivare

4 § Bestämmelser om rätt till tillträde till fordon, lokaler och områden för att kontrollera ett fordons färdskrivare och om provkörning av fordonet vid sådan kontroll finns i fordonslagen (2002:574).

Genomsökning av fordon och kroppsvisitation av förare vid misstanke om allvarligt missbruk av en färdskrivare

5 § En polisman eller bilinspektör får vid en vägkontroll genomsöka ett fordon eller fordonståg, om

1. det skäligen kan antas att fordonets förare allvarligt har missbrukat fordonets färdskrivare genom att väsentligen ha åsidosatt det som gäller för användning av ett förarkort,

2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts för missbruket, och

3. det därigenom kan antas att ett föremål som kan ha använts för missbruket kan hittas.

6 § En polisman får vid en vägkontroll kroppsvisitera en förare under de förutsättningar som anges i 5 § 1–3.

7 § Kroppsvisitation som innebär en undersökning av förarens kläder ska genomföras så avskilt som förhållandena medger. Om möjligt ska ett vittne närvara.

Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av en färdskrivare

8 § En bilinspektör får genomsöka ett fordon eller fordonståg, om

1. det vid en kontroll av fordonets färdskrivare skäligen kan antas att färdskrivaren är manipulerad,
2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen, och
3. det är fara i dröjsmål.

9 § En bilinspektör får omhänderta ett föremål, som vid en kontroll av ett fordons färdskrivare påträffas i eller invid fordonet, om

1. det skäligen kan antas att föremålet har betydelse för utredning av brott enligt denna lag eller bli förverkat på grund av ett sådant brott, och
2. det är fara i dröjsmål.

Anmälan av åtgärder

10 § Den som genomför en åtgärd enligt 5, 6, 8 eller 9 § ska omgående anmäla det till någon inom Polismyndigheten som myndigheten utsett att fullgöra uppgiften som undersökningsledare. Den som tar emot anmälan ska ta ställning till om en förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken ska inledas. Om anmälan avser ett föremål som omhändertagits ska den som tar emot anmälan skyndsamt pröva om föremålet ska tas i beslag enligt bestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

Protokoll

11 § Protokoll ska föras över åtgärder enligt denna lag. Av protokollet ska det framgå

1. vem som fattade beslut om åtgärden och grunden för beslutet,
2. vem eller vilka som deltog i åtgärden och när den genomfördes,
3. vem eller vilka som åtgärden riktade sig mot,
4. om föremål omhändertagits, och
5. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Den som genomfört en åtgärd enligt denna lag ansvarar för att protokoll upprättas.

Straffansvar för manipulation och befattning med manipulationsutrustning

12 § För *färdskrivarmanipulation* döms till böter eller fängelse i högst ett år den som

1. förfalskar eller raderar uppgifter på ett diagramblad till en färdskrivare eller på en utskrift från en färdskrivare, eller gör sådana uppgifter oläsliga,

2. förfalskar, blockerar eller raderar uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort,

3. manipulerar färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter kan förfalskas, blockeras eller raderas, eller

4. använder ett fordon som är försett med utrustning eller anordning som kan utföra det som anges i 2 eller 3.

13 § Den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överlåter produkter som är konstruerade eller avsedda för att utföra det som anges i 12 § 1, 2 eller 3 eller bjuder ut sådana produkter till försäljning döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket ska inte dömas ut om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 12 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.

2.2 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)¹

dels att 3 kap. 3 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 2 kap. 13 § ska lyda ”Kontroll av fordons färdskrivare”,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 3 kap. 2 a och 3 a–3 d §§ och närmast före 3 kap. 2 a § en ny rubrik, av följande lydelse,

dels att det närmast före 2 kap. 14 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Kontroll av taxameter och annan utrustning för taxifordon”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Flytt av fordon

2 a §

En polisman eller bilinspektör som utför en kontroll av fordon i trafik enligt 2 kap. 10–14 §§ får besluta att fordonet ska flyttas till en annan lämplig plats, om det behövs för att kontrollen ska kunna utföras på ett säkert sätt eller om det saknas förutsättningar att genomföra nödvändiga kontroller på den plats där fordonet stoppats.

3 §²

En polisman, en besiktnings- tekniker, en bilinspektör eller en tekniker har vid kontroll enligt denna lag rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 och 14 §§, till företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa.

En tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande har, vid kontroll enligt 2 kap. 13 § eller om det behövs för prövningen av ett ärende som styrelsen handlägger, rätt till tillträde till fordon

Vid kontroll enligt denna lag har en polisman, en besiktnings- tekniker, en bilinspektör eller en tekniker rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon. För att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt, har en polisman eller en bilinspektör också rätt till tillträde till slutna utrymmen i fordonets last.

¹ Senaste lydelse av rubriken närmast före 2 kap. 13 § 2018:1124.

² Senaste lydelse 2011:417.

och slutna utrymmen i fordon samt till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt.

En polisman eller en bilinspektör har rätt till tillträde till fordon och till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt.

3 a §

Vid kontroll enligt 2 kap. 10, 13 eller 14 § av ett fordon som används av ett företag som avses i de bestämmelserna, har en polisman eller en bilinspektör rätt till tillträde till

1. lokaler och liknande utrymmen som används av företaget och till områden i anslutning till dessa utrymmen, och

2. andra områden som används i samband med transporter, om det kan antas att fordon som används av ett sådant företag finns där.

3 b §

Vid kontroll enligt 2 kap. 10 § har en tekniker som biträder vid kontrollen samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 a §.

3 c §

Vid kontroll enligt 2 kap. 13 § har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 och 3 a §§.

3 d §

Vid kontroll som behövs för att pröva ett ärende som Transportstyrelsen handlägger gällande ett fordon, har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande rätt till tillträde till

1. fordonet och slutna utrymmen i fordonet, och

2. en lokal eller liknande utrymme och till ett område i anslutning till ett sådant utrymme, om fordonet står uppställt där.

4 §³

Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första eller andra stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Dessamma gäller den som Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar och den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451).

Ett fordon får provköras av

1. den som enligt 3, 3 c eller 3 d § har rätt till tillträde till fordonet, dock inte vid kontroll enligt 2 kap. 12 §,

2. den som Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar, om fordonet omfattas av en sådan undersökning, och

3. den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451), om fordonet omfattas av tillsynen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet utarbetades under 2025 promemorian Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga på regeringens webbplats (regeringen.se) och i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2025/01601).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Färdskrivare vid vägtransporter

4.1 Vad är en färdskrivare?

För att förbättra trafiksäkerheten, förarnas arbetsvillkor och konkurrensvillkoren inom vägtransportområdet finns regler om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. För att kontrollera att reglerna följs används färdskrivare. Gemenskapslagstiftning om kör- och vilotider och färdskrivare har funnits sedan 1985. En färdskrivare är en utrustning som är avsedd att installeras i ett vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt registrera detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarnas körtider, raster och viloperioder. Färdskrivare ska i princip användas i samtliga fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 ton eller som används för transport av fler än nio personer inklusive föraren. Från och med den 1 juli 2026 ska färdskrivare i vissa fall även användas i fordon med en totalvikt som överstiger 2,5 ton.

En färdskrivare består huvudsakligen av en fordonsenhet, placerad vid förarplatsen, och en rörelsesensor. Dessa är förbundna via kablar. Det finns olika typer av färdskrivare, analoga och digitala. En analog färdskrivare registrerar uppgifter mekaniskt på ett diagramblad. Nuförtiden är de flesta fordon utrustade med en digital färdskrivare, men analoga färdskrivare kan i vissa fall fortsatt användas i äldre fordon. I en digital färdskrivare registreras och lagras uppgifter digitalt i fordonsenheten och på ett förarkort. Ett förarkort är ett smartkort som ska användas i färdskrivarens fordonsenhet när fordonet körs. Förarkortet, som är personligt utfärdat för en viss förare, lagrar data om den förarens aktiviteter, t.ex. förarens körtider, raster och viloperioder.

4.2 Färdskrivarutrustning ska fungera och användas så att uppgifterna är tillförlitliga

Skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare finns i Europaparlamentets och

rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EU:s färdskrivarförordning). En förutsättning för att det ska gå att kontrollera att kör- och vilotidsregelverken följs är att de uppgifter som registreras i färdskrivaren är korrekta och tillförlitliga. I EU:s färdskrivarförordning finns ett antal regler som syftar till att säkerställa färdskrivarens tillförlitlighet och motverka missbruk. Enligt förordningen är det bl.a. förbjudet att förfälska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet, i färdskrivaren, på förarkortet eller på utskrifter från färdskrivaren. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter förfälskas, hemlighålls eller förstörs. Fordonet får inte ha någon anordning som gör det möjligt att manipulera färdskrivaren. Även uppgifter om förarens aktiviteter måste gå att kontrollera. Enligt EU:s färdskrivarförordning får föraren endast inneha ett giltigt förarkort och föraren får endast använda sitt eget personliga kort. Transportföretag och förare är skyldiga att se till att färdskrivare och förarkort fungerar och att färdskrivare och förarkort eller diagramblad används på rätt sätt.

EU:s färdskrivarförordning gäller i fråga om färdskrivare som används vid vägtransporter som omfattas av 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 (EU:s kör- och vilotidsförordning). När det gäller internationella transporter till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillämpas huvudsakligen den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR). I fråga om transporter till eller från Storbritannien finns regler i avtalet om handel och samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, å andra sidan (handels- och samarbetsavtalet). Reglerna om färdskrivare i AETR och i handels- och samarbetsavtalet motsvarar i huvudsak reglerna i EU:s färdskrivarförordning.

4.3 Väg- och företagskontroller

Kontroller av att reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare följs görs dels vid s.k. företagskontroller, dels vid vägkontroller. Bestämmelser om sådana kontroller finns framför allt i fordonslagen (2002:574) och i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Bestämmelserna om väg- och företagskontroller i den förordningen genomför EU-regler om utförande av sådana kontroller. Företagskontroller utförs av Transportstyrelsen, vanligen genom att myndigheten begär in uppgifter – bl.a. diagramblad eller filer från förarkort och digitala färdskrivare – från de företag som står under myndighetens tillsyn, dvs. svenska företag som utför färdskrivarpliktiga transporter. Uppgifterna granskas av särskilt för-

ordnade tjänstemän vid Transportstyrelsen. Vägkontroller av kör- och vilotider och färdskrivare utförs av Polismyndigheten och är en del av myndighetens trafikövervakningsverksamhet. Såväl svenska som utländska fordon kontrolleras vid en vägkontroll. Kontrollerna genomförs av kontrolltjänstemän – polismän och bilinspektörer – som har genomgått särskild utbildning. En bilinspektör är en civil tjänsteman inom Polismyndigheten med fordonsteknisk kompetens.

För att på ett ändamålsenligt och säkert sätt kunna utföra vägkontroller finns det särskilda kontrollplatser. Längs det statliga vägnätet finns det i dag cirka 160 kontrollplatser av olika storlek och med varierande teknisk utrustning. Både polismän och bilinspektörer får stoppa fordon för att utföra vägkontroller av färdskrivare. Polismyndigheten genomför cirka 20 000 kontroller per år av kör- och vilotider och färdskrivare. Sådana kontroller utförs många gånger organiserat och samtidigt med andra kontroller av tung trafik och yrkestrafik där polismän och bilinspektörer arbetar tillsammans. Det kan t.ex. handla om kontroller av fordonens skick, lastsäkring, att reglerna om mått och vikt följs, att nödvändiga tillstånd finns och att villkor för transporters utförande följs.

4.4 Sanktioner vid överträdelser

Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. innehåller även bestämmelser om ansvar vid överträdelser av regelverket. De reaktioner som aktualiseras kan vara såväl administrativa som straffrättsliga. Både förare och företag kontrolleras vid en väg- respektive en företagskontroll och både förare och transportföretag kan hållas ansvariga vid överträdelser. En sanktion kan påföras ett transportföretag såväl efter en vägkontroll som vid en företagskontroll. Föraren kan dock inte hållas ansvarig vid en företagskontroll, utan enbart i samband med eller efter en vägkontroll. Ett transportföretag som inte har följt de regler som gäller för företaget eller som inte har gjort vad det ska för att förhindra dess förares överträdelser ska i regel påföras sanktionsavgift. För förare som bryter mot reglerna föreskrivs i huvudsak penningböter.

Under 2024 ändrades EU-regelverket på så sätt att det numera föreskrivs att medlemsstaterna ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för förare och företag för överträdelser av EU:s färdskrivarförordning som upptäcks i en medlemsstat, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat. En motsvarande bestämmelse har sedan tidigare gällt även för överträdelser av EU:s kör- och vilotidsförordning. I samband med att regler för att kunna påföra ansvar för överträdelser av den förordningen i sådana situationer infördes konstaterades att det saknas en domsrättsbestämmelse som ger svenska domstolar behörighet att döma när överträdelser av bl.a. regler om kör- och vilotider upptäcks i Sverige men har begåtts i en annan medlemsstat av en utländsk medborgare utan hemvist i Sverige. Regeringen ansåg att det inte var lämpligt att införa en särskild domsrättsregel för sådana fall utan att frågan i stället borde lösas genom att införa sanktionsavgifter (prop. 2009/10:20 s. 66). I mars 2025 ändrades ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. så att sanktionsavgift ska påfö-

ras även för överträdelser av EU:s färdskrivarförordning som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz men som upptäckts i Sverige. Det gäller även för förare, oavsett hemvist.

Manipulation av färdskrivare är, till skillnad från många andra överträdelser på området, enbart belagt med straff och kan alltså inte leda till att föraren eller företaget påförs sanktionsavgift. Straffet är – enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. – böter.

5 Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

5.1 En ny lag införs

Regeringens förslag

Det ska införas en ny lag med bestämmelser om åtgärder som får vidtas vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivare och bestämmelser om straff för den som manipulerar en färdskrivare eller tar befattning med manipulationsutrustning.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Arbetsmiljöverket, Göta hovrätt, Integritetsskyddsmyndigheten, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Justitiekanslern, Kommerskollegium, Luleå tingsrätt, Mobility Sweden, Motorbranschens riksförbund, Polismyndigheten, Service- och kommunikationsfacket (Seko), Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Svensk Kollektivtrafik, Sveriges advokatsamfund, Transportföretagen, Transportstyrelsen och Västmanlands tingsrätt tillstyrker eller har inga synpunkter på förslagen

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet noterar att det framstår som nödvändigt att vidta åtgärder för att motverka de relativt utbredda fenomenet med manipulation och missbruk av färdskrivare och välkomnar i grunden förslaget. Även *Sveriges Åkeriföretag* välkomnar i huvudsak förslaget till ny lag och instämmer i att åtgärderna för att stärka förmågan att bekämpa och lagföra manipulation av färdskrivare behöver ses över. *Svenska Transportarbetareförbundet* ser positivt på ambitionen att ta krafttag mot manipulation av färdskrivare och menar att de nya och förändrade reglerna har potential att stärka arbetsgivarnas ansvar, vilket är en viktig utveckling för att komma åt problem inom transportsektorn.

Linköpings tingsrätt, som anser att promemorians förslag är välavvägd och välmotiverade, påpekar att en redogörelse för hur andra länder inom EU valt att hantera kraven på kontroll och sanktioner mot missbruk och manipulation av färdskrivare hade kunnat ligga till grund för en jämförelse

mellan länderna, vilket hade kunnat bidra till ytterligare harmonisering av EU-rätten.

Riksdagens ombudsmän (JO) anser att behovet av regleringen behöver bli föremål för ytterligare analys och att förslagen i promemorian på flera punkter behöver utredas ytterligare innan de kan läggas till grund för lagstiftning.

Åklagarmyndigheten, som pekar på att det finns ett stort antal regelverk om kör- och vilotider och färdskrivare, menar att det skulle vara värdefullt att ta ett samlat grepp kring området och genomföra en mer sammanhållen reglering.

Skälen för regeringens förslag

Kraven i EU:s färdskrivarförordning

I EU:s färdskrivarförordning finns bestämmelser som syftar till att säkerställa att regelverket följs, bl.a. krav på medlemsländerna att fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner. Vidare anges att medlemsstaterna ska se till att kontrolltjänstemännen har lämplig utbildning så att en effektiv och harmoniserad kontroll och verkställighet kan uppnås. Behöriga kontrolltjänstemän ska därutöver ha tillgång till tillräcklig utrustning och ha lämpliga rättsliga befogenheter för att på ett effektivt sätt kunna kontrollera att regelverket följs. Kontrolltjänstemän ska, enligt förordningen, vid skälig misstanke om bedrägeri i fråga om färdskrivarutrustningen ha befogenhet att vidta vissa åtgärder för att bl.a. kunna utföra ytterligare provningar för att upptäcka manipulationsutrustning och sådan utrustning – om den upptäcks – ska få avlägsnas och användas som bevismaterial. I likhet med det som gäller för sanktioner ska kontrolltjänstemännens befogenheter regleras nationellt. Mot den bakgrunden föreslog Transportstyrelsen i en framställan 2018 en ny lag om förbud mot manipulation av färdskrivare med bestämmelser om vissa befogenheter för kontrolltjänstemän och ansvarsbestämmelser som anslöt till förbuden avseende manipulation i EU:s färdskrivarförordning. Framställan remitterades dock inte och inga lagstiftningsåtgärder har hittills vidtagits med anledning av framställan.

Det behövs förbättrade regler för att stärka arbetet mot manipulation och missbruk av färdskrivare

Tids- och prispressen inom transportsektorn är stor. Det finns därför starka incitament för att försöka kringgå reglerna om längsta körtid och minsta vila för förarna. Ett sådant kringgående hotar trafiksäkerheten eftersom kör- och vilotidsreglerna syftar till att förhindra att uttröttade förare kör tunga fordon. Överträdelse som sätter kontrollmöjligheterna ur spel snedvrider också konkurrensen och leder till att oseriösa aktörer får otillbörliga fördelar. Det kan också dölja allvarliga missförhållanden i fråga om förarnas arbetsvillkor.

Vägransportssektorn har flera särdrag. Ett är att en stor del av transporterna är gränsöverskridande och transporter utförs i andra länder än det där företaget är etablerat. Ett annat är att förare och företag gemensamt ansvarar för att reglerna följs. Ett företag är ansvarigt för förarnas överträdelser, om företaget inte kan visa att det gjort vad som krävs för att hindra överträ-

delsen. I Sverige tillämpas dessutom ett ansvarssystem där reaktionen på en överträdelse kan vara antingen en straffrättslig påföljd eller en sanktionsavgift. Sedan 2024 ställer EU-regelverket krav på att överträdelser av färdskrivarförordningen ska kunna beivras även om överträdelsen har begåtts i ett annat land än den där den upptäcks. Har en överträdelse begåtts utomlands, ska sanktionsavgift påföras. Detta gäller även för föraren, om överträdelsen konstateras vid en vägkontroll. Utöver att sanktioner för överträdelser bl.a. ska vara effektiva och avskräckande ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att sanktioner för överträdelser genomförs.

I promemorian anförts att det är få som lagförs för manipulation av färdskrivare och att sådana brott sannolikt förekommer i långt större utsträckning än vad som återspeglas i lagföringen. Manipulation innebär att färdskrivarens funktion som kontrollutrustning sätts ur spel. Detsamma gäller dock om utrustningen används på ett sådant sätt att det inte går att kontrollera uppgifter om en viss förare. Så är fallet om föraren inte följer anvisningarna om att endast använda sitt eget personliga förarkort. Manipulation och sådant missbruk är ägnade att kringgå regelverket och klassificeras inom EU som ”synnerligen allvarliga överträdelser”. I promemorian görs bedömningen att befintliga bestämmelser om vad som ska ingå i en kontroll är ändamålsenliga och att det saknas behov av att införa nationella bestämmelser om kontrolltjänstemäns utbildning. Enligt promemorian finns dock ett behov av att stärka kontrolltjänstemännens befogenheter. Inte alla överträdelser kan konstateras enbart genom en analys av färdskrivaruppgifterna. I promemorian redogörs för de utmaningar som kan uppstå i fråga om att bl.a. utreda överträdelser och säkra bevisning, om misstanke om oegentligheter uppstår vid en kontroll. Förarkort som har använts vid missbruk av färdskrivare ska vidare återkallas, vilket kräver att de omhändertas i samband med en vägkontroll. I syfte att förbättra trafiksäkerheten, den sunda konkurrensen och förarnas arbetsvillkor lämnas i promemorian förslag på utökade befogenheter för dem som utför färdskrivarkontroller att kunna ingripa vid misstänkt manipulation och allvarliga former av missbruk. Även skärpta ansvarsbestämmelser föreslås. Flera remissinstanser välkomnar förslagen och bl.a. *Sveriges Åkeriföretag* delar bedömningen att nuvarande regler inte är tillräckliga för att ingripa och utkräva ansvar vid misstänkt manipulation eller missbruk. Även regeringen delar promemorians bedömning av att det finns behov av nya regler, bl.a. att utöka kontrolltjänstemännens befogenheter, för att i praktiken kunna komma till rätta med manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare. Som *Motorbranschens riksförbund* framhåller behöver trafiksäkerheten stärkas och osund konkurrens inom vägtransportsektorn förhindras. För att värna om de seriösa åkerier som följer regelverken behövs förbättrade regler för att stärka arbetet mot manipulation och missbruk av färdskrivare.

Medlemsstaterna har olika ordningar för hur överträdelser beivras och vilka befogenheter som kontrolltjänstemännen har. Någon uppdaterad redogörelse för regelverken i andra EU-länder på området finns inte tillgänglig. Enligt regeringens uppfattning kan möjligheten att vidta åtgärder, såsom kroppsvisitation och genomsökning av fordon, många gånger vara nödvändig för att kunna utreda och lagföra manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivaren och omhändertagda förarkort som ska återkallas. Regeringen återkommer i avsnitt 5.2 närmare till de överväganden som

görs i fråga om behovet av sådana befogenheter och när de ska kunna tillgripas.

Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

I 2 kap. regeringsformen finns föreskrifter om grundläggande fri- och rättigheter. Föreskrifterna innebär bl.a. att var och en gentemot det allmänna är skyddad mot kroppsvisitation, husrannsakan och liknande intrång (2 kap. 6 §). Med husrannsakan förstås varje av myndighet företagen undersökning av hus, rum eller slutet förvaringsställe oavsett syftet med undersökningen (se prop. 1975/76:209 s. 147). Skyddet mot husrannsakan omfattar även genomsökning av fordon. Med kroppsvisitation avses en undersökning av kläder och annat som någon bär på sig samt av väskor, paket och andra föremål som någon har med sig. Av 2 kap. 20 § regeringsformen följer att begränsningar i skyddet mot kroppsvisitation och husrannsakan får ske enbart under vissa förutsättningar och endast om begränsningen sker i lag.

Enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen ska föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna meddelas genom lag, om föreskrifterna gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. Riksdagen kan dock i viss utsträckning bemyndiga regeringen att meddela sådana föreskrifter (se 8 kap. 3 § regeringsformen). Regeringen har med stöd av 1 § första stycket 14 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer meddelat föreskrifter om kör- och vilotider och färdskrivare på förordningsnivå, bl.a. i fråga om ansvar vid överträdelser av färdskrivarregelverket. I avsnitt 5.3 föreslås att brott som rör manipulation av färdskrivare framöver ska ha fängelse i straffskalan. Vidare föreslås ett straffansvar för den som tillverkar, överlåter och på andra sätt tar befattning med manipulationsutrustning. Även i det fallet föreslås fängelse ingå i straffskalan. Av 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen följer att annan rättsverkan av brott än böter inte får meddelas på lägre föreskriftsnivå än lag. Även förslaget i det avsnittet kräver alltså att föreskrifterna meddelas genom lag.

I fordonslagen finns bestämmelser om kontroll av fordons färdskrivare och grundläggande befogenheter för kontrolltjänstemän vid sådana kontroller. Ett alternativ skulle därför kunna vara att placera bestämmelser om tvångsåtgärder och straff i fråga om färdskrivare i den lagen. Fordonslagens regler syftar dock främst till att olika former av kontroller av att fordon och dess utrustning uppfyller föreskrivna krav ska kunna genomföras. Vid en sådan kontroll kan det uppstå misstanke om att regelverk på olika håll inte följs. Ansvar för eventuella brott mot eller överträdelser av sådana bestämmelser regleras inte i fordonslagen och inte heller vilka åtgärder som kan vidtas för att utreda misstänkta överträdelser. Färdskrivarkontroller är vidare endast en av de olika kontrollformer som regleras i fordonslagen. Mot den bakgrunden passar de i lagrådsremissen föreslagna bestämmelserna om ingripanden och ansvar vid överträdelser av färdskrivarreglerna mindre väl in i fordonslagen. Någon annan lämplig lag på vägtransportområdet där bestämmelserna kan placeras finns inte heller. Som föreslås i promemorian bör de därför samlas i en ny lag, lämpligen benämnd lagen om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare.

I den nya lagen kan det dock införas en upplysningsbestämmelse om att det i fordonslagen finns vissa befogenheter för kontrolltjänstemän vid en kontroll av fordons färdskrivare.

Sveriges Åkeriföretag menar att det också vore en fördel att reglera om och hur klampningslagen (2024:1089) ska tillämpas i förhållande till den nya lagen. I klampningslagen finns bestämmelser om möjligheten eller skyldigheten för polismän, bilinspektörer och tulltjänstemän att förbjuda ett fordon fortsatta färd och vidta åtgärder för att säkerställa att förbudet följs. Någon möjlighet att enligt den lagen besluta om åtgärder för att utreda misstänkta brott eller överträdelser finns inte. För att ett förbud enligt klampningslagen ska kunna meddelas ska en brist eller en överträdelse med ett visst mått av säkerhet ha konstaterats vid kontrollen. Den nya lagen syftar bl.a. till att kunna söka efter föremål som kan ha använts vid missbruk av färdskrivare. Om det kan konstateras att sådant missbruk faktiskt har ägt rum, ska under vissa förhållanden ett förskott för sanktionsavgift beslutas och färden kan då enligt klampningslagen förbjudas till dess förskottet är betalt. Klampningslagen kan dock tillämpas vid ett flertal olika situationer som inte avser överträdelser av färdskrivarregelverket. Något behov av att i den nya lagen reglera förhållandet till klampningslagen finns enligt regeringen inte.

Som *Åklagarmyndigheten* framför finns regler om kör- och vilotider och färdskrivare på flera olika håll. Regeringen har förståelse för att det kan innebära vissa utmaningar för tillämparen. Som framgår av avsnittet nedan är den nya lag som föreslås generell, dvs. den är tillämplig oavsett enligt vilket internationellt regelverk som transporten utförs. Nationella bestämmelser som kompletterar dessa regelverk i övrigt finns i första hand på förordningsnivå. Det saknas utrymme att ta ett samlat grepp kring regleringen i detta lagstiftningsärende.

Vad som i lagen avses med färdskrivare och förarkort

Enligt EU:s färdskrivarförordning avses med färdskrivare utrustning som är avsedd att installeras i ett vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt registrera detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarnas arbetspass. Liknande definitioner finns i AETR och handels- och samarbetsavtalet. Mot bakgrund bl.a. av att förslaget om straffansvar vid manipulation av färdskrivare och hantering av produkter som är avsedda för manipulation av färdskrivare bör den nya lagen innehålla en förklaring vad som avses med färdskrivare. Den beskrivna definitionen skulle kunna avse olika slag av anordningar. Den nya lagen bör dock gälla för sådan utrustning som enligt särskilda författningskrav ska vara installerad och användas i fordon som utför vissa vägtransporter för att kunna kontrollera att kör- och vilotidsregelverket följs. Något annan slags utrustning som eventuellt registrerar ett fordonets rörelser och föräres förhållanden för andra ändamål än att kunna kontrollera att författningsreglerade krav på kör- och vilotider följs bör inte omfattas av den föreslagna lagen. Som *Transportstyrelsen* påpekar består en färdskrivare inte enbart av en fordonsenhet. Med färdskrivare avses alltså samtliga delar av ett fordonets färdskrivarutrustning såsom t.ex. fordonsenhet, kablar, rörelsesensor, adapters, plombering och anordningar för satellitnavigering och fjärravläsning. Hur färdskrivare ska vara konstruerade och vilka tekniska

specifikationer de ska uppfylla framgår av genomförandeakter som har antagits av kommissionen.

Vilket regelverk som en transport omfattas av beror på till eller från vilket land transporter utförs, se avsnitt 4.2. Bestämmelserna i lagen bör kunna tillämpas vid missbruk och manipulation av färdskrivare, oaktat vilket av dessa regelverk som är tillämpligt. I lagen bör det anges att med färdskrivare avses utrustning med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om ett fordon's förflyttningar och om förare's arbetspass, om utrustningen är avsedd att installeras i fordon som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med färdskrivare. På så sätt kommer det att sakna betydelse om ett fordon utför transporter som omfattas av EU-regelverket eller av AETR eller handels- och samarbetsavtalet. Med fordon avses i lagen detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, dvs. det är fråga om vägfordon.

En digital färdskrivare ska användas tillsammans med ett förarkort. I avsnitt 5.2.1 föreslås åtgärder som ska få vidtas om föraren misstänks ha missbrukat färdskrivaren genom att grovt åsidosätta vad som föreskrivs i fråga om användningen av förarkort. Lagen bör därför även innehålla en förklaring vad som avses med förarkort.

Enligt avsnitt 5.2 föreslås bilinspektörer få vissa befogenheter. Det bör därmed även klargöras vad som avses med en bilinspektör.

5.2 Förbättrade regler för ingripanden vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivaren

5.2.1 Kroppsvisitation och genomsökning av fordon vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivare

Regeringens förslag

Om det skäligen kan antas att en förare allvarligt har missbrukat ett fordon's färdskrivare genom att väsentligen ha åsidosatt det som gäller för användning av ett förarkort, ska en polisman eller en bilinspektör vid en vägkontroll få genomsöka fordonet eller fordonståget. Det får ske om det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid missbruket och det kan antas att ett sådant föremål då kan hittas.

En polisman ska under samma förhållanden få kroppsvisitera fordonets förare.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer i huvudsak överens med regeringens. I promemorian utformas förutsättningarna för åtgärderna något annorlunda än i regeringens förslag.

Remissinstanserna

Sveriges Åkeriföretag välkomnar de utökade befogenheter för kontrolltjänstemän som föreslås och framhåller vikten av att stärka möjligheterna att vid en vägkontroll upptäcka och fastställa om allvarliga former av missbruk av färdskrivaren har ägt rum för att säkerställa att det finns lika möjlighet att kontrollera och utdöma straff och sanktioner för inhemska och utländska åkerier. Möjlighet att beslagta manipulationsutrustning och förarkort gör att kontrollen blir praktiskt genomförbar och skapar en effektivare tillsyn.

Riksdagens ombudsmän (JO) påpekar att det enligt rättegångsbalken som huvudregel krävs att det föreligger i varje fall skälig misstanke för användning av tvångsmedel och att förslaget i jämförelse med det utgör en principiell nyhet, då det enligt promemorian endast krävs anledning att anta att en viss gärning förövats. Om avsikten är att befogenheterna ska kunna användas även vid annan brottslighet än manipulation behöver det vidare motiveras särskilt, i synnerhet om det för en sådan brottslighet endast är föreskrivet böter eller penningböter. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* anser att bestämmelsen om kroppsvisitation behöver förtydligas. Enligt fakultetsnämnden bör det exempelvis krävas att det finns skälig anledning att anta att föraren allvarligt missbrukat färdskrivaren och att kroppsvisitationen framstår som nödvändig för att det föremål som använts vid missbruket ska kunna hittas. *Svenska Transportarbetareförbundet* framhåller att det bör finnas konkret misstanke om allvarlig manipulation av färdskrivare för att kroppsvisitation ska få utföras, då det är en integritetskränkande åtgärd. Enligt förbundet är det av största vikt att proportionalitetsprincipen upprätthålls och att förarnas rättigheter värnas. *Svea hovrätt* anser att det i proportionalitetshänseende vore önskvärt om det framgick när en kroppsvisitation får ske, t.ex. i omedelbar anslutning till en vägkontroll.

Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Transportstyrelsen och Transportföretagen föreslår att befogenheten för polismän att kroppsvisitera bör utvidgas så att även passagerare ska få visiteras om det finns synnerliga skäl. Transportföretagen föreslår vidare att en kontrolltjänsteman ska få förbjuda tillträde till fordonet eller fordonståget när genomsökning pågår.

Åklagarmyndigheten, som har svårt att se behovet av och nyttan med utvidgningen av bilinspektörers tvångsmedelsanvändning, avstyrker förslaget i denna del. Enligt myndigheten är det fortsatt angeläget att hålla en rågång mellan uppgifter som lämpar sig att utföras av civilanställda och uppgifter som kräver polisiär kompetens och den föreslagna utvidgningen ter sig som ett inte önskvärt och inte tillräckligt underbyggt principbrott. *Svea hovrätt* ifrågasätter om en bilinspektör har tillräcklig kompetens för att utföra husrannsakan i frånvaro av polis och anser att det är inte helt tydligt hur kompetensnivån ska säkerställas.

Skälen för regeringens förslag

Dagens regler om kontroller på väg av förarens arbetspass och användning av färdskrivare

Kontroller av att reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare följs görs dels vid företagskontroller, dels vid vägkontroller. De olika kontrollför-

merna kompletterar varandra. I samband med en kontroll kan det framkomma indikationer på att färdskrivaren missbrukats. Det kan t.ex. handla om att uppgifterna tyder på att en förare utöver sitt eget förarkort även har använt ett annat förarkort. Vid en företagskontroll kan det många gånger finnas förutsättningar för att upptäcka sådana överträdelse, eftersom analys och jämförelse av uppgifter från flera fordon och förarkort kan ske. Om överträdelse kan konstateras ska transportföretaget påföras sanktionsavgift. Möjligheterna att vid en vägkontroll fastställa om allvarliga former av missbruk av färdskrivaren har ägt rum är dock ofta inte lika stora. Överträdelse som består i att föraren brutit mot förbudet mot att använda andra förarkort än det egna kräver sällan några omfattande utredningsåtgärder vid en vägkontroll, men många gånger kan det kort som använts behöva hittas för att säkert kunna konstatera överträdelsen. Det är viktigt att även vid vägkontroller kunna klarlägga om sådana överträdelse ägt rum. Det är nämligen enbart vid vägkontroller som det finns möjlighet att utkräva ansvar av föraren. Transportstyrelsens företagskontroller omfattar heller inte utländska transportföretag som utför transporter i Sverige. Ett utländskt företag kan dock påföras sanktionsavgift för överträdelse som konstateras vid en vägkontroll. Slutligen har vägkontrollerna en viktig funktion för att ta förarkort som använts vid allvarligt missbruk av färdskrivaren ur cirkulation. En förutsättning för att Transportstyrelsen ska återkalla kortet är nämligen att polisen har omhändertagit kortet och sänt det till Transportstyrelsen.

Det kan förväntas att en förare som missbrukat färdskrivaren genom att t.ex. ha använt ett annat förarkort än sitt eget inte kommer att medverka genom att överlämna andra kort som föraren disponerar. För att hitta ett förarkort eller liknande föremål som använts för att missbruka färdskrivaren kan det alltså krävas att kontrolltjänstemannen har rätt att leta efter detta. Den rätt till tillträde till fordon som föreskrivs i fordonslagen tar i första hand sikte på behovet av att kunna kopiera uppgifter från fordonsenheten och genomföra en kontroll av färdskrivaren. Fordonslagen innehåller dock inte några bestämmelser om vad kontrolltjänstemannen får göra om det vid en färdskrivarkontroll uppstår misstanke om att färdskrivaren manipulerats eller missbrukats. En befogenhet att genomsöka ett fordon för att t.ex. söka efter föremål som kan ha använts vid ett eventuellt missbruk av färdskrivaren bedöms inte ha stöd i fordonslagen. Inte heller ger fordonslagen rätt att vidta åtgärder mot en förare av ett fordon.

Befintliga möjligheter att söka efter förarkort är otillräckliga

I rättegångsbalken finns bestämmelser om straffprocessuella tvångsmedel, t.ex. beslag, husrannsakan och kroppsvisitation, som får användas för att utreda brott. För att söka efter föremål som kan tas i beslag eller i förvar eller annars för att ta reda på omständigheter som kan ha betydelse för utredning om brott får husrannsakan eller kroppsvisitation genomföras enligt vad som föreskrivs i 28 kap. 1 och 11 §§ rättegångsbalken. Sådana åtgärder får under vissa förutsättningar vidtas om det är fråga om brott på vilket fängelse kan följa. Som huvudregel krävs ett beslut från åklagare eller förundersökningsledare. I brådskande fall kan åtgärder dock vidtas av polisman.

Missbruk av färdskrivaren, t.ex. genom användning av annans förarkort eller förfalskat förarkort, klassificeras inom EU som synnerligen allvarliga. Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. stannar påföljden för föraren vid penningböter medan den sanktionsavgift som ska påföras företaget för sådana överträdelser många gånger uppgår till höga belopp. Det finns inte någon möjlighet att vidta tvångsåtgärder när enbart penningböter föreskrivs. Straffbestämmelserna i förordningen är dock subsidiära till dem i brottsbalken. Under senare tid har förare som använt en annans persons förarkort dömts för missbruk av urkund eller för urkundsförfalskning enligt brottsbalkens bestämmelser. Dessa brott har fängelse i straffskalan. Vid en sådan rubricering kan det alltså finnas förutsättningar enligt rättegångsbalken att besluta om husrannsakan eller kroppsvisitation. För den enskilde beslutsfattaren kan det emellertid framstå som oklart om förutsättningarna för tvångsåtgärder är uppfyllda. Under vissa förhållanden, nämligen om överträdelsen har begåtts i ett annat land men upptäcks vid en vägkontroll i Sverige, föreskrivs inte någon straffrättslig påföljd. I stället ska även föraren påföras sanktionsavgift. Utöver att det kan finnas osäkerhet om huruvida tvångsåtgärder får vidtas beroende på hur brottet rubriceras kan det alltså finnas situationer där bestämmelserna i rättegångsbalken över huvud taget inte är tillämpliga. Förutsättningarna för att kunna utreda överträdelser och påföra sanktioner bör dock vara likvärdiga, oavsett vilken ansvarspåföljd som aktualiseras eftersom allvarlighetsgraden av överträdelsen inte är beroende av var den har begåtts. För att överträdelser ska kunna utredas på ett ändamålsenligt sätt i samband med kontrollen kan det alltså finnas skäl att klargöra kontrolltjänstemännens befogenheter.

Befogenhet för polisman att använda tvångsmedel för att söka efter föremål finns även i viss annan lagstiftning. Så är t.ex. fallet i polislagen (1984:387) och lagen (2023:474) om polisiära befogenheter i gränsnära områden. Kroppsvisitation och husrannsakan får enligt dessa lagar bl.a. vidtas i syfte att förebygga eller upptäcka brottslig verksamhet. Bestämmelserna i dessa lagar bedöms inte vara tillämpliga eller ändamålsenliga för att utreda överträdelser av färdskrivarregelverket. Inte heller kan de befogenheter som regleras i klampningslagen vidtas i syfte att utreda brott, säkra bevisning eller omhänderta förarkort.

Uttryckliga möjligheter till kroppsvisitation och husrannsakan vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivaren bör införas

Mot bakgrund av de brister som nuvarande reglering har vad gäller möjligheten att ingripa vid en vägkontroll föreslås i promemorian att det ska införas möjligheter för kontrolltjänstemännen att under vissa förutsättningar kroppsvisitera föraren och genomsöka fordonet. Sådana åtgärder måste dock ställas mot den inskränkning i den enskildes fri- och rättigheter som de innebär. Var och en är enligt regeringsformen skyddad gentemot det allmänna mot kroppsvisitation, husrannsakan och liknande intrång. Skyddet mot husrannsakan gäller även i fråga om fordon. Skyddet är dock inte absolut utan får under vissa förutsättningar begränsas. En sådan begränsning får göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt

med hänsyn till det ändamål som har föranlett den (2 kap. 21 § regeringsformen).

Det är inte bara kontroller av färdskrivarens funktion som är väsentliga. Att kontrollera att färdskrivaren används på ett sätt som säkerställer uppgifternas tillförlitlighet är också angeläget. Om färdskrivaren använts på ett felaktigt sätt är det inte säkert att föraren medverkar till att överträdelserna ska kunna utredas. Att på ett effektivt sätt kunna ingripa mot allvarligare former av missbruk av färdskrivaren utgör ett sådant ändamål som är godtagbart i ett demokratiskt samhälle.

En begränsning av skyddet mot kroppsvisitation och husrannsakan får inte gå utöver det som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet. Regeringen anser att genomsökning och kroppsvisitation bedöms vara effektiva och verkningfulla åtgärder för att kunna utreda överträdelser kopplade till missbruk av färdskrivaren. Uppstår misstanke om att föraren t.ex. har använt sig av någon annans förarkort bedöms några mindre ingripande åtgärder inte finnas för att hitta ett sådant kort, såvida föraren inte frivilligt överlämnar det. Åtgärderna måste därutöver stå i rimlig proportion till vinsten med dem. En möjlighet att utföra kroppsvisitation eller genomsöka ett fordon bör vara begränsad till situationer där det finns misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivaren. Varje typ av felaktig användning av färdskrivaren ska alltså inte kunna leda till att de aktuella tvångsåtgärderna vidtas. Allvarligt missbruk innebär att det ska vara fråga om sådana situationer som medför att det inte går att kontrollera om föraren har följt kör- och vilotidsreglerna. Det bör då vara fråga om situationer där föraren väsentligt har åsidosatt det som gäller för användning av förarkort och som klassificeras som synnerligen allvarliga överträdelser enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (kontrolldirektivet). Sådana överträdelser är användning av någon annans förarkort, av ett förfalskat förarkort eller av förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfalskade handlingar (jfr överträdelser H3–H5 i bilaga III till direktivet). Det motsvarar också de situationer där ett förarkort ska omhändertas för återkallelse.

Att genomsöka ett fordon innebär ett visst intrång för den enskilde. När det gäller långväga transporter kan föraren dessutom många gånger ha en sovplats inredd i förarhytten. Att genomsöka ett fordon kan dock generellt sett inte anses innebära en lika stor integritetskränkning som en husrannsakan i ett hem. Fordonet tillhör heller i regel inte föraren, utan är dennes tillfälliga arbetsplats. Kontrolltjänstemän har redan en rätt till tillträde till fordonet och till slutna utrymmen i fordonet för att kontrollera färdskrivaren. Mot bakgrund av detta och att det i första hand är fråga om fordon i kommersiell trafik, där inblandade aktörer i större utsträckning än vad som generellt är fallet för privat trafik kan antas ha inrättat sig efter att myndigheter kan väntas utföra olika typer av kontroller, får det ytterligare intrång som en rätt att genomsöka fordonet för de nu angivna ändamålen innebära anses vara begränsat. Att kroppsvisitera en person kan innebära ett mer betydande intrång i den enskildes integritet. Missbruk av färdskrivare kan innebära att förare kör tunga fordon under långa perioder utan att ta föreskriven rast eller vila, utan att detta går att kontrollera. Detta kan potentiellt

innebära att trafiksäkerheten allvarligt äventyras. Därutöver medför sådant agerande att konkurrensen inom vägtransportsektorn snedvrids och att oseriösa aktörer får otillbörliga fördelar. För att kunna utreda och beivra överträdelser krävs många gånger att det förarkort eller liknande föremål som har använts vid missbruket hittas. Mot den bakgrunden bedömer regeringen att vikten av att kunna genomsöka fordonet och kroppsvisitera föraren i syfte att hitta sådana föremål uppväger det intrång som detta innebär för den enskilde. En uttrycklig möjlighet att genomsöka fordon och kroppsvisitera föraren bör därför införas.

Den närmare utformningen av befogenheterna

I promemorian föreslås att en polisman under vissa förhållanden ska få kroppsvisitera fordonets förare och att en polisman eller en bilinspektör ska få genomsöka fordonet. Som *Sveriges Åkeriföretag* påpekar kan ett förarkort eller liknande föremål enkelt skaffas undan och det kan därför krävas omedelbara åtgärder. I fråga om ett sådant föremål får förhållandena vid en vägkontroll i allmänhet kräva att ett ingripande brådskar för att möjligheten att hitta det inte ska gå förlorad. Omständigheterna är alltså sådana att det generellt får anses föreligga fara i dröjsmål. Regeringen instämmer därför i promemoriens bedömning av att det bör skapas förutsättningar för kontrolltjänstemännen att omgående kunna leta efter sådana föremål.

Några remissinstanser har synpunkter på under vilka förutsättningar åtgärderna enligt den nya lagen, särskilt kroppsvisitation, ska få genomföras. I promemorian föreslås att sådana åtgärder ska få vidtas om det i samband med en vägkontroll finns anledning att anta att föraren allvarligt missbrukat färdskrivaren genom att väsentligen ha åsidosatt det som gäller för användning av förarkort, om det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid sådant missbruk och det kan antas att ett sådant föremål då kan hittas. Med ett sådant föremål avses i första hand ett förarkort eller något annat kort med liknande funktion. *Riksdagens ombudsmän (JO)* ifrågasätter varför det ska räcka med att det finns anledning att anta att en viss gärning har förövats, då det innebär att det ställs lägre krav för exempelvis en kroppsvisitation än vad som gäller enligt rättegångsbalken. Enligt regeringen är avsikten med att införa uttryckliga befogenheter för kroppsvisitation och genomsökning av fordon att säkerställa att det finns en rättslig grund för sådana åtgärder vid den typ av kontroller som nu är aktuella och tydliggöra villkoren för när de får vidtas. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att kunna söka efter föremål för att utreda överträdelser – som kan, men inte måste, utgöra brott – om allvarligt missbruk av färdskrivaren. Ett ytterligare syfte är att kunna omhänderta förarkort som ska återkallas på grund av sådant missbruk. Åtgärder enligt den föreslagna lagen bör dock inte få vidtas enbart vid antaganden om sådant missbruk. I 28 kap. 11 § rättegångsbalken anges att om det finns anledning att anta att ett brott har begåtts på vilket fängelse kan följa, får kroppsvisitation göras på den som skäligen kan misstänkas för brottet. Som *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* påpekar förs det i promemorian ett resonemang om att det bör krävas att det finns omständigheter som talar för att det föremål som använts vid missbruket kan finnas hos föraren för att denne ska få kroppsvisiteras. Regeringen uppfattar att pro-

memorian utgår från att den som skäligen kan misstänkas för att ha missbrukat färdskrivaren är föraren men instämmer i fakultetsnämndens uppfattning att regleringen bör justeras i detta avseende. För att åtgärder ska få vidtas bör det alltså skäligen kunna antas att fordonets förare allvarligt har missbrukat färdskrivaren genom att väsentligen ha åsidosatt det som gäller för användning av förarkort. Det ska finnas någon konkret omständighet som talar för att föraren allvarligt missbrukat färdskrivaren, t.ex. att uppgifterna från färdskrivaren indikerar detta. Befogenheten att söka efter föremål som kan ha använts vid missbruk av färdskrivaren ska vidare enbart gälla vid en vägkontroll vilket, som *Svea hovrätt* föreslår, också tydligare kan lyftas fram. För att förtydliga att endast polismän har befogenheten att utföra kroppsvisitation anser regeringen, i likhet med Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, att detta bör regleras i en egen paragraf. Det saknas utrymme för att i detta lagstiftningsärende göra sådana tillägg som bl.a. *Polismyndigheten* och *Transportföretagen* föreslår.

En kroppsvisitation eller en genomsökning ska som nämnts syfta till att hitta föremål som kan ha använts vid missbruket. Det ska därmed kunna antas att sådana föremål kan finnas hos föraren eller i fordonet. Omständigheter som kan tala för detta kan t.ex. framgå av vad föraren uppger eller hur han eller hon beter sig vid kontrollen, liksom av de uppgifter som framkommer vid en analys av färdskrivaruppgifterna. Vid en kontroll ska uppgifter från de senaste 57 dagarna uppvisas. Om avvikande användning av förarkort kan ses i nära anslutning till kontrollen eller vid upprepade tillfällen under de perioder som föraren kört fordonet kan det vara omständigheter som talar för att föremål som kan ha använts vid missbruket kan finnas hos föraren eller i fordonet. Om någon avvikande användning å andra sidan har ägt rum vid något enstaka tillfälle längre tillbaka under kontrollperioden kan detta tala mot att föraren alltför har något sådant föremål på sig eller i fordonet. Om det finns ett föremål i fordonet som har använts för att missbruka färdskrivaren är det mest sannolikt att detta har placerats i anslutning till där färdskrivarens fordonsenhet finns, dvs. normalt i förarhytten. Det går dock inte att utesluta att det t.ex. kan ha placerats i en släpvagn. En genomsökning bör därför vid behov kunna ske av hela ekipaget, dvs. av fordonståget. För att klargöra detta bör det uttryckligen framgå av bestämmelsen.

Genomsökning av fordon och kroppsvisitation av förare är ingripande åtgärder. Som framgår av avsnitt 5.2.3 gäller bestämmelsen i 5 § förvaltningslagen (2017:900) om proportionalitet vid ingripanden. I det avsnittet föreslås också bestämmelser om verkställighet av kroppsvisitation.

Även bilinspektörer bör få genomsöka fordon

Polismän och bilinspektörer arbetar vanligtvis i grupp vid kontroller av tung trafik. Även om bilinspektörer har getts vissa författningsreglerade befogenheter, t.ex. att omhänderta föremål, saknar de möjlighet att på egen hand ingripa vid misstänkt manipulation eller missbruk av färdskrivare. I promemorian föreslås att såväl en polisman som en bilinspektör bör få befogenhet att genomsöka fordonet. Även regeringen anser att det finns fördelar med att kunna utnyttja bilinspektörers kompetens ytterligare. Bilinspektörer har en central roll vid vägkontroller, inte minst när det gäller

den tunga trafiken. Sådana kontroller utförs ofta vid en särskilt anordnad kontrollplats och flera olika fordon kontrolleras många gånger samtidigt. Även i de fall polismän och bilinspektörer arbetar tillsammans kan polis- männen i laget alltså vara upptagna på annat håll. Många gånger utför bil- inspektören också kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare på ett självständigt sätt, dvs. utan en polisman vid sin sida, och är den som upp- täcker misstänka överträdelser. Att ge bilinspektörer vissa möjligheter att ingripa innebär att kontroller kan utföras mer effektivt, bl.a. eftersom bistånd från en polisman inte behöver inväntas. Som tidigare framhållits kan det dessutom vara avgörande att ett ingripande kan ske snabbt för att det ska finnas reella möjligheter att kunna utreda överträdelser och utkräva ansvar. Bilinspektörer är väl förtrogna med Polismyndighetens arbetssätt och har stor kunskap om regelverket. Bilinspektörer – liksom polismän – som genomför färdskrivarkontroller ska genomgå utbildning med visst föreskrivet innehåll. Europeiska kommissionen har fastställt vad en sådan utbildning ska innehålla, såväl i fråga om teori som praktik. Där fastställs inte bara krav på utbildningen i form av teknisk kompetens. Det anges också att kontrolltjänstemännen bl.a. ska kunna agera i enlighet med yrkes- etiska krav och kunna fatta lämpliga beslut på grundval av tillgänglig information och bevisning. Vidare anges att utbildningen ska syfta till att kontrolltjänstemännen ska ha beteenderelaterade färdigheter och mjuka färdigheter för att säkerställa effektiva, ändamålsenliga, proportionella och icke-diskriminerande kontroller. Polismyndigheten ansvarar för att polis- män och bilinspektörer genomgår sådan utbildning och att de har den kom- petens som krävs. Regeringen anser att det finns ett konkret behov av att även bilinspektörer ska få genomsöka fordon och att en sådan möjlighet också kommer att innebära nytta för arbetet och delar, till skillnad från *Åklagarmyndigheten*, promemorians bedömning att bilinspektörer bör ges möjlighet att kunna genomsöka fordon. Förutsättningarna för bilinspek- törerna att vidta en sådan åtgärd bör vara desamma som för polismän och ett särskilt förordnande bör enligt regeringen inte krävas.

En bilinspektör har inte någon rätt att använda våld för sin tjänsteutöv- ning. Om bilinspektören gör bedömningen att åtgärden kan komma att kräva våld för att kunna genomföras ska han eller hon därför avstå från att genomföra den. Om kroppsvisitation bedöms vara nödvändig eller om en åtgärd kan kräva våldsanvändning, ska en polisman tillkallas. I samman- haget kan det påpekas att väskor och liknande föremål kan finnas i ett fordon. Om genomsökning av fordonet har beslutats kan undersökning av väskor och föremål som då påträffas i fordonet göras av en bilinspektör.

Några ord om hantering av förarkort

Vid en kontroll kopieras uppgifter från färdskrivaren och förarkort. Ett förarkort återlämnas därefter vanligtvis till föraren. Om färdskrivaren misstänks ha missbrukats genom att föraren t.ex. har använt en annan per- sons förarkort kommer bevisningen i första hand att utgöras av utskrifter av uppgifterna från färdskrivaren och förarkort, tillsammans med eventu- ella fotografier av förarkort och körkort. Ett förarkort som är förfalskat, som använts av någon annan än den som kortet har utfärdats för eller ett förarkort som har utfärdats på grund av oriktiga uppgifter eller falska handlingar ska återkallas. Ett sådant kort ska inte återlämnas till föraren.

Polismyndigheten ska i stället omhänderta kortet och skicka det till Transportstyrelsen som ska pröva frågan om återkallelse, se 5 kap. 9–11 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Om den som kontrollerar ett förarkort bedömer att det behöver tas i beslag, får bestämmelserna om beslag i rättegångsbalken tillämpas. Några ytterligare regler om hanteringen av förarkort bedöms inte vara nödvändiga.

Om ett förarkort som har omhändertagits är utfärdat i en annan medlemsstat, ska Transportstyrelsen skicka tillbaka kortet till myndigheterna i den medlemsstaten och ange skälen för återkallelsen. Om detta förväntas ta mer än två veckor ska Transportstyrelsen informera den andra medlemsstaten (jfr artikel 26.7 i EU:s färdskrivarförordning).

5.2.2 Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av färdskrivare

Regeringens förslag

Om det vid en kontroll av ett fordonets färdskrivare skäligen kan antas att färdskrivaren är manipulerad, ska en bilinspektör om det är fara i dröjsmål få genomsöka fordonet eller fordonståget för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen. En bilinspektör ska under samma förhållanden få omhänderta föremål som har påträffats i eller invid fordonet eller fordonståget, om det har betydelse för en utredning av manipulationsbrott eller skäligen kan antas bli förverkat på grund av ett sådant brott.

Regeringens bedömning

Vid misstänkt manipulation av färdskrivare är en polismans befogenheter enligt rättegångsbalken att vid fara i dröjsmål kunna företa husrannsakan och kroppsvisitation och ta föremål i beslag tillräckliga.

Promemorians förslag och bedömning

Förslaget och bedömningen i promemorian stämmer i huvudsak överens med regeringens. I promemorian utformas förutsättningarna för åtgärderna något annorlunda än i regeringens förslag.

Remissinstanserna

Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt över förslagen i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Polismäns befogenheter vid misstänkt manipulation av färdskrivaren

Det finns inte några situationer där sanktionsavgift ska påföras vid manipulation av färdskrivare. Användning av fordon med en manipulerad färdskrivare utgör brott (jfr avsnitt 5.3.2). Om det i samband med en kontroll av ett fordonets färdskrivare finns anledning att anta att ett fordonets färdskri-

vare är manipulerad kan en förundersökning om brott inledas. Vid en förundersökning kan också straffprocessuella tvångsmedel enligt rättegångsbalken användas. Om det är fara i dröjsmål kan en polisman besluta om och verkställa tvångsmedel.

Vid en kontroll ska det i förekommande fall kontrolleras att manipulationsutrustning inte används eller finns installerad i färdskrivaren. Som tidigare nämnts har kontrolltjänstemän enligt fordonslagen rätt till tillträde till fordonet och slutna utrymmen i fordon för att utföra kontroller av färdskrivaren. Redan genom den befogenheten finns möjlighet att i viss utsträckning undersöka om det finns eventuell manipulationsutrustning i fordonet. Om det uppstår en mer konkret misstanke om att en färdskrivare har manipulerats kan det finnas ett behov av att mer ingående genomgå fordonet, t.ex. genom en husrannsakan. Färdskrivare kan manipuleras på olika sätt och med olika typer av hjälpmedel. Manipulationen kan t.ex. vara utförd så att föraren kan styra vad som ska registreras i färdskrivaren med hjälp av en fjärrkontroll. Sådana föremål kan finnas på föraren. För att söka efter föremål som kan antas ha betydelse för utredning av manipulationsbrott kan därför även kroppsvisitation behöva genomföras. Som föreslås i avsnitt 5.3.2 ska fängelse ingå i straffskalan för manipulation. Därför kan det finnas förutsättningar för att genomföra en husrannsakan och en kroppsvisitation med stöd av rättegångsbalkens regler. Om det är fara i dröjsmål får även en polisman vidta sådana åtgärder (28 kap. 5 och 13 §§ rättegångsbalken).

I rättegångsbalken finns även bestämmelser om beslag. Ett föremål får tas i beslag bl.a. om det skäligen kan antas att föremålet har betydelse för utredning om brott eller om det kan bli förverkat. Till skillnad från husrannsakan finns det ingen särskilt föreskriven nivå gällande brottets straffskala för att beslag ska få ske. Av 27 kap. 4 § rättegångsbalken framgår att den som med laga rätt griper en misstänkt eller verkställer ett beslut om husrannsakan eller kroppsvisitation får ta sådana föremål i beslag som då påträffas. I andra fall får föremål inte tas i beslag utan föregående beslut av undersökningsledaren eller åklagaren. Om det är fara i dröjsmål får även en polisman vidta åtgärden.

För att utreda brott kan även andra åtgärder behöva vidtas, så som att t.ex. gripa en misstänkt eller att hålla förhör. Om någon på sannolika skäl är misstänkt för ett brott för vilket det är föreskrivet fängelse i ett år eller mer kan det finnas förutsättningar för en polisman att i brådskande fall gripa personen. En polisman kan då också hålla förhör med personen (24 kap. 7 och 8 §§ rättegångsbalken).

De befogenheter som en polisman ges i rättegångsbalken bedöms vara tillräckliga för att han eller hon ska kunna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att kunna utreda manipulationsbrott och säkra bevis, i den utsträckning ett beslut av åklagare eller undersökningsledare inte kan inväntas.

En bilinspektör bör få genomgå fordonet vid misstänkt manipulation

Som angetts, kan det vid misstanke om manipulation uppstå behov av att kunna genomgå fordonet. Manipulation av färdskrivare är, i likhet med missbruk av färdskrivare, enligt EU:s klassificering en synnerligen allvarlig överträdelse. Vid en jämförelse är dock manipulation den allvarligaste

av dessa överträdelser, vilket också återspeglas i den påföljd som föreskrivs för brottet. Det får därmed anses vara motiverat att kunna genom- söka ett fordon även när färdskrivaren misstänks vara manipulerad. En polisman har befogenhet att vid fara i dröjsmål företa husrannsakan enligt rättegångsbalken, och kan alltså med stöd av den befogenheten genom- söka fordonet. En bilinspektör har inte någon sådan befogenhet. Enligt prome- morian bör den kontrolltjänsteman som befinner sig vid fordonet för kontroll ha möjlighet genomföra en sådan genomsökning, oaktat om det är en polisman eller en bilinspektör. I avsnitt 5.2.1 redogörs för de över- väganden som görs i fråga om förslaget att bilinspektörer ska få genom- söka ett fordon vid misstänkt missbruk av färdskrivaren. Samma överväg- anden gör sig gällande även här. En bilinspektör har dessutom särskild kunskap i fråga om hur fordon och färdskrivare är beskaffade. Många gånger är bilinspektören därför den som har störst möjlighet att upptäcka manipulation. Regeringen anser därför att en bilinspektör bör ges befogen- het att genom- söka fordon även vid misstänkt manipulation.

Kontroller av att manipulationsutrustning inte är installerad eller an- vänds i ett fordons färdskrivare görs vanligen vid en vägkontroll. Vägkont- roller spelar stor roll för att upptäcka manipulation av färdskrivare, efter- som manipulation sällan kan uppdagas vid Transportstyrelsens granskning av inhämtade uppgifter. Kontroller av färdskrivare kan dock även ske i företagets lokaler. Sådana kontroller ska organiseras på grundval av tidi- gare erfarenheter från olika typer av transporter och företag men ska även utföras när allvarliga överträdelser av bl.a. EU:s färdskrivarförordning har upptäckts vid vägkontroller. Polismyndigheten kan medverka vid en kon- troll i ett företags lokaler. De nu aktuella befogenheterna bör därför inte bara kunna tillämpas vid vägkontroller utan också vid en kontroll i lokaler.

Förutsättningarna för en bilinspektör att genom- söka ett fordon vid miss- tanke om manipulation bör likna dem som gäller för en polisman enligt rättegångsbalkens regler. Befogenheten att genom- söka fordonet vid mani- pulation bör därför gälla vid fara i dröjsmål. Om situationen brådskar, bör det alltså finnas möjlighet att omedelbart kunna vidta en genomsökning. Det kan t.ex. vara fallet om man i samband med en vägkontroll kan miss- tänka att det finns lös utrustning i fordonet som kan ha använts vid mani- pulationen. Om det däremot finns förutsättningar att avvakta ett beslut från åklagare eller undersökningsledare kan bilinspektören inte ingripa med stöd av den nu föreslagna befogenheten.

Polismän föreslås i avsnitt 5.2.1 få befogenhet att vid en vägkontroll utföra kroppsvisitation vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskri- varen. I likhet med det som anges i det avsnittet bör det inte införas någon rätt för en bilinspektör att kroppsvisitera föraren vid misstänkt manipu- lation. Om ett sådant behov uppstår får alltså en polisman tillkallas. En bilinspektör kan dock, inom ramen för en genomsökning av fordonet, undersöka väskor och andra föremål som påträffas i fordonet.

En bilinspektör bör även få omhändertaga föremål vid misstänkt manipulation

Förekomsten av vissa föremål i fordonet kan tyda på att färdskrivaren är manipulerad. Det kan t.ex. vara en magnet eller en fjärrkontroll. Ett sådant föremål kan påträffas vid en sådan genomsökning av fordonet som nu

föreslås. Redan i samband med en kontroll av färdskrivaren enligt fordonslagen kan sådana föremål dock vara upptäckbara. Föremålen kan främst väntas ha betydelse för utredning om brott men kan också t.ex. bli föremål för förverkande. En polisman har vid fara i dröjsmål rätt att ta sådana föremål i beslag. Mot bakgrund av att kontroller av färdskrivare görs även av bilinspektörer och att dessa nu även föreslås få genomsöka fordonet, bör en bilinspektör under samma förhållanden ges en rätt att omhänderta föremål vid misstänkt manipulation.

Det behövs ingen ytterligare reglering för att kunna utreda eller lagföra manipulation

Många gånger går det inte att vid kontrollen slå fast att färdskrivaren har manipulerats. Det kan krävas mer ingående undersökningar för att avgöra om det finns dold manipulationsutrustning i fordonet eller om själva färdskrivaren är mjukvarumanipulerad. Enligt artikel 38 i EU:s färdskrivarförordning ska en kontrolltjänsteman ha befogenhet att skicka fordonet till en auktoriserad verkstad för ytterligare provningar. Om manipulationsutrustning upptäcks ska utrustningen, själva färdskrivaren med fordonsenheten och andra komponenter och förarkortet få avlägsnas från fordonet och användas som bevismaterial i enlighet med nationella regler.

Vid fara i dröjsmål har en polisman möjlighet att utan föregående beslut från en förundersökningsledare eller en åklagare ta egendom i beslag. I denna lagrådsremiss föreslås även en rätt för en bilinspektör att vid fara i dröjsmål omhänderta föremål, om manipulation misstänks. Om manipulationsutrustning som inte lätt kan avlägsnas från fordonet upptäcks vid en kontroll bör det finnas förutsättningar att avvakta beslut från en förundersökningsledare eller åklagare att använda tvångsmedel enligt reglerna om detta i rättegångsbalken. Efter ett sådant beslut kan utrustning avlägsnas från fordonet och tas i beslag. I avsnitt 6.2 föreslås att en polisman eller en bilinspektör under vissa förutsättningar ska få flytta fordonet under pågående kontroll. Om det är nödvändigt att genomföra mer ingående eller tidskrävande undersökningar av fordonet för att kunna utreda manipulation kan själva fordonet behöva tas i beslag. Det bedöms inte finnas behov av ytterligare regler i fråga om kontrolltjänstemäns befogenheter för att tillgodose det som föreskrivs i artikel 38 i EU:s färdskrivarförordning. I Sverige tillämpas vidare fri bevisprövning. Någon reglering av vad som får åberopas som bevis i en rättegång krävs därför inte heller.

I rättegångsbalken finns regler om s.k. envarsgripande. Om den som har begått brott, på vilket fängelse kan följa, påträffas på bar gärning eller flyende fot, får han gripas av envar (24 kap. 7 § andra stycket rättegångsbalken). I 24 kap. 8 § andra stycket finns bestämmelser om att förhör då så snart som möjligt ska hållas och om vem som kan hålla sådant förhör. Ett förhör kan bl.a. hållas av en polisman eller av en av Polismyndigheten utsedd civilanställd. Det bedöms inte att det är nödvändigt att ändra reglerna i dessa avseenden.

Det behövs inte några särskilda regler om förverkande

I 36 kap. brottsbalken finns regler om förverkande av egendom. Bestämmelserna är generellt tillämpliga, dvs. de gäller även i förhållande till specialstraffrätten. Förverkande kan bl.a. ske i fråga om egendom som har

använts som hjälpmedel vid brott, vars användande utgör brott eller som någon har tagit befattning med på ett sätt som utgör brott (36 kap. 9 och 10 §§ brottsbalken). Att manipulera ett fordon's färdskrivare utgör brott. Det inbegriper situationer såväl där någon installerar manipulationsutrustning i ett fordon som där någon använder ett fordon med sådan utrustning. I avsnitt 5.3.3 föreslås vidare en straffbestämmelse för tillverkning, överlåtelse och andra typer av förehavanden med manipulationsutrustning.

I 36 kap. 12 § brottsbalken regleras förverkande av särskilda brottsverktyg. Föremål får enligt tredje punkten förverkas, om det med beaktande av föremålets beskaffenhet och omständigheterna i övrigt finns särskild anledning att befara att det kan komma till användning i samband med ett brott. För att förverkande ska kunna ske med stöd av bestämmelsen krävs alltså inte att någon har dömts för brottet. Om förutsättningarna för förverkande är uppfyllda får avgöras i det enskilda fallet. Ju större legalt användningsområde som ett föremål har, desto tydligare måste omständigheterna i övrigt tala för att det finns särskild anledning att befara att det ska komma till brottslig användning (se prop. 2023/24:144 s. 430 f.). Utrustning som är konstruerad för att manipulera färdskrivare har inget legitimt användningsområde. Det finns därmed bestämmelser om förverkande som kan vara tillämpliga på manipulationsutrustning, både när brott begåtts och i andra fall om utrustningen anses utgöra ett särskilt brottsföremål. Några särskilda regler om förverkande behövs därför inte i den nya lagen.

I sammanhanget kan också nämnas att vinster från brott ska förverkas (36 kap. 3 § brottsbalken). Att manipulera färdskrivare kan innebära vinster för ett åkeri, eftersom transporter kan genomföras snabbare och billigare om kör- och vilotidsregelverket åsidosätts. Likaså kan verksamhet som består i tillverkning, distribution och överlåtelse av manipulationsutrustning generera vinst. Utöver förverkande av manipulationsutrustning kan det därför enligt de befintliga reglerna i brottsbalken även finnas förutsättningar för förverkande av brottsvinster. Inte heller i detta avseende behövs det några särskilda regler om förverkande.

5.2.3 Verkställighet, anmälan och dokumentation

Regeringens förslag

Kroppsvsitation som innefattar undersökning av förarens kläder ska genomföras så avskilt som förhållandena medger. Om möjligt ska ett vittne närvara.

Den som genomför en genomsökning, en kroppsvsitation eller ett omhändertagande av föremål ska omgående anmäla det till någon inom Polismyndigheten som myndigheten utsett att fullgöra uppgiften som undersökningsledare. Den som tar emot anmälan ska ta ställning till om en förundersökning ska inledas. Om anmälan avser ett föremål som omhändertagits ska den som tar emot anmälan skyndsamt pröva om föremålet ska tas i beslag eller återlämnas till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

Den som genomfört en genomsökning av ett fordon, en kroppsvisitation eller omhändertagit ett föremål ska ansvara för att protokoll upprättas.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Svea hovrätt anser att det är oklart hur bestämmelserna om inledande av förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken förhåller sig till reglerna om verkställighet av tvångsmedel och inledande av förundersökning enligt den föreslagna lagen och menar att det vore lämpligt med ett förtydligande om hur regelverken förhåller sig till varandra. Även *Riksdagens ombudsmän (JO)* efterfrågar ett klarläggande i detta avseende. *Svenska Transportarbetareförbundet* ser positivt på kravet på ordentlig dokumentation av kontroller eftersom det stärker rättssäkerheten och transparensen i tillsynsarbetet.

Skälen för regeringens förslag

Proportionalitetsprincipen gäller vid ingripanden

I denna lagrådsremiss föreslås att genomsökning av fordon, kroppsvisitation av föraren och omhändertagande av föremål ska få ske under vissa förhållanden. Vid all tvångsmedelsanvändning gäller proportionalitetsprincipen. Det innebär att en tvångsåtgärd i fråga om art, styrka, räckvidd och varaktighet ska stå i rimlig proportion till vad som står att vinna med åtgärden. Även om proportionalitetsprincipen gäller vid tvångsmedelsanvändning trots att den inte återges i lagtext förekommer det att principen lagfästs (se t.ex. 27 kap. 1 § tredje stycket rättegångsbalken). Att en myndighet får ingripa i ett enskilt intresse endast under vissa förutsättningar framgår vidare av förvaltningslagen. I 5 § tredje stycket i den lagen anges att det får ske endast om den aktuella åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. En åtgärd får vidare aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot. Bestämmelsen ger alltså uttryck för den allmänna proportionalitetsprincipen. I förarbetena framhålls att bestämmelsen inte bara tar sikte på beslut som en myndighet fattar inom ramen för ärendehandläggning, utan att den omfattar alla typer av åtgärder som vidtas med potentiellt negativa konsekvenser för den enskilde (prop. 2016/17:180 s. 63). Proportionalitetsprincipen kommer alltså att gälla för de åtgärder som får beslutas enligt lagen och det saknas behov av att särskilt ange detta i lagen. Även om de överträdelser som kan aktualisera åtgärder enligt lagen inom EU är klassificerade som synnerligen allvarliga, kan överträdelserna i praktiken vara av varierande svårighetsgrad. Detta gäller inte minst i fråga om missbruk av färdskrivaren. Hur allvarlig en misstänkt gärning är i det enskilda fallet måste beaktas när en åtgärd övervägs och det är beslutsfattaren som ska göra en bedömning av om åtgärden är proportionerlig.

Verkställighet av kroppsvisitation

Lagar med bestämmelser om kroppsvisitation innehåller ofta, men inte alltid, bestämmelser om hur tvångsmedlet ska verkställas. Som exempel kan det nämnas att rättegångsbalken och lagen om polisiära befogenheter i gränsnära områden, men inte polislagen, innehåller sådana regler. I rättegångsbalken anges i fråga om kroppsvisitation att visitation som är av mera väsentlig omfattning ska verkställas inomhus och i ett avskilt rum eller i ett annat avskilt utrymme som är lämpligt. Om åtgärden utförs av någon annan än en läkare ska den som utför åtgärden se till att ett vittne närvarar, om det är möjligt. Därutöver anges att kroppsvisitation av en kvinna inte får verkställas eller bevitnas av någon annan än en kvinna, läkare eller legitimerad sjuksköterska. Kroppsvisitation som enbart innebär att föremål som en kvinna har med sig undersöks får dock verkställas och bevitnas av en man. Den som ska kroppsvisiteras får hållas kvar för ändamålet upp till tre timmar eller, om det finns synnerliga skäl, ytterligare tre timmar. Vidare får en polisman ta med den som ska kroppsvisiteras till den plats där åtgärden ska genomföras.

Med kroppsvisitation avses en undersökning av kläder och annat som någon bär på sig samt av väskor, paket och andra föremål som någon har med sig. Eventuell kroppsvisitation enligt den föreslagna lagen syftar till att finna föremål som kan ha använts för att missbruka färdskrivaren. Sådana föremål kan finnas på föraren, dvs. i hans eller hennes kläder, eller t.ex. i en väska som föraren har med sig. När det gäller väskor, kan det förutses att dessa ofta kommer att anträffas i förarhytten. Väskor och liknande föremål kan därför många gånger väntas bli undersökta med stöd av ett beslut om genomsökning av fordonet. En kroppsvisitation som genomförs med stöd av den föreslagna lagen kommer att ske i samband med en vägkontroll. Sådana kan genomföras på olika platser och under skilda förhållanden. Vid vissa kontrollplatser finns en bod eller mindre byggnad, men många gånger kommer det inte att finnas möjlighet att utföra en kroppsvisitation inomhus. En kroppsvisitation enligt lagen bedöms i de flesta fall inte komma att innefatta någon undersökning av mer väsentlig omfattning. En visitation ska dock genomföras på ett sådant sätt att den inte tilldrar sig onödig uppmärksamhet och att den visiterades integritet respekteras så långt möjligt. En visitation som innebär att förarens kläder undersöks bör därmed utföras så avskilt som förhållandena medger, vilket bör framgå av lagen. Om t.ex. en polisbuss finns tillgänglig, bör en sådan visitation utföras där.

De transporter som omfattas av färdskrivarregelverket utförs i stor utsträckning av män. Även om andelen kvinnor som utför sådana transporter ökar, är de fortfarande förhållandevis få. Enligt en enkätundersökning som utfördes under 2025 är 11 procent av antalet anställda lastbilsförare hos svenska åkerier kvinnor. Inom EU uppskattas i genomsnitt att omkring 4 procent av lastbilsförarna är kvinnor. Av antalet poliser i Sverige utgörs 35 procent av kvinnor. De som utför kontroller av tung trafik är dock många gånger män. Föraren och den som utför kontrollen bedöms därmed i de allra flesta fall vara av samma kön. Det kan dock inte uteslutas att det kommer att vara fråga om personer av olika kön. Att föreskriva att en kroppsvisitation i de nu aktuella situationerna ska utföras av någon av samma kön skulle emellertid innebära svårigheter. Däremot kan särskild hän-

syn behöva tas, t.ex. i fråga om på vilket sätt visitationen genomförs, om den som utför visitationen har ett annat kön än den som blir visiterad. Åtgärden ska alltid genomföras på ett sätt som innebär ett så litet obehag som möjligt. Det bör därutöver framgå av lagen att ett vittne ska närvara, om detta är möjligt.

Den föreslagna regleringen syftar till att kontrolltjänstemän ska få befogenheter att vid behov ingripa så snart som möjligt, om situationen brådskar. En polisman som bedömer att det finns behov av att omgående kroppsvisitera föraren kommer omedelbart att verkställa åtgärden. Något behov att i den föreslagna lagen ha regler om hur länge en person får hållas kvar för att genomföra en kroppsvisitation bedöms därför inte finnas.

Åtgärder ska anmälas till en polisiär förundersökningsledare

I 23 kap. rättegångsbalken finns bestämmelser om förundersökning. Av 23 kap. 1 § följer att en förundersökning ska inledas om det finns anledning att anta att ett brott som hör under allmänt åtal har förövats. Enligt 23 kap. 3 § är bl.a. Polismyndigheten och åklagare behöriga att inleda en förundersökning. En förundersökning inleds även genom att en polisman i vissa fall beslutar om och verkställer ett tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken. Precis som *Svea hovrätt* noterar kan det vid misstanke om manipulation av ett fordons färdskrivare finnas en möjlighet för en polisman att med stöd av rättegångsbalkens regler genomöka ett fordon eller utföra en kroppsvisitation. Under sådana förhållanden inleds en förundersökning med stöd av bestämmelserna i 23 kap. 3 § rättegångsbalken. Befogenheter för bilinspektörer att vidta tvångsåtgärder regleras dock inte i rättegångsbalken. Som konstateras i promemorian är det dock fråga om ingripande åtgärder och den misstanke som har föranlett genomökningen eller omhändertagandet kan innebära att en förundersökning ska inledas. I promemorian föreslås därför att frågan om inledande av förundersökning regleras. Åtgärder som beslutas på grund av misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivaren bör inte automatiskt leda till att en förundersökning inleds. I vissa fall kommer följden av en sådan överträdelse vara att sanktionsavgift ska påföras och något straffrättsligt förfarande aktualiseras då inte. I likhet med promemorian föreslår regeringen därför att den som har genomfört en genomökning, en kroppsvisitation eller ett omhändertagande av föremål enligt den nya lagen omgående ska anmäla det till någon inom Polismyndigheten som myndigheten utsett att fullgöra uppgiften som undersökningsledare. Den som tar emot anmälan ska ta ställning till om en förundersökning ska inledas. Om anmälan avser ett föremål som omhändertagits ska den som tar emot anmälan skyndsamt pröva om föremålet ska tas i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

Dokumentation

Det är av stor vikt ur rättssäkerhets- och kontrollsynpunkt att beslut om genomökning och kroppsvisitation dokumenteras. Det bör därför införas bestämmelser om att protokoll ska föras över sådana åtgärder och om vilka uppgifter som ska framgå av protokollet. Även ett omhändertagande av föremål bör protokollföras. Av bestämmelsen bör det vidare framgå vem

som ansvarar för att protokollet upprättas. Den som genomför en åtgärd bör vara den som ansvarar för att upprätta protokoll. Avsikten med de föreslagna befogenheterna är att den polisman eller bilinspektör som rent faktiskt utför kontrollen snabbt ska kunna vidta nödvändiga åtgärder. Det kommer alltså att vara samma person som beslutar åtgärden och som verkställer den.

5.3 Straffansvar vid manipulation av färdskrivare och vid hantering av manipulationsutrustning

5.3.1 Ett straffrättsligt ansvar

Regeringens bedömning

Gärningar som rör manipulation av färdskrivare och befattningshavare med manipulationsutrustning bör vara straffsanktionerade.

Promemorians bedömning

Bedömningen i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Sveriges Åkeriföretag delar bedömningen att manipulation av färdskrivare i många fall kräver att mer ingående utredningar vidtas än vad som kan ske inom ramen för en sedvanlig kontroll av färdskrivaren och instämmer därför i att det saknas förutsättningar för att införa bestämmelser om sanktionsavgift och förskott för sådan avgift för dessa överträdelser enligt den modell som finns på området i dag. Sveriges Åkeriföretag anmärker dock att straffrättsligt ansvarsutkrävande och verkställighet av påföljder kan vara mer komplicerade i ett internationellt sammanhang och att en uppföljning av genomslagskraften av de nya förslagen därför bör ske.

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet befarar att det straffrättsliga ansvaret för manipulationen av färdskrivarna i praktiken i första hand kommer att läggas på förarna trots att det egentligen är de oseriösa åkerierna som borde bära huvudansvaret för manipulationen.

Skälen för regeringens bedömning

Krav på sanktioner

I EU-regelverket finns krav på medlemsstaterna att anta bestämmelser om sanktioner vid överträdelser av färdskrivarförordningen och att vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Den närmare utformningen av sanktionssystemet har överlämnats till medlemsstaterna att besluta om men sanktionerna ska stå i proportion till hur allvarlig överträdelsen är enligt i bilaga III till kontrolldirektivet. Liknande krav som i EU-regelverket på att föreskriva sanktioner vid överträdelser finns också i AETR och i handels- och samarbetsavtalet.

Manipulation av färdskrivare är i dag straffsanktionerat

I fråga om analoga färdskrivare finns äldre praxis som innebär att diagramblad kan räknas som urkunder och att obehöriga ingrepp i proceduren för registrering av uppgifter på sådana blad kan utgöra urkundsförfalskning enligt brottsbalken (jfr NJA 1991 s. 739). I samband med tillkomsten av förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. anfördes att det fick anses vara viktigt att åtgärder i strid med förbudet mot förfalskning av uppgifter och manipulation av färdskrivare i den dåvarande EU-förordningen om färdskrivare kunde angripas straffrättsligt (promemorian Kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter, dnr N2003/3005/TP). Mot bakgrund av att det i EU-förordningen hade införts krav på installation och användning av digitala färdskrivare framhölls i promemorian dock att det kunde vara fråga om apparater av olika teknisk konstruktion (analog respektive digital färdskrivare), om registrering av uppgifter såväl i pappersform som i digital form och om förarkortet som en tredje bärare av information. Även om förfalskningsbrotten i brottsbalken enligt promemorian fångade upp en del av förbuden enligt EU-förordningen fick rättsläget, särskilt i fråga om digitala uppgifter, anses som oklart. I promemorian gjordes därför bedömningen att en särskild ansvarsbestämmelse för brott mot förbudet borde införas i den svenska förordningen men att straff inte skulle dömas ut enligt förordningen om gärningen var belagd med straff enligt brottsbalken. Som påföljd föreskrevs böter. Någon ändring i fråga om hur ansvaret ska bedömas har sedan dess inte skett. Gärningar som avser manipulation av färdskrivare är alltså straffbelagda i dag.

Manipulation och befattningsmed manipulationsutrustning bör vara straffsanktionerat

Vid överträdelser av färdskrivarregelverket kan såväl straffrättsliga påföljder som sanktionsavgifter aktualiseras. För förare föreskrivs huvudsakligen straffrättsliga påföljder, främst penningböter. Ett transportföretag ansvarar för förarens överträdelser och en sanktionsavgift ska påföras det företag som inte har gjort det som det ska för att hindra överträdelsen. Sanktionsavgift ska även påföras det transportföretag som använder ett fordon där färdskrivaren inte installerats av godkända aktörer eller inte installerats på rätt sätt eller som underlåtit att reparera färdskrivaren i rätt tid vid driftsstopp eller funktionsfel.

Mot bakgrund av att sanktionsavgift ska påföras vid vissa överträdelser av regelverket för färdskrivare har det i olika sammanhang gjorts propåer om att handlingar som avser manipulation av färdskrivare borde sanktionsväxlas. Syftet med att använda sanktionsavgifter i stället för straff kan bl.a. vara att uppnå ett enklare och mer effektivt system för att ingripa mot överträdelser. Med att systemet ska vara effektivt avses generellt att det ska vara billigare, snabbare och mer avskräckande än vad som hade varit fallet än om en straffsanktion använts. Ett system med sanktionsavgifter bygger många gånger på strikt ansvar, dvs. det krävs varken uppsåt eller oaktsamhet. Om det objektivt kan konstateras att en överträdelse har begåtts, ska sanktionsavgift påföras. Sanktionsavgifter kan påföras även juridiska personer och kan därför vara ett effektivt sätt att utkräva ansvar för överträdelser som begås inom ramen för ett företag.

Inom vägtransportområdet används sanktionsavgifter när det är fråga om överträdelser som är enkla att konstatera i samband med en kontroll och där det står klart vem som ansvarar för överträdelser. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om påförande av sanktionsavgift på området. Sanktionsavgift ska påföras om myndigheten i samband med en företagskontroll av svenska företag upptäcker överträdelser. Sanktionsavgift kan också påföras för överträdelser som Polismyndigheten upptäcker vid en vägkontroll och rapporterar till Transportstyrelsen. Det kan då vara fråga om såväl svenska som utländska aktörer. Den som anspråket riktas mot ges tillfälle att yttra sig innan en sanktionsavgift påförs men någon närmare utredning vidtas inte i övrigt. Mot bakgrund av att det saknas instrument för gränsöverskridande verkställighet i fråga om sanktionsavgifter på området, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för en sanktionsavgift som ska påföras någon som inte har hemvist i Sverige. Om betalning inte sker omedelbart ska färden hindras till dess betalning sker. Konstruktionen fungerar eftersom de överträdelser som sanktionsavgift ska påföras för, och där förskott i förekommande fall ska beslutas, är förhållandevis okomplicerade och kan slås fast redan vid en vägkontroll. De aktuella överträdelserna kräver alltså inte att några större utredningsåtgärder vidtas i samband med kontrollen.

Det kan vara olika svårt att utreda om en färdskrivare är manipulerad eller inte. I vissa fall kan det relativt enkelt vid en vägkontroll konstateras att manipulation har ägt rum. I många fall är det dock betydligt svårare att upptäcka. Kontrolltjänstemannen kan utifrån färdskrivaruppgifterna få indikationer på att en manipulation kan ha ägt rum. För att det ska gå att säkerställa kan det dock krävas mer ingående tekniska undersökningar av fordonet och färdskrivarutrustningen. Sådana undersökningar kan i dag ske genom att fordonet tas i beslag. Även manipulationsutrustning som påträffas kan tas i beslag. Beslag är ett straffprocessuellt tvångsmedel, dvs. det förutsätter att det finns misstanke om en brottslig gärning. Även andra typer av straffprocessuella tvångsmedel eller utredningsåtgärder kan behövas för att utreda färdskrivarmanipulation, t.ex. att hålla förhör eller att gripa, anhålla eller häkta en misstänkt person. Vid en straffrättslig reglering finns även möjlighet att t.ex. tillämpa brottsbalkens bestämmelser om förverkande. Transportstyrelsen utövar tillsyn över att färdskrivarregelverket följs men har inte några befogenheter att vidta åtgärder som motsvarar sådana åtgärder som kan vidtas inom ramen för en förundersökning. Det förefaller inte heller ändamålsenligt att ge myndigheten sådana befogenheter.

Manipulation av färdskrivare kräver i många fall alltså att mer ingående utredningar vidtas än vad som kan ske inom ramen för en sedvanlig kontroll. Det saknas därmed förutsättningar för att införa bestämmelser om sanktionsavgift och förskott för sådan avgift för dessa överträdelser enligt den modell som finns på området i dag. Det ska också framhållas att manipulation av färdskrivare är en mycket allvarlig överträdelse av regelverket som sätter kontrollmöjligheterna ur spel, snedvrider konkurrensen och potentiellt kan innebära en stor fara för trafiksäkerheten. Handlingar som avser manipulation utgör ett medvetet kringgående av regelverket som får anses så pass klandervärd att en administrativ sanktion inte är tillräcklig. Några remissinstanser, bl.a. *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* och *Svenska Transportarbetareförbundet*, påpekar att det

många gånger är transportföretagen som ligger bakom manipulation och att huvudansvaret därför bör ligga på dem. Regeringen konstaterar att det även inom ramen för ett straffrättsligt system finns möjlighet att utkräva ansvar av transportföretagen i form av företagsbot. Med anledning av synpunkten från *Sveriges Åkeriföretag* kan det framhållas att det enligt olika regelverk finns möjlighet till verkställighet utomlands av ett svenskt bötesstraff. Inom EU finns även möjlighet att i en annan medlemsstat begära verkställighet utomlands av ett svenskt beslut om företagsbot (se avsnitt 5.3.2).

Enligt EU:s färdskrivarförordning ska medlemsstaterna förbjuda tillverkning, försäljning och andra typer av befattningar i fråga om manipulationsutrustning. För att på ett effektivt sätt kunna förhindra de aktuella handlingarna bör det finnas möjlighet att utkräva ansvar. Det kan vara fråga om skilda typer av aktörer som ägnar sig åt sådan verksamhet. Dessa utgör inte någon bestämd krets som står under tillsyn av Transportstyrelsen eller någon annan myndighet. Det finns alltså inte någon myndighet som har förutsättningar att utreda eventuell tillverkning och andra typer av befattningar med manipulationsutrustning och påföra administrativa sanktioner i sådana fall. En straffrättslig påföljd ter sig därmed som rimlig i dessa fall.

Det framstår som lämpligt att ha samma typ av sanktion för de olika förehavanden som anknyter till manipulation av färdskrivare. En straffsanktionering är därför vid en sammantagen bedömning det mest effektiva sättet att reglera ansvaret för de aktuella gärningarna. I sammanhanget kan det noteras att enligt gällande regler följs tillämpningen av kör- och vilotids- och färdskrivarregelverket upp vartannat år genom att Transportstyrelsen lämnar statistik till EU-kommissionen bl.a. över antalet upptäckta överträdelse vid väg- och företagskontroller. Med den nya lagstiftning som föreslås kommer det framöver att bli enklare att återfinna och rapportera manipulation i den statistik som lämnas.

5.3.2 Straffet för färdskrivarmanipulation skärps

Regeringens förslag

Straffet för färdskrivarmanipulation ska vara böter eller fängelse i högst ett år för den som

1. förfalskar eller raderar uppgifter på ett diagramblad till en färdskrivare eller på en utskrift från en färdskrivare, eller gör sådana uppgifter oläsliga,
2. förfalskar, blockerar eller raderar uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort,
3. manipulerar färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter kan förfalskas, blockeras eller raderas, eller
4. använder ett fordon som är försett med utrustning eller anordning som kan utföra det som anges i 2 eller 3.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Sveriges Åkeriföretag anser att införandet av fängelse i straffskalan för manipulation är positivt då det ger ökade befogenheter i tillsynen och gör att brottet tas på större allvar. *Arbetsmiljöverket* menar att skärpta straff bör kunna fungera avskräckande mot manipulation av färdskrivare, vilket i sin tur skulle få en positiv effekt på förarnas arbetsmiljö, samt att trafik-säkerheten därmed också stärks. *Svenska Transportarbetareförbundet* är till viss del positiva till att straff skärps, men vill samtidigt betona att rättsliga påföljder och böter i första hand bör riktas mot företagen och att enskilda chaufförer inte bör drabbas oskäligt av de skärpta reglerna kring straff.

Helsingborgs tingsrätt anser att straffbestämmelserna, även med beaktande av att de bygger på krav enligt andra rättsliga instrument, framstår som svårtillgängliga och att det bör övervägas om lagtexten kan förenklas.

Skälen för regeringens förslag

Straffskalan bör vara böter eller fängelse i högst ett år

Fusk med kör- och vilotider är förenat med betydande risker från såväl arbetsmiljö- som trafiksäkerhetssynpunkt. Med hjälp av manipulationsutrustningen skulle en förare kunna köra obegränsat utan raster eller vila och utan att det skulle framgå vid en kontroll. Med hänsyn till de ekonomiska motiv som oftast ligger bakom sådant fusk finns det också en överhängande fara för att konkurrensen inom vägtrafiksektorn snedvrids. Manipulation av färdskrivare sätter kontrollmöjligheterna helt ur spel och enligt kontrollmyndigheterna tillhör överträdelsen den allvarligaste kategorin, synnerligen allvarlig överträdelse.

Straffskalan för ett brott ska spegla dess allvar. Bötespåföljden som föreskrivs i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. för den som bryter mot förbudet mot manipulation återspeglar inte brottets allvarlighetsgrad. Straffnivån för dessa brott bör därför höjas.

I lagen (1988:15) om förbud mot vissa radar- och laserinstrument föreskrivs straff för den som använder s.k. radarvarnare och liknande anordningar i ett fordon. Straffet uppgår till böter eller fängelse i högst sex månader. De anordningar som omfattas av lagen kan användas för att försvåra eller störa sådana hastighetskontroller som utförs genom radarhastighetsmätare. En färdskrivare registrerar fordonets hastighet och vid en vägkontroll ska fordonets momentana hastigheter som registrerats av färdskrivaren under en viss tidsperiod före kontrollen granskas. En färdskrivare har dock i huvudsak andra syften än att möjliggöra kontroll av hastigheten. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv har färdskrivaren främst funktionen att motverka att tunga fordon framförs av uttröttade förare. Att fuska med kör- och vilotider innebär därutöver att förarens arbetsförhållanden väsentligen försämrats. Med hänsyn till de ekonomiska motiv som oftast ligger bakom sådant fusk finns det också en uppenbar fara för att konkurrensen inom vägtrafiksektorn snedvrids. Manipulation av färdskrivare och förfalskning av uppgifter från sådan utrustning måste därmed anses ha ett betydligt

högre straffvärde än användandet av radarvarnare och liknande instrument.

Manipulation av en digital färdskrivare kan utgöra dataintrång, för vilket brott är föreskrivet böter eller fängelse i högst två år. Manipulation kan t.ex. även bedömas som urkundsförfalskning, där straffet för normalgraden av brottet är fängelse i högst två år. Om brottet anses som ringa, döms för förvanskning av urkund till böter eller fängelse i högst sex månader.

De gärningar som faller under förbudet mot manipulation kan vara av olika slag och skilja sig åt i fråga om mängden uppgifter som berörs. Det kan handla om att uppgifter på ett enstaka diagramblad som visas upp vid en vägkontroll olovligen har ändrats. Det kan också handla om att man vid en kontroll upptäcker att de uppgifter som färdskrivaren i ett fordon registrerar har manipulerats eller att det finns manipulationsutrustning i fordonet. Det är heller inte omöjligt att färdskrivare i flera fordon i ett företags verksamhet kan ha manipulerats. Gärningar som faller under brottsbalkens bestämmelser om dataintrång och urkundsförfalskning kan vara av mycket varierande slag och vara olika allvarliga, vilket motiverar att fängelse i upp till två år ska kunna utdömas. Den straffbestämmelse som föreslås i denna lagrådsremiss omfattar flera olika typer av ageranden, som inte nödvändigtvis omfattas av brottsbalkens bestämmelser om dataintrång eller urkundsförfalskning. Enligt promemorian bedöms gärningar som utgör färdskrivarmanipulation generellt inte vara så pass allvarliga att ett maximistraff om två års fängelse är motiverat, även om de kan vara av varierande svårighetsgrad. I vissa fall kan uppgifter ha förvanskats under lång tid, vilket kan innebära att tillförlitligheten av en stor mängd uppgifter inte går att säkerställa. I promemorian föreslås att straffskalan för färdskrivarmanipulation ska sträcka sig från böter till fängelse i högst ett år. *Åklagarmyndigheten* pekar på att gärningar som avser missbruk av färdskrivare, trots att sådana generellt sett är mindre allvarliga än färdskrivarmanipulation, kan falla in under ansvarsbestämmelser som har en högre strafflatitud än den som nu förslås. Regeringen konstaterar att, i förhållande till t.ex. brottsbalkens bestämmelser om förfalskningsbrott, är såväl den nu föreslagna straffbestämmelsen som ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. mer avgränsade. Det som Åklagarmyndigheten anför om den föreslagna straffskalan föranleder inte regeringen att göra en annan bedömning än promemorian i frågan. Straffet för färdskrivarmanipulation bör därför vara böter eller fängelse i högst ett år.

Utformningen av en straffbestämmelse som gäller manipulation

Det finns olika sätt att utforma straffbestämmelser. EU-förordningar är direkt gällande i Sverige. Straffbestämmelser som behövs i den nationella lagstiftningen för att komplettera EU-förordningar innehåller därför många gånger hänvisningar till de handlingsregler i EU-förordningarna som straffbestämmelserna avser omfatta. För att få upplysning om vad som är straffbelagt krävs alltså att man går vidare till den aktuella rättsakten. De befintliga ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. är utformade på detta sätt. I fråga om straff för manipulation anger 9 kap. 1 § i den förordningen att den som bryter mot artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning döms till böter. Som

framgår av avsnitt 5.1 bör den föreslagna lagen dock inte vara begränsad till att avse färdskrivare i fordon som utför transporter som omfattas av EU-regelverket. För att täcka in manipulation av färdskrivare i fordon som utför transporter som omfattas av AETR eller handels- och samarbetsavtalet skulle en straffbestämmelse även behöva hänvisa till dessa instrument. Handels- och samarbetsavtalet är publicerat i Europeiska unionens officiella tidning (se EUT L 149, 30.4.21, s. 10). AETR och de ändringar som har gjorts i överenskommelsen sedan ingåendet 1970 finns publicerade i Sveriges överenskommelser med främmande makter och Sveriges internationella överenskommelser (se SÖ 1973:53, 1983:58, 1992:40, 2012:11, 2012:12, 2012:13 och 2012:14).

En annan metod är att i stället beskriva de straffbara handlingarna direkt i straffbestämmelsen. Genom en sådan metod framgår hela det straffbara området av den aktuella bestämmelsen, utan att hänvisningar behöver göras till andra rättsakter. Det materiella innehållet i t.ex. ett förbud eller en handlingsnorm som finns i ett annat regelverk kan då lyftas in i straffbestämmelsen för att där beskriva vad som är straffbart. Det som är aktuellt att straffbelägga i den lag som nu föreslås är brott mot ett fåtal bestämmelser i de nämnda instrumenten. Förbuden mot manipulation av färdskrivare i AETR och i handels- och samarbetsavtalet är i princip likalydande med förbudet i artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning, se artikel 12.8 i bilagan till AETR och del B avsnitt 4 artikel 7.2 i bilaga 31 till handels- och samarbetsavtalet. Metoden att i en straffbestämmelse beskriva de straffbara handlingarna bör låta sig göras i fråga om dessa förbud, så länge brottsbeskrivningen täcker det som förbjuds i de aktuella artiklarna. På det sättet står det klart redan av den föreslagna lagen vilka gärningar som straffbeläggs, utan att det finns behov av att kontrollera handlingsnormer på annat håll. En sådan lagstiftningsteknik kan många gånger uppfattas som tydligare än bestämmelser som innehåller hänvisningar till andra rättsakter. Mot bakgrund bl.a. av att fängelse föreslås ingå i straffskalan bedöms det i det här fallet vara lämpligare att i den föreslagna lagen använda metoden att utforma straffbestämmelser som innehåller beskrivningar av samtliga otillåtna förfaranden som ska täckas av lagens straffsanktion.

Det straffbelagda området

Artiklarna med förbud mot manipulation av färdskrivare i EU:s färdskrivarförordning, AETR och handels- och samarbetsavtalet innehåller tre meningar. Som nämns ovan är artiklarna i princip likalydande. Den följande redogörelsen utgår från lydelsen i EU:s färdskrivarförordning men bedöms vara relevant även i fråga om förbuden i de andra instrumenten. De aktuella förbuden är komplexa och täcker flera olika företeelser som anses utgöra manipulation. Vid utformningen av en straffbestämmelse bör därför, i enlighet med vad som föreslås i promemorian, ordval och uppbyggnad så långt möjligt anpassas för att förenkla bestämmelsen, samtidigt som den behöver täcka alla situationer som omfattas av förbuden.

Enligt första meningen i artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning är det förbjudet att förfalska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet, i färdskrivaren, på förarkortet eller på utskrifter från färdskrivaren. Det som avses omfattas av den föreslagna straffbestämmelsen är

åtgärder som innebär att färdskrivaruppgifter olovligen ändras eller raderas eller hindras från att registreras eller överföras. Situationer där en förare t.ex. använt två olika förarkort men vid en kontroll endast visar upp det ena, eller underlåter att visa upp ett diagramblad, bör inte omfattas. Den som gör sig skyldig till sådana överträdelser kan dömas till ansvar enligt andra regler, vilka fortsatt bör tillämpas i nu angivna situationer. Detsamma gäller om ett företag skulle underlåta att skicka in diagramblad till Transportstyrelsen vid en företagskontroll. Mot den bakgrunden kan det finnas skäl att i viss utsträckning använda sig av andra rekvisit än dem som anges i EU:s färdskrivarförordning. De ord som används i straffbestämmelsen kan också behöva anpassas till att bättre överensstämma med det svenska språkbruket. Det aktuella förbudet i EU:s färdskrivarförordning tar sikte på såväl uppgifter på fysiska handlingar som digitala uppgifter. När det gäller uppgifter på fysiska handlingar, dvs. uppgifter på diagramblad och på utskrifter från färdskrivaren, bör det som ska omfattas av det straffbara området vara att förfalska eller radera uppgifterna eller göra uppgifterna oläsliga. Det handlar då om att i efterhand ändra de uppgifter som har registrerats, antingen för hand eller på annat sätt. Att en uppgift har förfalskats innebär att uppgiften ändrats på något olovligt sätt. I fråga om uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort, bör det som straffbeläggs vara att förfalska, blockera eller radera uppgifterna. På vilket sätt detta har skett saknar betydelse. Det kan alltså ha skett genom att det finns någon anordning kopplad till färdskrivaren eller att färdskrivarens programvara eller förarkortets chip har manipulerats.

I andra meningen i artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning anges att det är förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter förfalskas, hemlighålls eller förstörs. I den engelska versionen av förordningen anges dock "Any manipulation of the tachograph, record sheet or driver card which could result in data and/or printed information being falsified, suppressed or destroyed shall also be prohibited." Enligt den engelska versionen är alltså all manipulation av färdskrivaren, diagramblad eller förarkort som kan leda till att uppgifter eller utskrifter förfalskas, hemlighålls eller förstörs förbjuden. Det förefaller också rimligt att det är detta som avses, dvs. att det är förbjudet att manipulera t.ex. färdskrivaren eller förarkortet på ett sätt som innebär att uppgifter eller utskrifter kan förvanskas i något avseende, även om det inte går att påvisa att någon sådan effekt faktiskt har uppnåtts. Straffbestämmelsen bör därför utformas på detta sätt. Det kan vara fråga om olika former av manipulation. Vissa färdskrivare kan manipulerats med hjälp av en magnet. Även manipulation som sker på detta sätt bör omfattas av straffbudet. Om magneten är anbringad på någon av färdskrivarens komponenter på ett sätt som gör att det kan påverka färdskrivarens uppgifter bör ansvar alltså kunna utdömas. Manipulation kan även utföras genom att t.ex. montera in mer avancerad elektronisk utrustning eller genom att ändra färdskrivarens mjukvara med hjälp av ett datorprogram eller liknande. I likhet med detta bör uttrycken blockera och radera uppgifter användas i stället för att hemlighålla eller förstöra uppgifter. Att blockera uppgifter kan även innefatta åtgärder som innebär att t.ex. en analog färdskrivare inte registrerar uppgifter på diagrambladet. I nyare typer av färdskrivare ska det finnas en anordning för fjärravläsning av färdskrivaruppgifter (se

artikel 9 i EU:s färdskrivarförordning). Fjärravläsning kan användas för att lättare kunna upptäcka fordon med potentiellt manipulerade färdskrivare eller färdskrivare som missbrukas. Vid fjärravläsning ska vissa uppgifter från färdskrivaren i ett fordon i rörelse överföras till kontrollmyndighetens utrustning för fjärravläsning. Uppgifterna används av kontrollmyndigheten, som i Sverige är Polismyndigheten, som underlag för att kunna genomföra riktade vägkontroller. Att färdskrivare inte får manipuleras så att uppgifter kan förfalskas, blockeras eller raderas bedöms även täcka situationer där färdskrivaren manipulerats så att fjärravläsningen hindras eller störs. Detsamma gäller för manipulation av andra anordningar som eventuellt ska finnas i färdskrivaren, t.ex. en anordning för satellitbaserad positionsbestämning eller anordningar för dataöverföring. För sådana gärningar kan alltså straff dömas ut enligt den föreslagna bestämmelsen.

Den tredje meningen i EU:s färdskrivarförordning anger att fordonet inte får ha någon anordning som gör det möjligt att utföra de manipulationer som beskrivs i artikeln. I kontrolldirektivet uttrycks överträdelsen som ”att det i fordonet finns eller används utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som registrerats av färdskrivaren” (se överträdelse H8 i bilaga III till direktivet). I den engelska versionen anges ”Having in the vehicle and/or using a fraudulent device able to modify the records of the tachograph”. Det krävs alltså inte att det går att påvisa att uppgifter i eller från färdskrivaren har ändrats på något otillbörligt sätt. Det räcker med att utrustningen i fråga kan ändra de uppgifter som ska eller har registrerats av färdskrivaren. Enligt EU:s färdskrivarförordning och kontrolldirektivet krävs inte heller nödvändigtvis att utrustningen har använts. Däremot ska utrustningen finnas i ett fordon. För att dömas till ansvar bör det krävas att fordonet i fråga används, dvs. att det är i bruk. Om manipulationen upptäcks vid en vägkontroll bör detta inte föranleda några svårigheter. Vid en företagskontroll kan ett fordon antas vara i bruk om det används i företagets verksamhet. Som utgångspunkt kan det antas att så är fallet om företaget är registrerat som ägare för ett fordon som uppfyller kraven för att användas i trafik eller där det finns ett gällande nyttjanderättsavtal för sådant fordon. I fråga om företag som bedriver yrkesmässig trafik kan fordonet antas användas i verksamheten om det är anmält av företaget för användning i sådan trafik. För att omfattas av den nu aktuella ansvarsbestämmelsen ska utrustningen i fråga finnas i fordonet. Det kan lämpligen uttryckas som att fordonet ska vara försett med sådan utrustning. Utrustningen kan vara anbringad på olika sätt och på olika platser i fordonet. Det kan även vara själva färdskrivaren som är mjukvarumanipulerad. Även en magnet som är anbringad på ett sådant sätt att färdskrivaren kan manipuleras omfattas. I bestämmelsen kan därför uttrycket utrustning eller anordning lämpligen användas.

I likhet med i dag bör det vara uppsåtliga handlingar som omfattas av straffansvaret.

Enligt den nuvarande straffbestämmelsen ska var och en som gör sig skyldig till brott mot manipulationsförbudet i EU:s färdskrivarförordning dömas till ansvar. Detsamma bör även fortsättningsvis gälla. Det innebär att den som ägnar sig åt sådana gärningar som beskrivs i straffbudet kan komma att dömas till ansvar. Såväl förare, tillståndshavare, bolagsföreträdare som montörer och installatörer kan alltså dömas till ansvar enligt den föreslagna bestämmelsen.

Fortsatt möjlighet att besluta om företagsbot

I 36 kap. brottsbalken finns bestämmelser om företagsbot. Företagsbot är en ekonomisk sanktion som har till syfte att komplettera det individuella straffansvaret vid brott i näringsverksamhet. Ett företag kan åläggas företagsbot om brottet har begåtts i utövningen av näringsverksamhet av en person med ledande ställning i företaget eller som annars har haft särskilt ansvar för tillsyn eller kontroll i verksamheten. Företagsbot kan dock också åläggas om företaget inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottet. Detta innebär att ett företag kan göras ansvarigt för brott som företagets förare gör sig skyldig till. Regleringen påminner därmed om bestämmelsen i 9 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. att ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift även för förares överträdelse, om företaget inte har gjort det som det ska för att hindra överträdelsen. Den paragrafen anknyter till att det i EU-förordningarna på området finns bestämmelser om transportföretagens skyldigheter i fråga om sina förare. I dessa anges vidare att ett företag ska vara ansvarigt för överträdelser av EU-förordningarna som begåtts av deras förare eller av förare som står till företagets förfogande, men att medlemsstaterna får göra företagets ansvar beroende av om företaget följt sina skyldigheter i fråga om rutiner och kontroller (se bl.a. artikel 33.3 i EU:s färdskrivarförordning). Manipulation av färdskrivare är straffsanktionerat och någon sanktionsavgift ska inte påföras företaget för sådana överträdelser enligt den aktuella bestämmelsen i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Manipulation är emellertid inte sällan hänförligt till transportföretaget, eftersom den främst syftar till att vinna konkurrensfördelar genom att kunna utföra transporter snabbare och billigare än vad som hade varit fallet om kör- och vilotidsregelverket hade respekterats. För att företagsbot ska kunna aktualiseras krävs att ett brott har begåtts. Det krävs däremot inte att någon fysisk person har lagförts för brottet eller att någon gärningsman har identifierats. Att enskilda personer i företaget döms för brottet, hindrar dock inte att även företagsbot kan åläggas. Kravet i EU:s färdskrivarförordning att transportföretaget ska hållas ansvarigt för förares överträdelser kan därmed i fråga om manipulation av färdskrivare uppnås genom tillämpningen av brottsbalkens bestämmelser om företagsbot.

En grundläggande förutsättning för att kunna ålägga en näringsidkare företagsbot är att det för brottet är föreskrivet strängare straff än penningböter. Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. är straffet för brott mot artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning böter. Sedan ett antal år har domstolar i flera fall också ålagt bolag att betala företagsbot för brott i fråga om manipulation av färdskrivare som har begåtts inom ramen för företagets verksamhet. I denna lagrådsremiss föreslås att straffet för manipulation framöver ska uppgå till böter eller fängelse i högst ett år. Det kommer därmed även fortsättningsvis finnas förutsättningar för att kunna ålägga ett företag företagsbot för brott som avser manipulation. Reglerna om företagsbot är obligatoriska, dvs. åklagaren är skyldig att föra talan om företagsbot om de lagliga förutsättningarna för detta är uppfyllda. Åklagare har också möjlighet att utfärda strafföreläggande avseende företagsbot.

Även utländska näringsidkare kan åläggas företagsbot om de driver verksamhet i Sverige. I lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen finns bestämmelser om verkställighet utomlands av ett svenskt bötesstraff. Med bötesstraff avses i den lagen även företagsbot (se 1 kap. 2 §). För att säkra ett framtida åläggande av företagsbot kan det också finnas förutsättningar att besluta om förvar och kvarstad, t.ex. av ett företags fordon.

Påverkan på företags riskvärde och tillstånd

Enligt kontrolldirektivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderings-system. Företag med en hög riskvärdering ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Kontrollerna ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av bl.a. EU:s färdskrivarförordning. Kontrolldirektivets bestämmelser om riskvärdering är genomförda i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. I bilaga III till kontrolldirektivet finns överträdelser som avser manipulation av färdskrivare upptagna som synnerligen allvarliga överträdelser, se H8 och H9. Om en förare eller företrädare för företaget döms till ansvar enligt den nu föreslagna bestämmelsen kommer det alltså, i likhet med vad som är fallet i dag, att påverka företagets riskvärde. Detsamma gäller om företaget åläggs företagsbot. Ett företags riskvärde beräknas enligt en formel som har fastställts av kommissionen.

Manipulation av färdskrivare, liksom användning av någon annans förarkort, förfalskade förarkort eller förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfalskade handlingar, ingår i den uppräknning av de allvarligaste överträdelserna av lagstiftningen som kan leda till att den som bedriver yrkesmässig trafik kan förlora tillståndet att bedriva sådan trafik, se bilaga IV och artiklarna 6.2, 12 och 13 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. Transportstyrelsen utövar tillsyn över dem som bedriver yrkesmässig trafik och prövar bl.a. frågor om återkallelse av tillstånd.

5.3.3 Straffansvar för befattning med manipulationsutrustning

Regeringens förslag

Den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överlåter produkter som är konstruerade eller avsedda för att manipulera färdskrivaren eller färdskrivaruppgifter eller bjuder ut sådana produkter till försäljning ska dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om ansvar inte kan dömas ut för färdskrivarmanipulation.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer i huvudsak överens med regeringens. I promemorian finns inget förslag om förhållandet till ansvarsbestämmelsen om färdskrivarmanipulation.

Remissinstanserna

Sveriges Åkeriföretag välkomnar förslaget om straffansvar för den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överläter produkter, vilket minskar möjligheten att sprida manipulationsutrustning men menar att det kräver en effektiv tillsyn för att kunna göra skillnad för branschen. *Service- och kommunikationsfacket (Seco)* anser att kriminalisering av tillverkning, försäljning och spridning av manipulationsutrustning är en viktig del i att komma åt den systematiska fuskverksamhet som finns i delar av branschen. *Helsingborgs tingsrätt* framhåller att det med hänsyn till att innehav av utrustning föreslås vara straffbart, bör förtydligas att ansvar för befattning med manipulationsutrustning gäller subsidiärt till straffansvaret för färdskrivarmanipulation.

Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 32.5 i EU:s färdskrivarförordning ska medlemsstaterna förbjuda tillverkning, distribution, reklam och/eller försäljning av produkter som är konstruerade och/eller avsedda för manipulation av färdskrivare. Även handels- och samarbetsavtalet kräver att parterna inför sådant förbud (se del C avsnitt 2 artikel 14.3 i bilaga 31 till avtalet). Något uttryckligt förbud mot sådana förfaranden finns inte i svensk rätt i dag. Som framgår av avsnitt 5.3.1 bör tillverkning och annan hantering av manipulationsutrustning vara straffsanktionerat. Manipulation är förbjudet och det saknas legitima användningsområden för produkter som är konstruerade eller avsedda för att manipulera färdskrivare. Att tillverkning annan hantering av sådana produkter inte ska förekomma kan därmed knappast behöva lyftas fram i en särskild förbudsbestämmelse. Författningstekniskt bör det därmed vara tillräckligt att de förbjudna åtgärderna framgår av en straffbestämmelse.

I enlighet med det som krävs av Sverige som medlemsstat bör tillverkning av manipulationsutrustning omfattas av straffbudet. Manipulation kan även ske genom att omprogrammera mjukvaran i färdskrivaren. Mot den bakgrunden bör straffbestämmelsen omfatta datorprogram som utvecklats för detta ändamål. Enligt EU:s färdskrivarförordning får det inte finnas någon utrustning som bedrägligt kan ändra uppgifterna i färdskrivaren. Användning av fordon med sådan utrustning omfattas av den straffbestämmelse som föreslås i avsnitt 5.3.2. Även den som innehar sådan utrustning bör omfattas av straffansvaret. En jämförelse kan i detta fall göras med 2 och 3 §§ lagen om förbud mot vissa radar- och laserinstrument, där även innehav av sådana instrument är straffbelagt. Vidare ska enligt EU-förordningen distribution och försäljning omfattas. I svensk författningstext används ofta ordet överläta i liknande regleringar. Överlåtelse innefattar övergång av äganderätt som sker på olika sätt och behöver t.ex. inte innebära att monetär ersättning lämnas. I stället för försäljning bör därför uttrycket överlåtelse användas i den föreslagna lagen. Slutligen

ska även reklam förbjudas. Tillverkning och överlåtelse är inte tillåten och de aktuella produkterna har inget legitimt användningsområde. Redan att bjuda ut sådana produkter bör därmed vara kriminaliserat och omfattas av den föreslagna straffbestämmelsen. Det bedöms inte finnas något behov av att därutöver förbjuda reklam.

Straffskalan bör vara densamma som för manipulation av färdskrivare, dvs. böter eller fängelse i högst ett år. I likhet med ansvaret för manipulation av färdskrivare bör endast uppsåtliga gärningar vara straffbelagda. Som *Helsingborgs tingsrätt* påpekar, bör det förtydligas att straffansvaret i denna del bör vara subsidiärt till om ansvar kan dömas ut för färdskrivarmanipulation.

6 Ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen

6.1 Tillträde till enskilt område

Regeringens förslag

Kontrolltjänstemän ska ha rätt till tillträde till enskilda områden som används i samband med transporter, om fordon som används i yrkesmässig trafik, i taxitrafik eller av företag som utför färdskrivarpliktiga transporter kan antas anträffas där. Rätten ska gälla vid flygande inspektioner och vid kontroller av färdskrivare, taxameter och särskild utrustning för taxifordon i fråga om fordon som anträffas i trafik eller som kan antas ha använts i trafik i nära anslutning till anträffandet.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Merparten av remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslagen i denna del. *Transportföretagen* framhåller vikten av utökade kontrollmöjligheter men betonar att det fortsatt finns ett stort behov av att det genomförs fler kontroller vid väg än i dagsläget.

Skälen för regeringens förslag

Flygande inspektion och kontroller av fordons färdskrivare, taxameter och särskild utrustning för taxifordon

I fordonslagen finns – utöver bestämmelser om kontroll av fordons färdskrivare – även bestämmelser om s.k. flygande inspektion och kontroller av taxameter och särskild utrustning för taxifordon (2 kap. 11 och 14 §§). En flygande inspektion är en slags besiktning på plats av fordonets skick som kan utföras utan förvarning. Sådana inspektioner sker för att kontrollera att fordon som anträffas i trafik inte har försämrats i otillåten grad

beträffande föreskrivna krav som är av betydelse från miljö- och trafik-säkerhetssynpunkt. Kontroll sker även av att fordonet inte i övrigt avviker från det godkända utförandet och att det uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Kontroller av fordons taxameter och särskild utrustning för taxifordon sker – i likhet med kontroll av fordons färdskrivare – för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning.

Syftet med flygande inspektioner och de nämnda kontrollerna är bl.a. att genom stickprov kunna utföra kontroller för att säkerställa att fordon som används ute i trafiken är trafikdugliga och i övrigt uppfyller uppställda krav. Utöver att dessa kontroller får äga rum i fråga om fordon som anträffas i trafik får de därför även ske när fordonet nyligen kan antas ha använts i trafik. Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik eller i taxitrafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. På sådana platser får även färdskrivare i fordon som används av företag kontrolleras. Det krävs inte att företaget äger den lokal eller det markområde där fordonen finns, men i praktiken torde det främst vara fråga om sådana områden som företaget disponerar (jfr prop. 2001/02:130 s. 119). Flygande inspektion av bussar i linjetrafik kan t.ex. utföras i depåer. Utrustning i taxifordon får kontrolleras i taxitrafikföretagets lokaler och liknande.

Kontroller bör kunna utföras på fler platser

En förutsättning för hög trafiksäkerhet är att de fordon som trafikerar vägnätet fungerar som de ska. Vägkontroller av fordons tekniska beskaffenhet är ett viktigt komplement till de periodiska besiktningarna. Detta gäller inte minst i fråga om fordon som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte (nyttofordon), eftersom de ofta används mer intensivt än privatbilar. De flesta lastbilar möter kraven på teknisk beskaffenhet, men enligt Transportstyrelsens tillståndsmätning 2024 (TSG 2024-3759) upptäcktes brister i 30 procent av de kontroller som utfördes på sådana fordon. Även om det var ovanligt att lastbilarna var i så pass dåligt skick att de fick körförbud, hade antalet förelägganden att avhjälpa brister ökat jämfört med mätningen 2022 och en negativ trend kunde ses över tid.

Polismyndigheten ska årligen genomföra cirka 12 400 flygande inspektioner av nyttofordon. I likhet med kontroller av fordons färdskrivare utförs flygande inspektioner av polismän och bilinspektörer. Den 24 april 2025 presenterade kommissionen förslag till ändring av det s.k. besiktningsspaketet, som bl.a. syftar till att förbättra trafiksäkerheten. I paketet ingår ett förslag till direktiv om ändring i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG. Det föreslås bl.a. ändringar i målet om antalet tunga nyttofordon som ska kontrolleras och att kontrollerna även ska omfatta lätta lastbilar i nyttotrafik. Förhandling av paketet pågår och det är oklart när det kan antas och vilket slutligt innehåll det kommer att få. Ändringarna kan dock innebära att antalet flygande inspektioner av nyttofordon i viss utsträckning kan behöva öka.

Flygande inspektioner och kontroller av den ovan nämnda utrustningen får bl.a. ske av fordon som kan antas ha använts i trafik i nära anslutning till anträffandet. Utöver att sådana kontroller kan ske på väg kan kontrollerna även äga rum på t.ex. rastplatser eller uppställningsplatser som är tillgängliga för allmänheten. Fordon som används i trafik kan dock även finnas på andra platser än sådana som är allmänt tillgängliga. Som anges i avsnittet ovan kan, när det gäller fordon som används av företag, kontroller ske i företagets lokaler och liknande. Det är dock bara företag som är etablerade här i Sverige som har lokaler eller mark här i landet. En betydande del av de långväga godstransporterna utförs av företag som är etablerade utomlands. Dessa företags fordon kan många gånger finnas i Sverige under en stor andel av tiden. Någon rätt till tillträde till enskilda områden där sådana fordon kan finnas finns inte. Även i fråga om kontroller av lätta lastbilar i trafik kan det finnas utmaningar, eftersom sådana fordon ofta används i distributionstrafik i tätort där det saknas kontrollplatser som är lämpliga för ändamålet.

För att komplettera de kontroller som utförs längs med vägnätet och för att möta ett behov av eventuellt ökat antal flygande inspektioner kan dessa behöva äga rum på fler ställen. Här kan nämnas att de myndigheter, bl.a. Polismyndigheten, som utövar tillsyn enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods vid sådan tillsyn har rätt till tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen som används inför och i samband med transporter (13 § lagen om transport av farligt gods). Även flygande inspektioner och andra kontroller, t.ex. i fråga om färdskrivarens funktion, bör kunna äga rum på andra områden där fordon som nyligen har använts i trafik kan väntas finnas. Områden som kan lämpa sig för sådana inspektioner och kontroller kan t.ex. vara inhägnade uppställningsplatser längs med vägnätet eller olika sorters logistikcenter, terminaler eller andra områden där på- och avlastning sker, dvs. områden som används i samband med transporter.

Kontrolltjänstemäns rätt till tillträde till områden som används i samband med transporter

En förutsättning för att kontroller av fordon ska kunna genomföras är att den som utför kontrollen har tillträde till såväl fordonet som de lokaler eller andra områden där kontrollen får utföras. I fordonslagen anges därför att kontrolltjänstemän har rätt till tillträde till fordon, företags lokaler eller liknande och områden i anslutning till dessa (3 kap. 3 §). För att säkerställa att kontroller kan utföras även på områden som används i samband med transporter bör det övervägas om det bör införas en uttrycklig bestämmelse i fordonslagen om kontrolltjänstemäns tillträde till dessa platser.

De nu aktuella platserna ägs eller disponeras normalt sett inte av transportföretaget i fråga utan av en tredje part, vanligen en privat aktör. En inspektion eller kontroll på ett sådant område innebär att de äger rum hos någon som inte ansvarar för fordonet eller utrustningen. Något behov av tillträde till en sådan aktörs lokaler eller liknande bedöms inte finnas. En eventuell tillträdesrätt bör alltså enbart avse områden utomhus där fordon kan väntas anträffas. Sådana områden kan omfattas av skyddet mot husrannsakan i 2 kap. 6 § regeringsformen. Skyddet mot husrannsakan kan begränsas genom lag, men en sådan begränsning får endast göras för att

tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den. En tillträdesrätt till de nu aktuella områdena syftar till att förbättra kontrolltjänstemännens möjligheter att utföra den kontroll som behövs för att säkerställa att fordon som används i trafik är trafikdugliga och i övrigt uppfyller uppställda krav i fråga om t.ex. den utrustning som används. Det är fråga om ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle. Att kunna utföra kontroller på områden som används i samband med transporter kan medföra effektivare kontroller eftersom många nyttofordon ofta kan anträffas samtidigt på sådana platser. För att kontrollen ska kunna utföras behöver fordonen inte heller stoppas under pågående transport, som vid kontroller längs med väg. I likhet med kontroller som utförs i transportföretagets lokaler kan det alltså innebära vissa fördelar för såväl kontrollmyndigheterna som för transportföretagen (jfr prop. 2001/02:130 s. 75 f.). En rätt till tillträde till ett område utomhus som ägs eller disponeras av en enskild får generellt ses som en mindre ingripande åtgärd än vad en husrannsakan i lokaler kan innebära, men innebär ändå en viss inskränkning i det skydd som den enskilde tillerkänns i regeringsformen. Någon undersökning av det område som tillträdet avser kommer inte att äga rum, utan kontrollen kommer att avse de fordon som befinner sig där. Kontrollerna bedöms i de flesta fall inte orsaka några större olägenheter för den aktör – normalt sett ett företag – som äger eller disponerar området. Det kan också noteras att kontroller enligt fordonslagen ska anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet (3 kap. 1 §). En fordonskontroll ska alltså inte orsaka onödiga besvär vare sig för den som utsätts för kontrollen eller för den vars område kontrollen utförs på. En kontrolltjänsteman ska vidare i varje enskilt fall göra en bedömning av om en ingripande åtgärd är proportionerlig (jfr 5 § tredje stycket förvaltningslagen). Det är av stor betydelse att effektiva kontroller kan ske av att fordon, och utrustning i fordon, som befinner sig i Sverige och brukas i trafik uppfyller föreskrivna krav för att därigenom förbättra trafiksäkerheten och främja rättvis konkurrens på vägtransportområdet. Vid en samlad bedömning får vinsterna med detta anses uppväga det intrång eller annat men för den enskilde som tillträdet till området kan innebära. Den föreslagna tillträdesrätten bedöms alltså utgöra en godtagbar inskränkning av enskildas fri- och rättigheter. Bestämmelserna i fordonslagen om befogenheter för kontrolltjänstemän bör därför kompletteras så att de även ges rätt till tillträde till de områden som nu beskrivits för att utföra flygande inspektioner och kontroller av fordons utrustning. En sådan tillträdesrätt bör vara begränsad till kontroller av fordon som används i yrkestrafik eller av företag som utför färdskrivarpliktiga transporter. För att förtydliga vad som gäller i fråga om tillträdesrätt till lokaler och områden, bör befogenheter om detta placeras i en egen paragraf.

Vissa beslut enligt fordonslagen, t.ex. beslut om körförbud, överklagas till Transportstyrelsen (se 5 kap. 5 §). Berörda fordon kan då stå uppställda i t.ex. ett garage eller på en verkstad. Den som handlägger ärendet kan behöva kontrollera fordonet på plats. Mot den bakgrunden har en särskilt förordnad tjänsteman vid Transportstyrelsen getts rätt till tillträde även till sådana lokaler om det behövs för handläggningen av ärendet (se prop. 2001/02:130 s. 85 f. och 122). En sådan rätt bör kvarstå. I samband med

att den föreslagna ändringen i fordonslagen görs, bör även vissa ändringar av författningsteknisk karaktär göras avseende reglerna om rätten till tillträde till fordon och lokaler. Någon ändring i sak är inte avsedd.

I bestämmelserna om kontroller av fordons färdskrivare och taxifordons utrustning används uttrycket vägkontroll. Uttrycket får ses mot bakgrund dels av att dessa kontroller – till skillnad från t.ex. flygande inspektioner – bara avser vägfordon, dels av att det finns bestämmelser inom EU om vad som ska kontrolleras vid en vägkontroll respektive vid en kontroll i företagets lokaler i fråga om kör- och vilotider och färdskrivare. Något krav på att en vägkontroll ska ske på en för allmänheten upplåten väg finns dock inte. Med vägkontroll avses alltså en kontroll som görs när fordonet används eller nyligen har använts, eftersom det som ska kontrolleras vid en vägkontroll bl.a. är förarnas regelefterlevnad. Mot bakgrund av att fordonslagens bestämmelser om kontroller av fordons färdskrivare och taxifordons utrustning även omfattar kontroller i företagets lokaler bör dock rubriksättningen till dessa bestämmelser justeras.

6.2 Flytt av fordon under pågående kontroll

Regeringens förslag

En polisman eller bilinspektör ska vid kontroll av ett fordon som anträffas i trafik få besluta att fordonet ska flyttas till en annan lämplig plats, om det behövs för att kontrollen ska kunna utföras på ett säkert sätt eller om det saknas förutsättningar för att genomföra nödvändiga kontroller på den plats där fordonet stoppas.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Merparten av remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslagen i denna del. *Transportföretagen* tillstyrker förslaget om att flytta fordon.

Skälen för regeringens förslag

För att utföra kontroller enligt fordonslagen av fordon i trafik har såväl polismän som bilinspektörer rätt att stoppa fordon. En polismanns rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (22 §). Befogenheten för bilinspektörer att stoppa fordon framgår av fordonslagen (3 kap. 2 §). Kontroller kan vara planerade i förväg och sker då oftast på en kontrollplats. Kontroller kan dock även ske spontant och fordonet kan då stoppas där det anträffas, oavsett om det är vid en kontrollplats eller på en annan plats.

När ett fordon stoppas görs vanligen inledningsvis en grundläggande kontroll. I fråga om flygande inspektioner kan en utökad eller mer ingående kontroll därefter göras. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion anges att en mer ingående teknisk vägkontroll av ett fordon ska ske vid en närliggande kontroll-

plats eller besiktningsorgan, om det saknas förutsättningar att utföra en sådan kontroll på den plats där den grundläggande kontrollen utförts. Att flytta ett fordon under pågående kontroll kan dock vara ingripande för den enskilde. En sådan befogenhet bör därför, i likhet med de övriga befogenheter som behövs vid en kontroll, regleras i lagen.

Även i samband med andra kontroller kan det uppstå behov av att flytta fordonet under pågående kontroll. Vid en kontroll av ett fordonets färdskrivare kan det framkomma indikationer på att färdskrivaren är manipulerad och en kontroll av att manipulationsutrustning inte är installerad ska då göras. En sådan kontroll kan kräva tillgång till ytterligare kontroll- eller analysutrustning. Det kan också finnas behov av att närmare undersöka färdskrivarens rörelsesensor, vilket kan kräva att fordonets underrede kontrolleras. För detta ändamål kan t.ex. en kontrollgrop behövas. Förutsättningarna för att genomföra kontroller av fordon i trafik är heller inte alltid optimala. Det kan vara så att all nödvändig utrustning som behövs för mer ingående kontroller inte finns tillgänglig vid den plats där fordonet stoppas. Särskilt i fråga om kontroller som sker spontant kan det också vara så att den plats där fordonet stoppas är hårt trafikerad eller att kontrollen av andra skäl inte kan genomföras där på ett säkert sätt. En befogenhet att flytta fordonet bör därför täcka även sådana situationer.

En generell befogenhet att flytta fordon under pågående kontroll bör därför införas. En flytt bör få beslutas vid samtliga kontroller av fordon i trafik enligt fordonslagen, dvs. vid flygande inspektioner, annan kontroll genom polisman, kontroll av fordonets last och kontroll av färdskrivare, taxameter och särskild utrustning för taxifordon (2 kap. 10–14 §§). Det är polismän och bilinspektörer som utför de nu nämnda kontrollerna och såväl en polisman som en bilinspektör bör ges befogenhet att besluta om flytt av fordon. En flytt ska dock bara få ske om det behövs för att kontrollen ska utföras på ett säkert sätt eller om det saknas förutsättningar för att genomföra nödvändiga kontroller på den plats där fordonet stoppas. Eftersom en kontroll enligt fordonslagen ska anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än nödvändigt bedöms det inte vara nödvändigt att införa någon särskild reglering av vilken plats fordonet får flyttas till. Polismannen eller bilinspektören bedöms kunna välja vilken plats som är lämplig för den kontroll som ska genomföras. Exempelvis bör en närliggande kontrollplats kunna användas, men även någon annan plats bör vid behov kunna väljas. En befogenhet att besluta om att flytta fordonet bör vidare inbegripa en rätt för polismannen eller bilinspektören att bestämma hur flytten ska ske. Om det finns indikationer på att det finns manipulationsutrustning i fordonet kan flytten behöva organiseras så att föraren inte ges tillfälle att avlägsna sådan utrustning eller på annat sätt försvåra den fortsatta kontrollen.

Förslaget innebär inte någon utvidgning i fråga om vad som får göras vid den tekniska kontrollen eller hur länge ett fordon får hållas kvar för en kontroll. Kontroller enligt fordonslagen sker av trafiksäkerhetsskäl och för att kontrollera att ett fordon och dess utrustning uppfyller krav i olika avseenden. Brister eller avvikelser kan i vissa fall medföra straffansvar, t.ex. om det finns manipulationsanordning installerad. Om det uppstår misstanke om att fordonet är manipulerat utan att manipulationsutrustningen hittas vid den kontroll som kan göras enligt fordonslagen kan fordonet behöva tas i beslag (se avsnitt 5.2.2.).

Ett beslut om flytt av fordonet kommer i de flesta fall att meddelas muntligen och verkställas omedelbart (jfr 5 kap. 7 § fordonslagen). Enligt 5 kap. 6 § 3 fordonslagen får annat beslut av en polisman eller en bilinspektör än beslut om körförbud inte överklagas. I samband med införandet av den aktuella paragrafen i fordonslagen anfördes att ett överklagandeförbud som avser vissa beslut om kontroll av fordon kan accepteras och att besluten huvudsakligen rör sådana fordonstekniska frågor där en möjlighet till överprövning knappast kan fylla sitt syfte. Vidare angavs att ett överklagandeförbud inte torde strida mot artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna som ger var och en rätt till domstolsprövning av beslut som rör hans eller hennes civila rättigheter och skyldigheter (prop. 2001/02:130 s. 100 och 127). Samma bedömning görs i fråga om de nu aktuella besluten. En prövning i domstol av ett flyttningsbeslut kommer vidare i praktiken inte att komma till stånd inom den tid under vilken kontrollen pågår och en möjlighet till överprövning av ett sådant beslut bedöms därför heller inte fylla något syfte. Det saknas därför skäl att ändra bestämmelserna om överklagande i fordonslagen.

7 Ikraftträdande

Regeringens förslag

Lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2026.

Promemorians förslag

Förslaget i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt över förslagen i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Det är angeläget att manipulation och missbruk av färdskrivare ska kunna upptäckas och förhindras och att åtgärder för att säkerställa att det ska kunna ske finns. De förslag som lämnas i denna promemoria bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Det finns inte något behov hos myndigheter eller andra aktörer att vidta några särskilda förberedande åtgärder för att bestämmelserna ska kunna tillämpas. En lämplig tidpunkt för den nya lagen och övriga författningsändringar att träda i kraft bedöms därför vara den 1 juli 2026.

Förslaget innebär bl.a. att tillverkning och annan befattning med manipulationsutrustning kriminaliseras. Vidare föreslås att gärningar avseende manipulation av färdskrivare som enligt dagens reglering ska föranleda böter framöver även ska kunna leda till fängelse. Enligt 2 kap. 10 § regeringsformen får det inte dömas ut en svårare brottspåföljd för en gärning än vad som var föreskrivet när den begicks. Denna princip kommer till

uttryck också i 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken. Enligt 5 § andra stycket ska straff bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs, om inte den lag som gäller när domen meddelas leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Bestämmelsen anses vara generell tillämplig inom straffrätten. Det behövs därför inte några särskilda övergångsbestämmelser med anledning av den föreslagna straffbestämmelsen. Inte heller i övrigt finns behov av övergångsbestämmelser.

8 Konsekvenser

Regeringens bedömning

Förslagen bedöms förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö och stärka konkurrensen på lika villkor inom vägtransportområdet.

Förslagen bedöms förenkla och förbättra Polismyndighetens och Åklagarmyndighetens möjlighet att utreda och lagföra misstänkt manipulation. Förslagen bedöms även stärka de kontroller som Polismyndigheten och Transportstyrelsen gör samt öka effektiviteten.

De tillkommande uppgifter som förslagen medför för myndigheterna bedöms kunna hanteras inom respektive myndighets befintliga ekonomiska ramar.

Promemorians bedömning

Bedömningen i promemorian stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna

Helsingborgs tingsrätt konstaterar att de uppgifter om förekomsten av manipulerade färdskrivare som finns i promemorian är knapphändiga och att det utifrån det som anges i promemorian är mycket svårt att göra någon prognos om hur stor ökning som förslagen kan komma att leda till. Med hänsyn till de ökade kontrollmöjligheter som föreslås och att det föreslagna straffbara området omfattar flera olika typer av ageranden, kan förslagen mycket väl leda till en ökad målmängd vid de allmänna domstolarna.

Kommerskollegium instämmer i slutsatsen att förslagen inte måste anmälas enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Skälen för regeringens bedömning

Aktörer som är berörda

De som berörs av förslagen är främst svenska och utländska transportföretag och förare som kör färdskrivarpliktiga fordon i Sverige. Även de som installerar, tillverkar eller säljer manipulationsutrustning berörs.

När det gäller det allmänna är det Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och Transportstyrelsen som i första hand berörs av regelverket. Även de allmänna domstolarna påverkas.

Kraftfullare åtgärder mot manipulation av färdskrivare

Fusk med kör- och vilotider innebär betydande risker från såväl arbetsmiljö- som trafiksäkerhetssynpunkt. Med hänsyn till de ekonomiska motiv som oftast ligger bakom sådant fusk finns det också fara för att konkurrensen inom vägtrafiksektorn snedvrids. Förslaget till en ny lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare och kompletterande regler i övrig lagstiftning bedöms förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö och stärka konkurrens på lika villkor inom vägtransportområdet genom en enklare och tydligare reglering samt ett ökat fokus, bättre förutsättningar och kontroll av manipulation.

Inom Åklagarmyndigheten finns det två åklagarkamrar som är specialiserade på ärenden inom trafikområdet. Dessa två åklagarkamrar handlägger koncentrerat trafikmålen i landet, med vissa undantag. Mål som rör manipulation av färdskrivare har hittills inte nödvändigtvis handlagts av de två specialiserade åklagarkamrarna eftersom det misstänkta brottet i många fall rubricerats t.ex. som dataintrång. I promemorian görs bedömningen att en ny straffbestämmelse om färdskrivarmanipulation sannolikt leder till att dessa ärenden framöver kommer att handläggas inom de specialiserade åklagarkamrarna. Åklagarmyndigheten för dock fram att förare i sådana ärenden troligtvis initialt kommer att frihetsberövas för att säkra bevisning, i synnerhet när det rör sig om utländska förare. Eftersom trafikenheterna inte har möjlighet att hantera ärenden med frihetsberövade personer, menar myndigheten därför att en majoritet av ärendena sannolikt alltjämt kommer att hanteras vid lokal kammare. Regeringen konstaterar att det är Åklagarmyndigheten som självständigt väljer hur de organiserar verksamheten och hur ärenden fördelas inom myndigheten. Även om en del ärenden om manipulation av färdskrivare inte kan hanteras av de specialiserade åklagarna vid trafikenheterna bedömer regeringen att förslagen ändå bör leda till att det i större utsträckning än i dag finns förutsättningar för en effektivare och mer enhetlig handläggning av sådana ärenden. Det finns även goda förutsättningar för Åklagarmyndigheten att t.ex. ta fram vägledning för hur ett ärende ska hanteras. Förslagen kan leda till att antalet ärenden som rör manipulation av färdskrivare ökar, eftersom kontrollmöjligheterna stärks. Antalet ärenden kan även öka något genom att befattning eller överlåtelse av manipulationsutrustning kriminaliseras. Det bedöms dock vara fråga om en marginell ökning av antalet ärenden som inte påverkar Åklagarmyndigheten nämnvärt. I övrigt bedöms förslagen inte leda till några kostnader eller andra konsekvenser för Åklagarmyndigheten.

Ett ökat inflöde hos Åklagarmyndigheten kan också leda till att antalet brottmål i de allmänna domstolarna ökar något. Regeringen bedömer dock, i likhet med promemorian, att ökningen av antalet mål på det stora hela inte kommer att vara så pass stor att det får några konsekvenser för de allmänna domstolarna. I mål som rör manipulation av färdskrivare förekommer det att offentliga försvarare utses. Inte heller anslaget för rättsliga

biträden bedöms påverkas av förslaget till nya regler. Förslaget bedöms inte heller leda till ökade kostnader för Kriminalvården.

Förslaget bedöms förenkla för Polismyndigheten genom att det blir tydligt vilken straffbestämmelse som ska tillämpas vid manipulation. Det förenklar vid utredningen av brottet samt bedömningen av vilka tvångsmedel som kan aktualiseras i samband med utredningen.

En konsekvens av en ny lag om manipulation är även att det förenklar och förbättrar förutsättningarna för att överträdelseerna ska läggas in i det riskvärderingssystem som finns. En annan konsekvens är att rapporteringen till Europeiska kommissionen blir mer korrekt genom att det kommer att bli betydligt enklare att söka fram hur många som dömts för manipulation.

Ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen

Även förslagen om ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen bedöms förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö och stärka konkurrens på lika villkor inom vägtransportområdet genom att kontrolltjänstemän vid Polismyndigheten kan utföra ändamålsenliga kontroller av fordon.

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare kostnader för Polismyndigheten.

Förslagen bedöms vara förenliga med EU-rätten

Förslagen bedöms vara förenliga med EU-rätten. Det föreslås bl.a. att det ska vara straffbart att tillverka och på andra sätt befatta sig med manipulationsutrustning. Det förslaget bedöms dock inte aktualisera någon anmälningsskyldighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder som får vidtas vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivare, och bestämmelser om straff för den som manipulerar en färdskrivare eller tar befattning med manipulationsutrustning.

Paragrafen upplyser om lagens innehåll.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Ordförklaringar

2 § I denna lag betyder

färdskrivare: utrustning som enligt särskilda föreskrifter ska användas i ett fordon för att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarens aktiviteter,

förarkort: ett smartkort, avsett att användas tillsammans med en färdskrivare, som identifierar föraren och gör det möjligt att lagra och överföra data om förarens aktiviteter.

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med färdskrivare och förarkort.

En *färdskrivare* används för att kontrollera att regler om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg följs. Färdskrivare ska som huvudregel användas i fordon som används vid godstransporter, om fordonet överstiger en viss vikt, eller fordon som används för transport av mer än nio personer inklusive föraren. Bestämmelser om att fordon ska vara utrustade med färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EU:s färdskrivarförordning), den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vissa internationella vägtransporter (AETR) och i bilaga 31 till avtalet om handel och samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, å andra sidan (handels- och samarbetsavtalet). Eventuell utrustning som i andra fall används för att t.ex. registrera ett fordonets förflyttningar och en förarens förehavanden omfattas inte. Med färdskrivare avses samtliga delar som enligt tekniska specifikationer utgör del av färdskrivarutrustning, såsom t.ex. fordonsenhet, kablar, rörelsesensor, adapters, plombering och anordningar för mottagande och sändande av signaler i system för satellitnavigering och fjärravläsning. Med fordon avses i lagen vägfordon, se 3 §.

Det finns olika typer av färdskrivare, analoga och digitala. Ett *förarkort* är ett smartkort, som är avsett att användas i en digital färdskrivare. Ett förarkort utfärdas av den behöriga myndigheten i ett land till en viss förare. På kortets chip lagras uppgifter om den aktuella förarens körtider, raster och vilotider. Vid en kontroll kopieras uppgifterna och granskas tillsammans med uppgifterna från färdskrivaren.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

3 § I denna lag har *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).

I paragrafen förklaras vad som i lagen avses med fordon, fordonståg och bilinspektör.

Med fordon och fordonståg avses i lagen detsamma som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Ett fordonståg är ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon, t.ex. släpfordon. Enligt fordonslagen är en bilin-

spektör en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör. Det är alltså en civil tjänsteman anställd av den myndigheten, ofta med särskilda kunskaper på det fordonstekniska området.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Bestämmelser i annan lagstiftning om befogenheter vid kontroll av färdskrivare

4 § Bestämmelser om rätt till tillträde till fordon, lokaler och områden för att kontrollera ett fordonets färdskrivare och om provkörning av fordonet vid sådan kontroll finns i fordonslagen (2002:574).

Paragrafen upplyser om att det i fordonslagen finns bestämmelser om vissa befogenheter för kontrolltjänstemän vid kontroll av ett fordonets färdskrivare.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Genomsökning av fordon och kroppsvisitation av förare vid misstanke om allvarligt missbruk av en färdskrivare

5 § En polisman eller bilinspektör får vid en vägkontroll genomsöka ett fordon eller fordonståg, om

1. det skäligen kan antas att fordonets förare allvarligt har missbrukat fordonets färdskrivare genom att väsentligen ha åsidosatt det som gäller för användning av ett förarkort,

2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts för missbruket, och

3. det därigenom kan antas att ett föremål som kan ha använts för missbruket kan hittas.

Paragrafen reglerar befogenheten för polismän och bilinspektörer att vid en vägkontroll genomsöka ett fordon eller ett fordonståg vid misstanke om allvarligt missbruk av fordonets färdskrivare.

Vid en vägkontroll av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare ska förarens dagliga körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila kontrolleras. Kontroll ska även ske av att utrustningen har använts på rätt sätt och av eventuellt missbruk av utrustningen. Om fordonet är utrustat med en digital färdskrivare, ska ett förarkort användas. Förarkortet är personligt och föraren får endast använda sitt personliga kort (jfr artikel 27 i EU:s färdskrivarförordning). Vid en vägkontroll är föraren skyldig att visa upp förarkortet.

Om det vid kontrollen skäligen kan antas att fordonets förare allvarligt missbrukat färdskrivaren genom att väsentligen åsidosätta det som gäller för användning av ett förarkort, får fordonet under vissa förutsättningar genomsökas. Med allvarligt missbruk av färdskrivaren avses användning av någon annans förarkort, ett förfalskat förarkort eller ett förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfalskade handlingar. Det motsvarar handlingar som är synnerligen allvarliga överträdelser enligt bilaga III i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (se överträdelser H3–H5). Paragrafen är

tillämplig vid misstanke om sådant missbruk, oaktat om transporten omfattas av EU-regelverket eller av AETR eller handels- och samarbetsavtalet. Med skäligen kan antas avses att det måste finnas konkreta omständigheter som pekar på att färdskrivaren allvarligt missbrukats. Det kan t.ex. handla om att det vid en analys av färdskrivaruppgifterna finns tecken på avvikande kortanvändning under de perioder som föraren kört fordonet. 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 finns bestämmelser om multibemannning. Multibemannning innebär att fordonet är bemannat av minst två förare som medföljer fordonet för att köra det (jfr artikel 4 o). Även den som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning är att anse som förare (artikel 4 c) och båda korten ska enligt EU:s färdskrivarförordning då sitta i färdskrivaren. Vid multibemannning saknar det betydelse om den avvikande kortanvändningen går att hänföra till just den förare som kör fordonet när det stoppas för kontroll.

En genomsökning får ske om det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts för missbruket. Med föremål avses lös egendom, t.ex. ett förarkort eller något liknande typ av kort. En förutsättning för att en genomsökning av fordonet ska få göras är att det kan antas att ett föremål som använts vid missbruket därigenom kan påträffas. Om en avvikande användning av förarkort kan ses i nära anslutning till kontrollen eller vid upprepade tillfällen under de perioder som föraren kört fordonet kan det vara omständigheter som talar för att ett sådant föremål kan finnas i fordonet. Om avvikande användning kan ses längre tillbaka under kontrollperioden kan detta tala mot att ett föremål som använts vid missbruket kan påträffas vid en genomsökning. En genomsökning kan avse förarhytten. Men ett föremål som kan ha använts för att missbruka en färdskrivare kan ha placerats någon annan stans. Vid behov kan alltså t.ex. även en påkopplad släpvagn genomsökas. Rätten att genomsöka ett fordon enligt paragrafen innefattar även en rätt att genomsöka förvaringsutrymmen och eventuella väskor i fordonet.

Förvaltningslagens bestämmelser om proportionalitet gäller vid en genomsökning (5 § tredje stycket). Av den bestämmelsen framgår att en myndighet får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får vidare aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot.

Ett förarkort som har förfalskats, använts av någon annan än den som kortet har utfärdats för eller som har utfärdats på grund av oriktiga uppgifter eller falska handlingar ska återkallas. Sådana kort ska omhändertas av Polismyndigheten och – tillsammans med den utredning som har gjorts – skickas till Transportstyrelsen som prövar frågan om återkallelse, se 5 kap. 8–12 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.1.

6 § En polisman får vid en vägkontroll kroppsvisitera en förare under de förutsättningar som anges i 5 § 1–3.

Paragrafen reglerar befogenheten för en polisman att vid en vägkontroll genomföra en kroppsvisitation vid misstanke om allvarligt missbruk av fordonets färdskrivare.

Under de förutsättningar som anges i punkterna 1–3 i föregående paragraf får en polisman kroppsvisitera fordonets förare. Med kroppsvisitation avses en undersökning av kläder och annat som någon bär på sig samt av väskor, paket och andra föremål som någon har med sig.

På samma sätt som är fallet vid en genomsökning av fordonet gäller förvaltningslagens bestämmelse om proportionalitet vid en kroppsvisitation. I 8 § finns vidare bestämmelser om verkställighet av kroppsvisitation.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.1.

7 § Kroppsvisitation som innebär en undersökning av förarens kläder ska genomföras så avskilt som förhållandena medger. Om möjligt ska ett vittne närvara.

Paragrafen reglerar hur kroppsvisitation ska gå till.

En kroppsvisitation som sker med stöd av 6 § kommer att äga rum vid en vägkontroll. En visitation som innebär att förarens kläder undersöks ska genomföras så avskilt som möjligt. Om möjligt bör en sådan visitation äga rum inomhus, t.ex. i ett teknikhus eller en teknikkiosk som kan finnas vid vissa kontrollplatser. Finns ett lämpligt transportmedel, t.ex. en polisbuss, tillgänglig kan visitationen äga rum där. I annat fall bör visitationen ordnas så att den på annat sätt sker avskilt. Om den som utför visitationen är av ett annat kön än den som ska visiteras, kan särskild hänsyn, t.ex. i fråga om på vilket sätt visitationen genomförs, behöva tas. En visitation får vidare inte vara mer långtgående än vad som behövs, jfr 5 § tredje stycket förvaltningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3.

Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av en färdskrivare

8 § En bilinspektör får genomsöka ett fordon eller fordonståg, om

1. det vid en kontroll av fordonets färdskrivare skäligen kan antas att färdskrivaren är manipulerad,
2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen, och
3. det är fara i dröjsmål.

Paragrafen reglerar befogenheten för bilinspektörer att genomsöka ett fordon eller ett fordonståg vid misstanke om att fordonets färdskrivare är manipulerad.

Paragrafen är tillämplig såväl vid en vägkontroll som vid en kontroll i ett företags lokaler av ett fordons färdskrivare. Om det vid en sådan kontroll skäligen kan antas att färdskrivaren är manipulerad får genomsökning ske för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen. Med skäligen kan antas avses att det måste finnas konkreta omständigheter som pekar på att färdskrivaren manipulerats. Det kan t.ex. handla om att olika

former av avvikelser kan ses i uppgifterna från färdskrivaren eller när själva färdskrivaren kontrolleras. Om t.ex. färdskrivarens plomberingar har brutits utan giltigt skäl eller om det finns synlig åverkan på någon av färdskrivarens komponenter kan det vara indikationer på manipulation. En förutsättning för att genomsökning ska få ske med stöd av paragrafen är att det är fara i dröjsmål. Föremål som kan användas vid manipulation av färdskrivare kan ibland vara enkla att avlägsna. Det kan t.ex. handla om en fjärrkontroll eller utrustning som inte är fast monterad i fordonet. Om en genomsökning av fordonet bedöms brådska, kan detta ske enligt vad som anges i paragrafen. Om det finns förutsättningar att avvakta ett beslut om tvångsmedel från åklagare eller förundersökningsledare, är paragrafen inte tillämplig.

I likhet med vad som gäller vid en genomsökning enligt 5 § kan även förvaringsutrymmen och eventuella väskor i fordonet genomsökas. Någon rätt att i samband med genomsökandet göra åverkan på fordonet finns dock inte.

Straffansvar för manipulation av färdskrivare finns i 12 §. Bestämmelser om en polismans rätt att i vissa fall besluta om tvångsmedel vid misstanke om brott finns i rättegångsbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.2.

9 § En bilinspektör får omhänderta ett föremål, som vid en kontroll av ett fordons färdskrivare påträffas i eller invid fordonet, om

1. det skäligen kan antas att föremålet har betydelse för utredning av brott enligt denna lag eller bli förverkat på grund av ett sådant brott, och
2. det är fara i dröjsmål.

Paragrafen reglerar befogenheten för bilinspektörer att omhänderta misstänkt manipulationsutrustning.

Föremål som påträffas i eller invid ett kontrollerat fordon och som skäligen kan antas bli förverkat på grund av manipulationsbrott eller ha betydelse för en utredning om ett sådant brott, kan enligt paragrafen omhändertas. Ett sådant föremål kan påträffas vid en genomsökning enligt 5 § men det kan även påträffas utan att en sådan genomsökning skett, t.ex. i samband med att bilinspektören kliver in i förarhytten för kontroll av färdskrivaren. Ett omhändertagande enligt paragrafen får endast ske om det är fara i dröjsmål. Om det finns förutsättningar att avvakta ett beslut om tvångsmedel från åklagare eller förundersökningsledare, är paragrafen inte tillämplig. Paragrafen ger inte stöd för att ta själva fordonet i beslag.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.2.

Anmälan av åtgärder

10 § Den som genomför en åtgärd enligt 5, 6, 8 eller 9 § ska omgående anmäla det till någon inom Polismyndigheten som myndigheten utsett att fullgöra uppgiften som undersökningsledare. Den som tar emot anmälan ska ta ställning till om en förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken ska inledas. Om anmälan avser ett föremål som omhändertagits ska den som tar emot anmälan skyndsamt pröva om föremålet ska tas i beslag enligt bestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas till den som egendomen omhändertogs från, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

I paragrafen finns bestämmelsen om anmälan av genomsökning, kroppsvisitation och omhändertagande av föremål.

En genomsökning, en kroppsvisitation eller ett omhändertagande som vidtas enligt bestämmelserna i lagen kan, men måste inte, föranleda att en förundersökning om brott ska inledas med stöd av rättegångsbalkens regler. Åtgärder enligt lagen kan vidtas såväl av polisman som bilinspektör. Om en polisman beslutar om och verkställer motsvarande åtgärder enligt rättegångsbalken kommer en förundersökning att inledas (23 kap. 3 § första stycket rättegångsbalken). Genom anmälan enligt paragrafen säkerställs att det provas om åtgärderna ska leda till att en förundersökning inleds. Om föremål tagits om hand ska den som tar emot anmälan vidare pröva om föremålet ska tas i beslag med stöd av bestämmelserna om beslag i 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3.

Protokoll

11 § Protokoll ska föras över åtgärder enligt denna lag. Av protokollet ska det framgå

1. vem som fattade beslut om åtgärden och grunden för beslutet,
2. vem eller vilka som deltog i åtgärden och när den genomfördes,
3. vem eller vilka som åtgärden riktade sig mot,
4. om föremål omhändertagits, och
5. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.

Den som genomfört en åtgärd enligt denna lag ansvarar för att protokoll upprättas.

I paragrafen finns bestämmelser om dokumentation av genomsökning, kroppsvisitation och omhändertagande av föremål.

Av *första stycket* framgår vad ett protokoll över åtgärder enligt lagen ska innehålla. Att grunden för beslutet om åtgärden ska framgå innebär att det också ska framgå varför det vid en åtgärd enligt 8 eller 9 § var fara i dröjsmål.

Enligt *andra stycket* är det den som har genomfört åtgärden som ansvarar för att protokoll upprättas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3.

Straffansvar för manipulation och befattning med manipulationsutrustning

12 § För *färdskrivarmanipulation* döms till böter eller fängelse i högst ett år den som

1. förfalskar eller raderar uppgifter på ett diagramblad till en färdskrivare eller på en utskrift från en färdskrivare, eller gör sådana uppgifter oläsliga,
2. förfalskar, blockerar eller raderar uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort,
3. manipulerar färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter kan förfalskas, blockeras eller raderas, eller
4. använder ett fordon som är försett med utrustning eller anordning som kan utföra det som anges i 2 eller 3.

I paragrafen föreskrivs straffansvar för manipulation av färdskrivare och färdskrivaruppgifter.

I EU:s färdskrivarförordning, AETR och handels- och samarbetsavtalet finns förbud mot att manipulera färdskrivare och färdskrivaruppgifter. Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 9 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. när det gäller brott mot artikel 32.3 i EU:s färdskrivarförordning. Straffbestämmelserna i paragrafen gäller oavsett vilket regelverk som gäller för färdskrivaren.

En färdskrivare används för att registrera ett fordon's förflyttningar och fordon'sförarens aktiviteter i syfte att kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs. Det finns analoga och olika sorters digitala färdskrivare. I en analog färdskrivare används diagramblad, på vilket uppgifterna registreras. I en digital färdskrivare lagras uppgifterna digitalt och kan överföras digitalt till t.ex. ett analysverktyg eller till en utrustning för fjärravläsning. Uppgifter från en digital färdskrivare kan också skrivas ut. En digital färdskrivare används tillsammans med ett förarkort, som också lagrar uppgifter digitalt och från vilket uppgifter kan överföras. För att säkerställa att uppgifter registreras och överförs så att de är tillförlitliga i kontrollhänseende finns det detaljerade krav på hur en färdskrivare ska konstrueras, installeras och användas. För samma syften finns regler om godkänt utförande, utfärdande och användning av diagramblad och förarkort.

I *första punkten* föreskrivs ansvar för den som vidtar vissa åtgärder med uppgifter som har registrerats på ett diagramblad eller som har skrivits ut från en färdskrivare, dvs. det är fråga om att i efterhand ändra uppgifter som finns på fysiska handlingar. Att en uppgift har förfälskats innebär att uppgiften ändrats olovligt. Att uppgifterna har gjorts oläsliga kan t.ex. innebära att någon vidtagit en åtgärd så att uppgifter döljs på det blad eller den utskrift som tillhandahålls för kontroll eller att uppgifter på bladet eller utskriften gjorts otydbara. Uppgifterna kan ha ändrats för hand eller på något annat sätt. Mängden uppgifter som berörs kan skilja sig åt. Det kan handla om att uppgifter på ett enskilt diagramblad som visas upp vid en vägkontroll olovligt har ändrats. Vid en företagskontroll kan Transportstyrelsen begära in uppgifter i fråga om samtliga fordon och förare i verksamheten för en viss period. Har uppgifter t.ex. förfälskats kan det alltså vara fråga om stora mängder uppgifter som är otillförlitliga.

Andra punkten avser uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort. Det är alltså fråga om uppgifter från en digital färdskrivare. Att uppgifterna har blockerats innebär att de har hindrats från att registreras eller överföras. Uppgifterna kan ha förfälskats, blockerats eller raderats exempelvis genom att anbringa en manipulationsanordning på färdskrivaren eller genom att manipulera färdskrivarens mjukvara eller chipet på förarkortet.

Enligt *tredje punkten* krävs inte att någon effekt i fråga om förfälskning, blockering eller radering av uppgifter har uppnåtts. Det räcker med att någon åtgärd har vidtagits i fråga om färdskrivare, diagramblad eller förarkort som innebär att en sådan effekt kan uppnås. Det kan vara fråga om olika sorters åtgärder, t.ex. att någon sorts utrustning eller anordning anbringats på någon av färdskrivarens komponenter på ett sätt som gör att det kan påverka de uppgifter som färdskrivaren registrerar eller överför, oaktat om det är fråga om en analog eller en digital färdskrivare. Manipulation kan även ske genom att ändra en digital färdskrivares mjukvara med hjälp av ett datorprogram eller liknande. Kan sådana åtgärder påvisas krävs det alltså inte att uppgifter faktiskt har förfälskats, blockerats eller

raderats. Den som t.ex. installerar manipulationsanordningar i ett fordon kan därmed dömas till ansvar, även om fordonet, färdskrivaren eller anordningen inte används. Det krävs dock inte att utrustningen har monterats i ett fordon. Även den som t.ex. förändrar en färdskrivares mjukvara innan den installeras i fordonet kan dömas till ansvar enligt denna punkt.

Fjärde punkten avser användningen av ett fordon, där det finns utrustning eller anordning som kan förfalska, blockera eller radera uppgifter som registreras eller överförs. Det är alltså fråga om utrustning som kan utföra det som avses i andra och tredje punkten. Inte heller här krävs att någon effekt i fråga om uppgifterna har uppnåtts. Utrustningen eller anordningen ska finnas i ett fordon. Fordonet ska vidare användas, dvs. vara i bruk. Ett fordon kan användas såväl av en förare som ett företag, dvs. både en förare och en företrädare för ett företag kan dömas till ansvar enligt paragrafen. Ett fordon som inte anträffas i trafik utan t.ex. i ett företags lokaler eller liknande, kan antas vara i bruk om det används i företagets verksamhet. Ett avställt eller avregistrerat fordon kan antas inte vara i bruk. Utrustningen eller anordningen kan ha anbringats på olika sätt och på olika platser i fordonet. Det ska dock ha skett på ett sådant sätt att färdskrivaruppgifter riskerar att förfalskas, blockeras eller raderas.

För ansvar enligt paragrafen krävs uppsåt, jfr 1 kap. 2 § första stycket brottsbalken. I fråga om fjärde punkten innebär det att uppsåtet ska täcka omständigheten att det i fordonet finns sådan utrustning eller anordning som avses där.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.2.

13 § Den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överlåter produkter som är konstruerade eller avsedda för att utföra det som anges i 12 § 1, 2 eller 3 eller bjuder ut sådana produkter till försäljning döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket ska inte dömas ut om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 12 §.

I paragrafen föreskrivs straffansvar för befattning med manipulationsutrustning.

Enligt EU:s färdskrivarförordning, AETR och handels- och samarbetsavtalet ska medlemsstaterna respektive parterna förbjuda tillverkning av och vissa andra befattningar med produkter som är konstruerade eller avsedda för manipulation av färdskrivare. Paragrafen föreskriver straffansvar för den som företar de i paragrafen uppräknade handlingarna. För att dömas till ansvar ska det vara fråga om produkter som har konstruerats i syfte att manipulera färdskrivare eller färdskrivaruppgifter eller som är avsedda att utföra sådan manipulation. Det kan vara fråga om olika slag av produkter. Det kan t.ex. handla om ett datorprogram som utvecklats för att omprogrammera mjukvaran i färdskrivaren så att uppgifter kan manipuleras. Även en färdskrivare vars mjukvara har programmerats eller ett förarkort vars chip utformats så att uppgifter kan manipuleras är sådana produkter som omfattas av bestämmelsen. Det kan också vara fråga om andra anordningar som t.ex. kan installeras i fordonet eller anbringas på någon av färdskrivarens komponenter. Med överlåtelse avses olika former av övergång av äganderätt och behöver t.ex. inte innebära att ekonomisk ersättning lämnas.

För ansvar enligt paragrafen krävs uppsåt, jfr 1 kap. 2 § första stycket brottsbalken.

Enligt *andra stycket* är ansvaret subsidiärt till om ansvar kan dömas ut för färdskrivarmanipulation.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.3.

9.2 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

3 kap.

Flytt av fordon

2 a § *En polisman eller bilinspektör som utför en kontroll av fordon i trafik enligt 2 kap. 10–14 §§ får besluta att fordonet ska flyttas till en annan lämplig plats, om det behövs för att kontrollen ska kunna utföras på ett säkert sätt eller om det saknas förutsättningar att genomföra nödvändiga kontroller på den plats där fordonet stoppats.*

I paragrafen, som är ny, regleras en rätt att flytta fordon under pågående kontroll.

I samband med en kontroll av fordon i trafik kan det uppstå behov av att flytta fordonet. En polisman eller en bilinspektör har enligt paragrafen rätt att under vissa förutsättningar besluta att flytta ett fordon under pågående kontroll. Så får ske om det behövs för att kontrollen ska kunna utföras på ett säkert sätt, t.ex. om den plats där fordonet stoppas är hårt trafikerad eller av andra skäl inte är en säker plats för att utföra den aktuella kontrollen. Ett fordon får också flyttas om det på den ursprungliga platsen saknas förutsättningar att genomföra nödvändiga kontroller. Det kan t.ex. handla om att viss utrustning som är nödvändig för att utföra de kontroller som behöver genomföras inte finns tillgänglig på den plats där fordonet stoppas. Polismannen eller bilinspektören får besluta att fordonet ska flyttas till en plats som är lämplig för den kontroll som ska genomföras. Exempelvis bör en närliggande kontrollplats kunna användas för sådana ändamål men även någon annan plats, t.ex. en verkstad, bör vid behov kunna väljas. Polismannen eller bilinspektören får bestämma hur flytten ska ske. Om det finns indikationer på att det finns manipulationsutrustning i fordonet kan flytten behöva organiseras så att föraren inte ges tillfälle att avlägsna sådan utrustning eller på annat sätt försvåra den fortsatta kontrollen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

3 § *Vid kontroll enligt denna lag har en polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon. För att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt, har en polisman eller en bilinspektör också rätt till tillträde till slutna utrymmen i fordons last.*

Paragrafen reglerar vissa kontrolltjänstemäns rätt till tillträde till fordon.

Paragrafen i dess nuvarande lydelse kommenteras i prop. 2001/02:130 s. 122 och prop. 2010/11:62 s. 10. Paragrafen ändras dels genom att rätten

till tillträde till lokaler och områden flyttas till nya 3 a och 3 b §§. Vidare flyttas tillträdesrätten för tjänstemän vid Transportstyrelsen till nya 3 c och 3 d §§.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

3 a § *Vid kontroll enligt 2 kap. 10, 13 eller 14 § av ett fordon som används av ett företag som avses i de bestämmelserna, har en polisman eller en bilinspektör rätt till tillträde till*

1. lokaler och liknande utrymmen som används av företaget och till områden i anslutning till dessa utrymmen, och

2. andra områden som används i samband med transporter, om det kan antas att fordon som används av ett sådant företag finns där.

Paragrafen, som är ny, reglerar polismäns och bilinspektörers rätt till tillträde till lokaler och områden.

Paragrafen gäller vid flygande inspektioner och kontroller av fordonas färdskrivare och viss utrustning i taxifordon. I *första punkten* regleras rätten till tillträde till lokaler och områden som disponeras av företag som utför yrkesmässig trafik, taxitrafik eller färdskrivarpliktiga transporter för att på dessa platser utföra sådana kontroller. Denna rätt har hittills reglerats i 3 § första stycket. Genom *andra punkten* införs en rätt för polismän och bilinspektörer att få tillträde till enskilda områden, andra än sådana som avses i första punkten, för att kunna utföra de aktuella kontrollerna. Det ska vara ett område som används i samband med transporter och där alltså fordon som kan antas ha använts i trafik i anslutning till anträffandet kan finnas. Sådana områden kan t.ex. vara uppställningsplatser som inte är tillgängliga för allmänheten, eller logistikcentraler, terminaler eller andra platser för om- eller avlastning. I likhet med vad som gäller i dag ger den tillträdesrätt som regleras i paragrafen inte någon rätt för en kontrolltjänsteman att med tvång bereda sig tillträde till lokaler eller områden (jfr prop. 2001/02:130 s. 122). En polisman har dock enligt 10 § första stycket 5 polislagen (1984:387) rätt att under vissa förutsättningar använda våld, t.ex. att bryta lås, för att kunna utföra kontroller av fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

3 b § *Vid kontroll enligt 2 kap. 10 § har en tekniker som biträder vid kontrollen samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 a §.*

I paragrafen, som är ny, regleras rätten till tillträde till lokaler och områden för en tekniker som har förordnats av Polismyndigheten att biträda vid en flygande inspektion (se 2 kap. 11 § fjärde stycket). Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 § första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

3 c § *Vid kontroll enligt 2 kap. 13 § har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 och 3 a §§.*

I paragrafen, som är ny, regleras rätten till tillträde till fordon, lokaler och områden för en tjänsteman vid Transportstyrelsen med ett särskilt förord-

nande vid kontroller av fordonas färdskrivare (se 2 kap. 13 § andra stycket). Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 § första och andra styckena.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

3 d § *Vid kontroll som behövs för att pröva ett ärende som Transportstyrelsen handlägger gällande ett fordon, har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande rätt till tillträde till*

- 1. fordonet och slutna utrymmen i fordonet, och*
- 2. en lokal eller liknande utrymme och till ett område i anslutning till ett sådant utrymme, om fordonet står uppställt där.*

I paragrafen, som är ny, regleras rätten för en särskilt förordnad tjänsteman vid Transportstyrelsen att få tillträde till fordon, lokaler och områden, om det behövs för handläggningen av ett ärende hos styrelsen. Det kan t.ex. avse ett överklagat körförbud där en kontroll av det berörda fordonet behöver göras på plats. Ett fordon som ärendet gäller kan vara uppställt t.ex. i ett garage eller en verkstad. Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 § första och andra styckena.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

4 § *Ett fordon får provköras av*

- 1. den som enligt 3, 3 c eller 3 d § har rätt till tillträde till fordonet, dock inte vid kontroll enligt 2 kap. 12 §,*
- 2. den som Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar, om fordonet omfattas av en sådan undersökning, och*
- 3. den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451), om fordonet omfattas av tillsynen.*

Paragrafen reglerar vissa kontrolltjänstemäns rätt att provköra ett fordon.

Paragrafen justeras med anledning av att nuvarande 3 § delas upp och ändras.

Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Sammanfattning av promemorian Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare

I promemorian föreslås åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna att upptäcka och ingripa vid manipulation eller allvarligt missbruk av ett vägfordons färdskrivare.

En ny lag, lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare, föreslås med bestämmelser om stärkta befogenheter för polismän och bilinspektörer vid misstänkta överträdelser, ett skärpt straff för manipulation av färdskrivare och ett straffansvar för den som tillverkar, överlåter eller på andra sätt befattar sig med manipulationsutrustning.

Förbättrade bestämmelser om tillsyn föreslås, bl.a. i fråga om att kontrolltjänstemän ska ha rätt till tillträde till enskilda områden för att utföra flygande inspektioner och andra kontroller av fordon och fordons utrustning. Vidare föreslås att berörda myndigheter ska få i uppdrag att utarbeta en tillsynsstrategi med fokus på manipulation av färdskrivare.

Det föreslås även en höjd sanktionsavgift om förarkort som har erhållits till följd av oriktiga uppgifter eller falska handlingar används.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Förslag till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om åtgärder som får vidtas vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivare, och bestämmelser om straff för den som manipulerar en färdskrivare eller tar befattning med manipulationsutrustning.

Ordförklaringar

2 § I denna lag betyder

färdskrivare: utrustning som enligt särskilda föreskrifter ska användas i ett fordon för att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonets förflyttningar och om förarens aktiviteter,

förarkort: ett smartkort, avsett att användas tillsammans med en färdskrivare, som identifierar föraren och gör det möjligt att lagra och överföra data om förarens aktiviteter.

3 § I denna lag har *fordon* och *fordonståg* samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och *bilinspektör* samma betydelse som i fordonslagen (2002:574).

Bestämmelser i annan lagstiftning om befogenheter vid kontroll av färdskrivare

4 § Bestämmelser om rätt till tillträde till fordon, lokaler och områden för att kontrollera ett fordonets färdskrivare och om provkörning av fordonet vid sådan kontroll finns i fordonslagen (2002:574).

Genomsökning av fordon och kroppsvisitation vid misstanke om allvarligt missbruk av en färdskrivare

5 § En polisman eller bilinspektör får genomsöka ett fordon eller fordonståg, och en polisman får kroppsvisitera föraren, om

1. det i samband med en vägkontroll finns anledning att anta att föraren allvarligt missbrukat fordonets färdskrivare genom att väsentligen åsidosätta det som gäller för användning av ett förarkort,

2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid missbruket, och

3. det kan antas att ett föremål som kan ha använts för missbruket kan hittas vid en sådan genomsökning eller kroppsvisitation.

Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av en färdskrivare

- 6 §** En bilinspektör får genomsöka ett fordon eller fordonståg, om
1. det i samband med en kontroll av fordonets färdskrivare finns anledning att anta att färdskrivaren är manipulerad,
 2. det behövs för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen, och
 3. det är fara i dröjsmål.

- 7 §** En bilinspektör får omhänderta ett föremål, som vid en kontroll av ett fordonets färdskrivare påträffas i eller invid fordonet, om
1. föremålet har betydelse för utredning av brott enligt denna lag eller skäligen kan antas bli förverkat på grund ett sådant brott, och
 2. det är fara i dröjsmål.

Verkställighet av kroppsvisitation

- 8 §** Kroppsvisitation som innebär en undersökning av förarens kläder ska genomföras så avskilt som förhållandena medger. Om möjligt ska ett vittne närvara.

Anmälan av åtgärder

- 9 §** Den som genomför en åtgärd enligt 5, 6 eller 7 § ska omgående anmäla det till någon inom Polismyndigheten som myndigheten utsett att fullgöra uppgiften som undersökningsledare. Den som tar emot anmälan ska ta ställning till om en förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken ska inledas. Om anmälan avser ett föremål som omhändertagits ska den som tar emot anmälan skyndsamt pröva om föremålet ska tas i beslag enligt bestämmelserna i 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas till den från vilken egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

Protokoll

- 10 §** Protokoll ska föras över åtgärder enligt denna lag. Av protokollet ska det framgå
1. vem som fattade beslut om åtgärden och grunden för beslutet,
 2. vem eller vilka som deltog i åtgärden och när den genomfördes,
 3. vem eller vilka som åtgärden riktade sig mot,
 4. om föremål omhändertagits, och
 5. vad som i övrigt har förekommit vid ingripandet.
- Den som genomfört en åtgärd enligt denna lag ansvarar för att protokoll upprättas.

Straffansvar för manipulation och befattning med manipulationsutrustning

- 11 §** För *färdskrivarmanipulation* döms till böter eller fängelse i högst ett år den som

1. förfalskar eller raderar uppgifter på ett diagramblad till en färdskrivare eller på en utskrift från en färdskrivare, eller gör sådana uppgifter oläsliga,

2 förfalskar, blockerar eller raderar uppgifter som lagras i eller överförs från en färdskrivare eller som lagras på eller överförs från ett förarkort,

3. manipulerar färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter eller utskrifter kan förfalskas, blockeras eller raderas, eller

4. använder ett fordon som är försett med utrustning eller anordning som kan utföra det som anges i 2 eller 3.

12 § Den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överlåter produkter som är konstruerade eller avsedda för att utföra det som anges i 11 § 1, 2 eller 3 eller bjuder ut sådana produkter till försäljning döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)¹

dels att 3 kap. 3 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 2 kap. 13 § ska lyda ”Kontroll av fordons färdskrivare”,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 3 kap. 2 a och 3 a–3 d §§, av följande lydelse,

dels att det närmast före 2 kap. 14 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Kontroll av taxameter och annan utrustning för taxifordon”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.***Flytt av fordon******2 a §***

En polisman eller bilinspektör som utför en kontroll av fordon i trafik enligt 2 kap. 10–14 §§ får besluta att fordonet ska flyttas till en annan lämplig plats, om det behövs för att kontrollen ska kunna utföras på ett säkert sätt eller om det saknas förutsättningar att genomföra nödvändiga kontroller på den plats där fordonet stoppats.

3 §²

En polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker *har vid kontroll enligt denna lag rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 och 14 §§, till företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa.*

En tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande har, vid kontroll enligt 2 kap. 13 § eller om det behövs för prövningen av ett ärende som styrelsen handlägger, rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon samt

Vid kontroll enligt denna lag har en polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon. För att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt, har en polisman eller en bilinspektör också rätt till tillträde till slutna utrymmen i fordonets last.

¹ Senaste lydelse av rubriken närmast före 2 kap. 13 § 2018:1124.

² Senaste lydelse 2011:417.

till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt.

En polisman eller en bilinspektör har rätt till tillträde till fordon och till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt.

3 a §

Vid kontroll enligt 2 kap. 10, 13 eller 14 § av ett fordon som används av ett företag som avses i de bestämmelserna, har en polisman eller en bilinspektör rätt till tillträde till

1. lokaler och liknande utrymmen som används av företaget och till områden i anslutning till dessa utrymmen, och

2. andra områden som används i samband med transporter, om det kan antas att fordon som används av ett sådant företag finns där.

3 b §

Vid kontroll enligt 2 kap. 10 § har en tekniker som biträder vid kontrollen samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 a §.

3 c §

Vid kontroll enligt 2 kap. 13 § har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande samma rätt till tillträde som en polisman eller en bilinspektör har enligt 3 och 3 a §§.

3 d §

Vid kontroll som behövs för att pröva ett ärende som Transportstyrelsen handlägger gällande ett fordon, har en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande rätt till tillträde till

1. fordonet och slutna utrymmen i fordonet, och
2. en lokal eller liknande utrymme och till ett område i anslutning till ett sådant utrymme, om fordonet står uppställt där.

4 §³

Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första eller andra stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller den som Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar och den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451).

Ett fordon får provköras av

1. den som enligt 3, 3 c eller 3 d § har rätt till tillträde till fordonet, dock inte vid kontroll enligt 2 kap. 12 §,
2. den som Trafikverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar, om fordonet omfattas av en sådan undersökning, och
3. den som Transportstyrelsen särskilt har förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451), om fordonet omfattas av tillsynen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2026.

Efter remiss har yttranden över promemorian Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare kommit in från Arbetsmiljöverket, Företagarna, Göta hovrätt, Helsingborgs tingsrätt, Integritetsskyddsmyndigheten, Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Justitiekanslern, Kommerskollegium, Linköpings tingsrätt, Luleå tingsrätt, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Polismyndigheten, Riksdagens ombudsmän (JO), Seko Service- och kommunikationsfacket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Svea hovrätt, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Bussföretag, Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Västmanlands tingsrätt och Åklagarmyndigheten.

Därutöver har yttrande inkommit från Saco-S Polis.

AB Volvo, Fackförbundet ST, Fordonsbesiktningsbranschen, Institutet för mänskliga rättigheter, Lantbrukarnas Riksförbund, Näringslivets Regelnämnd, Näringslivets Transportråd, Polisförbundet, Scania, Skogsindustrierna, Svenska Fordonsbranschen, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenska Turistbussföretagen, Svenskt Näringsliv och Sveriges akademikers centralorganisation (Saco) har inte svarat eller har angett att de avstår från att lämna några synpunkter.