

Promemoria

Kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare

Promemorians huvudsakliga innehåll

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.

Innehållsförteckning

1	Författningstext	4
1.1	Förslag till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	4
1.2	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	7
1.3	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter	10
1.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister	11
1.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.	12
1.6	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	18
1.7	Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)	19
2	Färdskrivare vid vägtransporter	22
2.1	Vad är en färdskrivare?	22
2.2	Färdskrivarutrustning ska fungera och användas så att uppgifterna är tillförlitliga	22
2.3	Kontroller och sanktioner	23
3	Behovet av nya regler	24
3.1	Manipulation och grovt missbruk av färdskrivare utgör de allvarligaste överträdelserna av regelverket	24
3.2	Det behövs förbättrade regler för att stärka arbetet mot manipulation och missbruk av färdskrivare	25
3.2.1	Kraven i EU:s färdskrivarförordning	25
3.2.2	Det är få som lagförs för manipulation av färdskrivare	26
3.2.3	Det finns redan krav på utbildning som ska säkerställa kontrolltjänstemännens kompetens	27
3.2.4	Kontrolltjänstemännens befogenheter bör stärkas	28
3.2.5	Skärpta ansvarsbestämmelser	30
3.2.6	Myndighetssamverkan	30
4	Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	31
4.1	En ny lag införs	31
4.2	Förbättrade regler för ingripanden vid misstänkt manipulation eller allvarligt missbruk av färdskrivaren	33
4.2.1	Kroppsisitering och genomsökning av fordon vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivare	33

4.2.2	Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av färdskrivare.....	37
4.2.3	Verkställighet, anmälan och dokumentation	41
4.3	Straffansvar vid manipulation av färdskrivare och vid hantering av manipulationsutrustning	45
4.3.1	Ett straffrättsligt ansvar	45
4.3.2	Straffet för manipulation skärps	47
4.3.3	Straffansvar även för befattning med manipulationsutrustning	54
5	Höjd sanktionsavgift vid visst allvarligt missbruk av färdskrivaren	55
6	Förbättrade regler om tillsyn	56
7	Ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen.....	63
7.1	Tillträde till enskilt område	63
7.2	Flytt av fordon under pågående kontroll	66
8	Ikraftträdande	68
9	Konsekvenser	69
10	Författningskommentar	71
10.1	Förslaget till lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare	71
10.2	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	79

1 Författningstext

1.1 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 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 protokollet 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.

1.2 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 §§, 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

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.

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 provning som avses i 3 § första eller andra stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Det samma 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 Senaste lydelse 2011:417.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 10 och 11 a §§ förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §¹

För kontroller på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman. För kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman.

För kontroller på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman. För kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman. *Polismyndigheten får medverka vid en kontroll i ett företags lokaler.*

Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).

11 a §²

I artikel 12.1 a–c i AETR finns bestämmelser om vägkontroller, kontroller i företags lokaler och omfattningen av sådana kontroller.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för sådana kontroller.

En kontroll i företagets lokaler får ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument som begärts in från företaget.

En kontroll i företagets lokaler får ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument *eller uppgifter* som begärts in från företaget.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2026.

¹ Senaste lydelse 2024:1195.

² Senaste lydelse 2013:11. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs att 16 d § förordningen (1999:1134) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 d §¹

Uppgifter ur belastningsregistret ska, i den utsträckning som anges i andra stycket, lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 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.

De uppgifter som ska lämnas ut till Transportstyrelsen efter en begäran enligt första stycket är uppgifter i fråga om den som begäran gäller om brott mot

1. 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 9 kap. 2 eller 3 § körkortslagen (1998:488),
3. 4, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
4. 14 kap. 3 § 1 c, 4 § eller 11 § trafikförordningen (1998:1276),
5. 45 h § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,
6. 9 kap. 1–5 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,
6. 9 kap. 1–6 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,
7. 25–26 a §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
8. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,
9. 11 kap. 1 eller 2 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
10. 8 kap. 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),
11. 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), *eller* 11. 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210),
12. 10 kap. 1 eller 3–5 §§ djurskyddslagen (2018:1192).
12. 10 kap. 1 eller 3–5 §§ djurskyddslagen (2018:1192), *eller* 13. 12 eller 13 § lagen (2026:000) om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2026.

¹ Senaste lydelse 2022:471.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.¹

dels att 10 kap. 15 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 10 kap. 15 § ska utgå,

dels att nuvarande 7 kap. 13 § och 8 kap. 2 a och 2 b §§ ska betecknas 7 kap. 2 a § och 8 kap. 8 och 9 §§,

dels att 7 kap. 1, 2 och 12 §§, 8 kap. 1 och 2 §§, 9 kap. 1 §, 10 kap. 16 § och bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 7 kap. 2 b §, 8 kap. 6 och 7 §§ och 9 kap. 17 §, och närmast före 8 kap. 1 och 6 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §²

För kontroller på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman. För kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman.

För kontroller på väg är Polismyndigheten behörig kontrollmyndighet och en polisman eller bilinspektör behörig kontrolltjänsteman. För kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen behörig kontrollmyndighet och en särskilt förordnad tjänsteman vid myndigheten behörig kontrolltjänsteman. *Polismyndigheten får medverka vid en kontroll i ett företags lokaler.*

Med bilinspektör avses detsamma som i fordonslagen (2002:574).

2 §³

Kontroller ska ske regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de varje år täcker minst tre procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014. Av de kontrollerade arbetsdagarna ska minst 30 procent kontrolleras på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

En kontroll i ett företags lokaler kan ersättas med en kontroll hos

¹ Senaste lydelse av

7 kap. 13 § 2025:357

8 kap. 2 a § 2010:1620

8 kap. 2 b § 2016:1106

10 kap. 15 § 2010:1620

rubriken närmast före 10 kap. 15 § 2010:1620.

² Senaste lydelse 2024:1198.

³ Senaste lydelse 2016:1106.

myndigheten av dokument eller uppgifter som begärts in från företaget.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för sådana kontroller.

2 b §

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en tillsynsstrategi i fråga om kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare. Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten ska bistå Transportstyrelsen i arbetet med att ta fram strategin. Av strategin ska det särskilt framgå hur arbetet med att förebygga, förhindra och upptäcka samt utreda och lagföra manipulation av färdskrivare ska stärkas.

12 §⁴

Vid kontroller i företagslokaler ska, förutom det som framgår av 8 och 9 §§, följande kontrolleras:

1. veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,
2. tvåveckorsgränsen för körtid,
3. diagramblad, uppgifter och utskrifter från fordonsenheter och förarkort, och
4. företagets skyldigheter i fråga om betalning för förarnas logi och förläggning av förarnas arbete i enlighet med artikel 8.8 och 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.

Om en överträdelse upptäcks vid kontrollen, får företagets medansvar för andra aktörer i transportkedjan kontrolleras. Detta innefattar även kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att reglerna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.

En kontroll i företagets lokaler kan ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument eller uppgifter som begärts in från företaget.

⁴ Senaste lydelse 2021:1303. Ändringen innebär att tredje stycket tas bort.

8 kap.

Gränsöverskridande informationsutbyte

1 §⁵

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 40 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som *ankommer på* Sverige enligt artiklarna 17.2 och 22.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 40 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som Sverige *har* enligt artiklarna 17.2 och 22.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

2 §⁶

Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller på väg som styrelsen behöver för att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. *Uppgifterna ska vara indelade i följande kategorier:*

Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller på väg som styrelsen behöver för att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006.

1. *Typ av väg, som kan vara motorväg, riksväg eller annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i.*

2. *Typ av färdskrivare, med angivande av om färdskrivaren är analog, digital eller smart.*

Polismyndigheten ska samtidigt upplysa om hur många färdskrivare som har kontrollerats vid vägkontroller under det föregående året och antalet konstaterade överträdelser mot bestämmelserna i 9 kap. 1–5 §§ i denna förordning och vad överträdelserna består i.

Polismyndigheten ska efter varje genomförd kontroll på väg förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontrollen som krävs för riskvärdering, oavsett om några överträdelser har konstaterats eller inte.

⁵ Senaste lydelse 2021:310.

⁶ Senaste lydelse 2021:1303. Ändringen innebär bl.a. att andra och tredje stycket tas bort.

Underrättelseskyldighet

6 §

Polismyndigheten ska efter varje genomförd vägkontroll förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontrollen som krävs för riskvärdering, oavsett om det har konstaterats några överträdelser eller inte.

7 §

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om det vid en vägkontroll uppstått misstanke om att ett fordon's färdskrivare är manipulerad.

9 kap.

1 §⁷

Till böter döms den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning *eller bryter mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.*

Till böter döms den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning.

10 kap.

16 §⁸

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. det system för riskvärdering som avses i 7 kap. 13 §,

2. verkställigheten av förordning (EU) nr 165/2014, genomförandeförordning (EU) 2016/799, förordning (EG) nr 561/2006 och denna förordning, och

3. avgifter för kontroll i företags lokaler och för ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Föreskrifter om kontroll ska meddelas efter att Polismyndigheten har hört.

1. det system för riskvärdering som avses i 7 kap. 2 a §,

Transportstyrelsen ska höra Polismyndigheten innan föreskrifter om kontroll meddelas.

17 §

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om verkställigheten av lagen

⁷ Senaste lydelse 2021:310.

⁸ Senaste lydelse

(2026:000) om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2026.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Avsnitt 1 Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

För varje överträdelse anges sanktionsavgiftens belopp efter kolon.

Efter varje överträdelsekod A1–J2 markeras överträdelsens allvarlighetsgrad med en eller flera asterisker enligt följande:

****	synnerligen allvarlig överträdelse
***	mycket allvarlig överträdelse
**	allvarlig överträdelse
*	mindre överträdelse

Förordning (EU) nr 165/2014

H Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad

Överträdelse av artikel 27 genom att föraren

H2	***	innehär eller använder fler än ett eget förarkort: 6 000 kronor,	
H3	****	framför fordonet med ett förfalskat förarkort: 20 000 kronor,	
H4	****	framför fordonet med ett förarkort som föraren inte är rättmätig innehavare av: 20 000 kronor,	
H5	****	framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar: 8 000 kronor.	H5 **** framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar: 20 000 kronor.

Överträdelse av artikel 32.1 genom att

H6	***	färdskrivaren inte fungerar korrekt (t.ex. inte kontrollerats, kalibrerats och plomberats på rätt sätt): 4 000 kronor.
----	-----	--

¹ Senaste lydelse 2025:357.

1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs att 6 § förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Vid ett urval av vilken arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras ska Transportstyrelsen beakta ett företags riskvärde enligt 7 kap. 13 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Föreslagen lydelse

6 §¹

Vid ett urval av vilken arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras ska Transportstyrelsen beakta ett företags riskvärde enligt 7 kap. 2 a § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2026.

1.7 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikdataförordningen (2019:382)
dels att 6 kap. 2 § ska upphöra att gälla,
dels att 6 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

3 §¹

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i det register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses

1. i 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,

2. i 4 kap. brottsbalken,

3. i 6 kap. 1, 1 a, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 10 a, 11 eller 12 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,

4. i 8 kap. 1, 4, 4 a, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,

5. i 9 kap. 1, 3, 4, 5, 6, 6 a eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,

6. i 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,

7. i 11 kap. brottsbalken,

8. i 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken,

9. i 13 kap. brottsbalken,

10. i 14 kap. 1, 2, 3 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 14 kap. 13 § brottsbalken,

11. i 15 kap. 1, 10, 11 eller 12 § brottsbalken eller 15 kap. 1 och 15 §§ brottsbalken,

12. i 16 kap. 10 a § eller 16 kap. 10 a och 17 §§ brottsbalken,

13. i 17 kap. 1, 2, 4, 5 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 17 kap. 16 § brottsbalken,

14. i 29 kap. 1 eller 4 a § miljöbalken,

15. i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

16. i narkotikastrafflagen (1968:64),

17. i skattebrottslagen (1971:69),

18. i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,

19. i 30 § första, andra, tredje eller fjärde stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

20. i 3 eller 3 a § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller någon av dessa paragrafer och 4 § samma lag,

21. i 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjölagen (1994:1009),

¹ Senaste lydelse 2025:652.

22. i 9 kap. 1 eller 1 a § vapenlagen (1996:67),
23. i 9 kap. 2 eller 3 § körkortslagen (1998:488),
24. i 20 eller 21 § lagen (1998:492) om biluthyrning,
25. i 5 kap. 1, 2 eller 3 § lagen (1998:506) om flyttning och kontroll av vissa punktskattepliktiga varor,
26. i 4 § lagen (1999:42) om förbud mot vissa hälsofarliga varor,
27. i 45 h § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,
28. i lagen (2000:1225) om straff för smuggling,
29. i 5 kap. 1 § fordonslagen (2002:574),
30. i 25, 26 eller 26 a § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
31. i 20 kap. 8 eller 9 § utlänningslagen (2005:716),
32. i 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,
33. i 2 eller 3 § bidragsbrottslagen (2007:612),
34. i 11 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
35. i 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
36. i 11 kap. 1, 3, 4 eller 6 § alkohollagen (2010:1622),
37. i 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210),
38. i 5 kap. taxitrafiklagen (2012:211),
39. i 3, 4, 5, 6, 7 eller 8 § lagen (2014:307) om straff för penningtvättsbrott,
40. i lagen (2014:406) om straff för vissa internationella brott,
41. i 10 kap. 1, 3, 4 eller 5 § djurskyddslagen (2018:1192),
42. i 23 eller 24 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,
43. i 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen (2022:367),
44. i 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:368) om nationella järnvägssystem,
45. i terroristbrottslagen (2022:666),
46. i lagen (2025:327) om internationella sanktioner,
47. i 12 eller 13 § lagen (2026:000) om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare,
47. i 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
48. i 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,
49. i 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,
50. i 4, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
51. i trafikförordningen (1998:1276),
52. i 9 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § förordningen (2004:865) om kör-
48. i 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
49. i 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,
50. i 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,
51. i 4, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),
52. i trafikförordningen (1998:1276),
53. i 9 kap. 1, 2, 3, 4, 5 eller 6 § förordningen (2004:865) om kör-

och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

53. i 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

54. i 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

55. i 12 kap. 1–4 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

54. i 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

55. i 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

56. i 12 kap. 1–4 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2026.

2 Färdskrivare vid vägtransporter

2.1 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.

2.2 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 (EU:s färdskrivarförordning). För att det ska vara möjligt att kontrollera att reglerna om kör- och vilotider följs är det väsentligt att uppgifterna i färdskrivaren är 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. Vidare anges att föraren endast får inneha ett giltigt förarkort och endast får 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 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.

2.3 Kontroller och sanktioner

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. 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 förordnade tjänstemän vid Transportstyrelsen. Vägkontroller av kör- och vilotider och färdskrivare utförs av Polismyndigheten och utgör en del av myndighetens trafikövervakningsverksamhet. Vägkontroller spelar särskilt stor roll för att upptäcka manipulation av färdskrivare, eftersom manipulation sällan kan uppdagas vid Transportstyrelsens granskning av inhämtade uppgifter. Såväl svenska som utländska fordon kontrolleras vid en vägkontroll. Kontrollerna genomförs av polismän och bilinspektörer. En bilinspektör är en civil tjänsteman inom Polismyndigheten med fordonsteknisk kompetens.

Det finns särskilda utbildningskrav för dem som utför kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare. Alla poliser i yttre tjänst kan arbeta med trafikövervakning och utföra t.ex. hastighetskontroller och nykterhetskontroller av förare, men det är enbart de som har genomgått föreskriven utbildning som får kontrollera kör- och vilotider och färdskrivare. Hos Polismyndigheten finns cirka 360 utbildade polismän och bilinspektörer med behörighet att utföra sådana kontroller. I 7 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser som genomför EU-gemensamma regler om minimikrav för kontrollers utförande. En kontrolltjänsteman ska vara försedd med särskild utrustning för att kunna kopiera, kontrollera och analysera uppgifterna från färdskrivaren. Det finns även kvantitativa krav om minsta antal kontroller som ska genomföras och vad som ska kontrolleras vid väg- respektive företagskontroller.

I fråga om vägkontroller ska sådana genomföras när som helst på olika platser och ska omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollerna. 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.

De reaktioner som aktualiseras vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kan vara såväl administrativa som straffrättsliga. Både förare och transportföretag kan hållas ansvariga vid överträdelser. Ett transportföretag som inte har följt regelverket eller som inte har gjort vad det ska för att förhindra dess förares överträdelser, ska påföras sanktionsavgift. Avgiften grundar sig på hur allvarlig överträdelsen är. Kan flera överträdelser konstateras räknas avgiften samman. Den sammanlagda sanktionsavgiften i en kontroll får dock inte överstiga 800 000 kronor eller en procent av företagets årsomsättning. Sanktionsavgift kan påföras såväl vid en företagskontroll som efter en vägkontroll. Det är Transportstyrelsen som, baserat på de uppgifter som myndigheten erhåller från företaget eller från Polismyndigheten, prövar frågan om sanktionsavgift. I vissa fall ska ett förskott för avgiften beslutas vid en vägkontroll. Det är då den polisman eller bilinspektör som utför vägkontrollen som beslutar om förskottet. I fråga om förare som bryter mot reglerna föreskrivs i huvudsak penningböter. För sådana brott kan en polisman – om förutsättningarna i övrigt är uppfyllda – utfärda ett föreläggande om ordningsbot. Lagföring kan i dessa fall alltså ske direkt vid vägkontrollen. För vissa brott föreskrivs dock strängare straff. Så är t.ex. fallet vid manipulation av färdskrivare. Utredning av sådana brott sker inom ramen för en förundersökning. Såväl förare som företrädare för företag som använt sig av fordon med manipulerade färdskrivare kan dömas till ansvar för manipulation av färdskrivare.

3 Behovet av nya regler

3.1 Manipulation och grovt missbruk av färdskrivare utgör de allvarligaste överträdelserna av regelverket

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. Det förekommer dock att förare och transportföretag på olika sätt manipulerar färdskrivaren så att den registrerar

felaktiga uppgifter, t.ex. att vila registreras i stället för körtid. Det innebär att färdskrivarens funktion som kontrollutrustning sätts ur spel. Detsamma gäller om utrustningen missbrukas på ett sådant allvarligt sätt att det inte går att kontrollera uppgifter om en viss förare. Med allvarligt missbruk kan bl.a. avses att föraren använder någon annans förarkort i färdskrivaren för att dölja hur lång förarens körtid har varit. Manipulation och allvarliga former av missbruk av färdskrivaren hotar trafiksäkerheten eftersom kör- och vilotidsreglerna syftar till att förhindra uttröttade förare att köra. Den tunga trafiken spelar en viktig roll för säkerheten på vägnätet. Lastbilar är inblandade i var femte dödsolycka i vägtrafiken och cirka 45 personer om året omkommer i Sverige i trafikolyckor där tung lastbil är inblandad. Sådana olyckor kan ha många olika orsaker och är ofta hänförliga till annat än föraren av det tunga fordonet. En trött förare bakom ratten på ett tungt fordon utgör dock en stor fara för trafiksäkerheten, eftersom olyckor med sådana fordon i många fall får allvarliga följder. Manipulation och missbruk av färdskrivare inverkar också negativt på den sunda konkurrensen på transportmarknaden och seriösa aktörer riskerar att konkurreras ut av åkerier som inte följer regelverket. Det kan också dölja allvarliga missförhållanden i fråga om förarnas arbetsvillkor.

Manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivaren syftar till att kringgå regelverket genom att omöjliggöra en korrekt kontroll av att reglerna följs. I fråga om de regler som gäller för den yrkesmässiga trafiken inom EU ingår manipulation av färdskrivare och användning av någon annans förarkort, förfälskade förarkort eller förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfälskade handlingar därför i uppräkningsav de allvarligaste överträdelserna av lagstiftningen, vilket kan leda till att företaget förlorar tillståndet att bedriva trafik. I den klassificering av allvarligheten av överträdelser som ska vara vägledande för de sanktioner som medlemsstaterna ska anta vid överträdelser av reglerna om färdskrivare tillhör dessa gärningar den högsta kategorin, ”synnerligen allvarlig överträdelse”.

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

3.2.1 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 skäligen misstanke om bedrägeri i fråga om färdskrivarutrustningen ha befogenhet att vidta vissa åtgärder för att bl.a. kunna utföra ytterligare provningar för att upptäcka förekomsten av

manipulationsutrustning och sådan utrustning – om den upptäcks – ska få avlägsnas och användas som bevismaterial. Det åligger dock medlemsstaterna att anta bestämmelser om kontrolltjänstemännens befogenheter. Mot den bakgrunden föreslog Transportstyrelsen i en framställan 2018 en ny lag om förbud mot manipulation av färdskrivare. Framställan remitterades dock inte och inga lagstiftningsåtgärder har hittills vidtagits med anledning av framställan.

3.2.2 Det är få som lagförs för manipulation av färdskrivare

Det saknas uppgifter om hur vanligt förekommande manipulation av färdskrivare är. I förslaget till EU:s färdskrivarförordning, COM(2011) 451 slutlig, anges ”En betydande andel av de fordon som kontrolleras av polis eller personal inom brottsbekämpande myndigheter konstateras bryta mot sociallagstiftningen. Ungefär en fjärdedel av dessa har befunnits bryta mot bestämmelserna om färdskrivare. Ständigt körs flera tusen tunga fordon på det transeuropeiska nätet med manipulerad färdskrivare eller ogiltigt kort. En sådan bristande efterlevnad av skyldigheterna beträffande minsta vilotid leder till trötta förare, vilket uppskattningsvis innebär en ökning av samhällskostnaderna för olyckor på 2,8 miljarder euro per år.” Uppgifterna har några år på nacken och ett av syftena med uppdaterade regler kring färdskrivare var att öka deras säkerhet och försvåra manipulation. Även nyare typer av färdskrivare kan dock manipuleras. Det är få som i Sverige lagförs för manipulation av färdskrivare. Det är sannolikt att sådana brott förekommer i långt högre utsträckning än vad som återspeglas i lagföringen. Det kan finnas flera anledningar till att lagföring inte sker i högre utsträckning. Faktorer som inverkar på möjligheten att upptäcka manipulation och utkräva ansvar för sådana brott är bl.a. kontrolltjänstemännens kompetens, kontrollernas genomförande, vilka befogenheter kontrolltjänstemännen har om misstanke om överträdelser uppstår och förmågan hos de olika myndigheter som är berörda att tillsammans arbeta på ett ändamålsenligt sätt. Det finns därför anledning att se över vilka åtgärder som behövs i dessa avseenden för att stärka förmågan att bekämpa och lagföra manipulation av färdskrivare.

Allvarligt missbruk av färdskrivaren, t.ex. i form av användning av någon annans förarkort, är på samma sätt som manipulation ägnat att kringgå regelverket och omöjliggöra en korrekt kontroll. Vid en företagskontroll kan det många gånger finnas förutsättningar för att upptäcka sådana överträdelser, eftersom analys och jämförelse av uppgifter från flera fordon och förarkort kan ske. Om överträdelser kan konstateras ska transportföretaget påföras sanktionsavgift. Möjligheterna att vid en vägkontroll upptäcka och fastställa huruvida allvarliga former av missbruk av färdskrivaren har ägt rum är dock ofta inte lika stora. Det är viktigt att även vid vägkontroller kunna vidta åtgärder för att utreda sådana överträdelser och säkerställa att ansvar kan utkrävas, bland annat eftersom utländska företag inte kontrolleras vid Transportstyrelsens företagskontroller. Även i fråga om allvarligt missbruk av färdskrivaren finns därför utrymme att se över vad som behöver göras för att motverka sådana överträdelser.

3.2.3 Det finns redan krav på utbildning som ska säkerställa kontrolltjänstemännens kompetens

Manipulation kan vara svårt att upptäcka. Olika typer av färdskrivare och nya tekniker för att manipulera dessa innebär utmaningar för kontrolltjänstemännen. Det är därför väsentligt att de har kunskap om den tekniska utvecklingen och om olika manipuleringsmetoder. I EU:s färdskrivarförordning finns krav på utbildning av kontrolltjänstemän. Europeiska kommissionen har fastställt vad en sådan utbildning ska innehålla, se Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1886 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller innehållet i grundutbildning och vidareutbildning för kontrolltjänstemän för analys av registrerade uppgifter och kontroll av färdskrivare. I den förordningen anges att utbildningen – som ska bestå av såväl teori som praktik – ska leda till att kontrolltjänstemän som utför vägkontroller bl.a. ska kunna identifiera bedrägerier och manipulering i fråga om alla färdskrivarversioner som är i omlopp. Även kontrolltjänstemän som utför företagskontroller ska kunna upptäcka färdskrivarbedrägerier, särskilt när det gäller felaktig användning av förarkort. Utbildningen ska vidare syfta till att kontrolltjänstemän ska ha kunskap om och praktiska färdigheter i användningen av särskilda kontrollverktyg, kontrollsystem och kontrollförfaranden för att analysera färdskrivardata och upptäcka manipulering av färdskrivare. Därutöver ska kontrolltjänstemän kunna fatta lämpliga beslut på grundval av tillgänglig information och bevisning och omständigheterna kring transporten. Medlemsstaterna ska fastställa metoder och materiel för att strukturera och tillhandahålla utbildningen enligt kraven i förordningen och ska regelbundet uppdatera sina utbildningsprogram för att återspegla regelförändringar och teknisk utveckling. Utbildning av kontrolltjänstemän sker i Sverige inom respektive myndighet, dvs. Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordning är direkt tillämpliga. Det får förutsättas att myndigheterna har rutiner för att säkerställa att den utbildning som tillhandahålls uppfyller kraven och att nödvändig kompetensutveckling äger rum. Det bedöms därför inte finnas något behov av att införa nationella regler om hur utbildningen ska utformas för att säkerställa kontrolltjänstemännens kompetens.

Kontrolltjänstemän ska vara försedda med utrustning för att kunna utföra kontroller av färdskrivaren och kopiera och analysera uppgifter från en digital färdskrivare. Kontrollkort, som behövs för att kontrolltjänstemännen ska kunna kopiera uppgifter från färdskrivaren, utfärdas av Transportstyrelsen. I fråga om vägkontroller, ansvarar Polismyndigheten för att upphandla övrig utrustning som behövs, t.ex. analysverktyg för att bearbeta och tolka uppgifterna från färdskrivaren. Det har inte framkommit indikationer på att det finns behov av att vidta några särskilda åtgärder för att säkerställa kontrolltjänstemännens tillgång till utrustning.

3.2.4 Kontrolltjänstemännens befogenheter bör stärkas

I fordonslagen finns bestämmelser om kontroller av färdskrivare, bl.a. i fråga om vissa befogenheter för den som utför kontrollen. Vägkontroller av färdskrivaren i ett fordon sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Fordonslagens bestämmelser om färdskrivarkontroller kompletteras av förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., där det finns närmare angivet vad som ska undersökas vid en vägkontroll. Vid en sådan ska förarens körtid, raster och viloperioder kontrolleras. Vidare ska kontroll ske av färdskrivarens funktion, av att periodisk besiktning skett inom föreskriven tid och av eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort. I förekommande fall ska kontroll även ske av att någon manipulationsutrustning inte används eller finns installerad i färdskrivaren (7 kap. 8 och 9 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

För att bilinspektörer och polismän ska kunna utföra en kontroll av färdskrivaren, föreskriver fordonslagen att han eller hon har rätt till tillträde till fordonet och slutna utrymmen i fordonet. Fordonslagen innehåller dock inte några bestämmelser om vad kontrolltjänstemannen får göra om det vid en färdskrivarkontroll uppstår misstanke om att färdskrivaren manipulerats eller missbrukats. Några möjligheter att med stöd av fordonslagen ingripa för att t.ex. säkra bevis om sådana överträdelser finns alltså inte.

I fråga om brottsliga gärningar finns möjligheter att vidta olika former av åtgärder för att utreda brott och säkra bevisning. Bestämmelser om straffprocessuella tvångsmedel vid förundersökning om brott finns i rättegångsbalken. I brådska fall finns möjligheter för en polisman att besluta om tvångsmedel. En förutsättning för att få vidta vissa åtgärder är dock att fängelse kan följa på brottet i fråga. I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om ansvar vid överträdelser av färdskrivarförordningen. Vissa gärningar kan även bedömas som brott enligt brottsbalken och straffskalan kan skilja sig då från den som gäller enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Det innebär att det kan uppstå osäkerhet i fråga om vilka åtgärder som kan vidtas i en viss situation. Till detta kommer att transportmarknaden är gränsöverskridande. 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 överträdelser av EU:s färdskrivarförordning som upptäcks i en medlemsstat, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat. Om en överträdelse som har begåtts i ett annat land upptäcks här i Sverige ska, enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., enbart sanktionsavgift påföras. Så kan t.ex. vara fallet i fråga om olika typer av missbruk av färdskrivaren som har ägt rum utanför Sverige. Fortgår överträdelsen inte här aktualiseras alltså inte någon straffrättslig påföljd. De straffprocessuella tvångsmedel som regleras i rättegångsbalken är då inte heller tillämpliga. Även utanför rättegångsbalken finns i vissa författningar befogenheter för polisman att besluta om tvångsmedel. Enligt polislagen (1984:387) får en polisman kroppsvisitera personer och genomsöka fordon. Så är t.ex. fallet om det behövs för att söka efter vapen

eller andra farliga föremål eller för att kunna omhänderta fordonsnycklar i syfte att förhindra rattfylleri. Bestämmelserna i polislagen om kroppsvisitation och genomsökning av fordon är dock inte tillämpliga vid misstanke om överträdelser av färdskrivarregelverket. Även enligt lagen (2023:474) om polisiära befogenheter i gränsnära områden finns möjligheter för en polisman att vidta kroppsvisitering och genomsöka transportmedel. När det gäller åtgärder för att förebygga eller upptäcka brottslig verksamhet, krävs att det är fråga om brott för vilket är föreskrivet fängelse i mer än ett år. Vägkontroller av färdskrivare genomförs oftast på andra ställen än i gränsnära områden. Därutöver innebär kravet på ett visst minimistraff för det brott som misstänks utmaningar i fråga om befogenheternas tillämpning i de fall som är aktuella i den här promemorian. Befogenheter att vidta tvångsåtgärder i samband med en vägkontroll finns även i klampningslagen (2024:1089), som reglerar möjlighet att hindra ett fordon fortsatta färd. Åtgärder enligt den lagen kan dock inte vidtas i syfte att utreda brott och säkra bevisning.

De möjligheter som finns i dagens reglering att vidta åtgärder för att utreda brott och säkra bevisning är alltså inte alltid tillräckliga för att så ska kunna ske vid överträdelser av färdskrivarregelverket. Detta gäller särskilt i situationer där sanktionsavgift utgör den reaktion som ska följa på en överträdelse, men där överträdelsen inte med tillräcklig säkerhet går att fastställa enbart med stöd av de uppgifter som framkommer vid kontrollen. Befintliga möjligheter att vidta åtgärder i nu aktuella syften gäller dessutom enbart för polismän. Polismän och bilinspektörer arbetar vanligtvis i grupp men det finns inga formella hinder mot att bilinspektörer utför kontroller utan närvaro av polisman. Även om bilinspektörer har getts vissa författningsreglerade befogenheter saknar de möjlighet att på egen hand ingripa vid misstänkt manipulation eller missbruk av färdskrivare. Det är många gånger en bilinspektör som utför en kontroll och kan fatta misstanke om manipulation eller missbruk av färdskrivaren. I sådana fall är det bilinspektören som befinner sig vid fordonet i fråga. Det finns därför skäl att stärka bilinspektörers befogenhet att ingripa när sådana misstankar uppstår. För att kontrolltjänstemännen ska ha lämpliga rättsliga befogenheter att effektivt kunna kontrollera att EU:s färdskrivarförordning efterlevs bör det vara tydligt vilka ingripanden som kan göras i samband med en kontroll för att kunna utreda och påföra sanktioner vid överträdelser. Många gånger kan behovet av att vidta åtgärder brådska för att det ska finnas reella möjligheter att kunna utreda sådana överträdelser och utkräva ansvar. Det bör därför skapas förutsättningar för kontrolltjänstemännen att snabbt kunna ingripa, om misstanke om manipulation eller missbruk uppstår och situationen brådskar.

När det gäller vad som ska kontrolleras vid en vägkontroll i fråga om eventuellt missbruk eller manipulation av färdskrivaren, regleras det i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. enligt vad som beskrivs inledningsvis i detta avsnitt. Bestämmelserna bedöms vara ändamålsenliga och det saknas därför behov av att ändra reglerna i detta avseende. För att möjliggöra kontroller på fler ställen finns det däremot skäl att se över reglerna i fordonslagen om kontrolltjänstemännens tillträdesrätt till områden där olika former av kontroller kan utföras.

3.2.5 Skärpta ansvarsbestämmelser

Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska den som bryter mot förbudet mot manipulation av färdskrivare i EU:s färdskrivarförordning dömas till böter. Manipulation av färdskrivare kan dock även falla under brottsbalkens bestämmelser om dataintrång eller urkundsförfalskning, vilka brott har fängelse i straffskalan. I tillämpningen har brott som avser manipulation av färdskrivare därför hanterats på olika sätt och lett till skilda påföljder. Vilket brott som faktiskt aktualiseras kan även skilja sig åt beroende på om det är fråga om en digital eller analog färdskrivare. I EU-regelverket finns krav på att medlemsstaterna ska fastställa effektiva sanktioner för överträdelse av färdskrivarreglerna. Sanktionerna ska stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är, i enlighet med hur överträdelsen har klassificerats enligt bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG 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 (kontrolldirektivet). Manipulation av färdskrivare utgör enligt den klassificeringen en synnerlig allvarlig överträdelse. För att förtydliga regelverket och skapa en enhetligare tillämpning som också återspeglar allvarlighetsgraden av brottet bör en ny ansvarsbestämmelse införas. Enligt EU:s färdskrivarförordning ska medlemsstaterna vidare förbjuda tillverkning, försäljning och liknande hantering av produkter som är konstruerade eller avsedda för att manipulera av färdskrivare. Några uttryckliga förbud eller ansvarsbestämmelser i fråga om sådana förhållanden finns inte i svensk rätt. För att förhindra befattningshavare med manipulationsutrustning och för att leva upp till färdskrivarförordningens krav bör lagstiftningsåtgärder vidtas även i detta avseende.

Om missbruk av färdskrivaren konstateras ska transportföretaget påföras sanktionsavgift. Avgiftens storlek ska återspegla allvarlighetsgraden av överträdelsen. Enligt kontrolldirektivet klassificeras tre typer av missbruk av färdskrivaren som synnerligen allvarliga överträdelse. Enligt nuvarande regler skiljer sig avgiften dock åt mellan dessa. För att de sanktionsavgifter som ska påföras vid olika former av allvarligt missbruk av färdskrivaren bättre ska överensstämma med klassificeringen finns skäl att se över avgifternas storlek för sådana överträdelse.

3.2.6 Myndighetssamverkan

För att säkerställa att kontroller och andra former av tillsyn genomförs på ett ändamålsenligt sätt finns det även skäl att se över de strategier och metoder som används vid kontrollerna. Medlemsstaterna ska enligt EU-regelverket se till att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas för väg- och företagskontroller. Transportstyrelsen har tagit fram en tillsynsstrategi, som beskriver hur tillsynen strategiskt ska genomföras vid de kontroller som Polismyndigheten och Transportstyrelsen utför. För att säkerställa att det finns goda rutiner för hur kontroller kan genomföras för att öka chanserna att upptäcka manipulation av färdskrivare och för hur ärenden som rör sådana överträdelse kan hanteras på ett ändamålsenligt sätt, bör en ny tillsynsstrategi beslutas. För att säkerställa att

Transportstyrelsen har den information som myndigheten behöver för att kunna stärka arbetet mot manipulation, bör Polismyndighetens uppgiftsskyldighet utökas.

4 Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

4.1 En ny lag införs

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.

Skälen för förslaget

Lag om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare

Som framgår av avsnitt 3 behövs förbättrade regler för att stärka arbetet mot manipulation och missbruk av färdskrivare genom att ge dem som utför färdskrivarkontroller ändamålsenliga och effektiva möjligheter att kunna ingripa vid misstänkt missbruk eller manipulation och genom förbättrade ansvarsbestämmelser. I denna promemoria föreslås därför att berörda kontrolltjänstemän ska ges ytterligare befogenheter och att det införs skärpta och nya straffansvar.

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. I avsnitt 4.2 föreslås att kontrolltjänstemän ska få kroppsvisitera föraren och genomsöka fordonet, vilket utgör inskränkningar i det skydd som regeringsformen tillerkänner den enskilde. 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 även andra föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna regleras i 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. 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 över-

trädelse av färdskrivarregelverket. I avsnitt 4.3 föreslås att brott som rör manipulation av färdskrivare framöver ska ha fängelse i straffskalan. Av 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen följer att annan rättsverkan av brott än böter inte kan meddelas på förordningsnivå. Även förslaget i det avsnittet kräver alltså att föreskrifterna meddelas i lag.

I fordonslagen finns bestämmelser om kontroll av fordons färdskrivare och de befogenheter som kontrolltjänstemän behöver för att utföra sådana kontroller. Ett alternativ skulle därför kunna vara att placera bestämmelser om befogenheter 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 överträdelse av sådana bestämmelser regleras inte i fordonslagen och inte heller vilka åtgärder som kan vidtas för att utreda misstänkta överträdelse. Färdskrivarkontroller utgör vidare endast en av de olika kontrollformer som regleras i fordonslagen. Mot den bakgrunden passar de i promemorian föreslagna bestämmelserna om ingripanden och ansvar vid allvarliga överträdelse av färdskrivarreglerna mindre väl in i fordonslagen. Någon annan lämplig lag på vägtransportområdet där bestämmelserna kan placeras finns inte heller. De bör därför samlas i en ny lag, lämpligen benämnd lagen om åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare. I den nya lagen kan dock en upplysningsbestämmelse om att det i fordonslagen finns vissa befogenheter för kontrolltjänstemän vid en kontroll av fordons färdskrivare införas.

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 det föreslås 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 ovan 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. Någon annan slags utrustning som eventuellt registrerar ett fordonets rörelser och förarens förhållanden för andra ändamål än att kunna kontrollera att författningsreglerade krav på kör- och vilotider följs bör inte omfattas av den föreslagna lagen.

Vilket regelverk som en transport omfattas av beror på till eller från vilket land transporter utförs, se avsnitt 2.2. Bestämmelserna i lagen bör kunna tillämpas vid missbruk och manipulation av färdskrivare, oaktat vilket av dessa regelverk som är tillämpligt. Genom att i lagen ange att med färdskrivare avses utrustning med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om ett fordonets förflyttningar och om förarens arbetspass, om utrust-

ningen är avsedd att installeras i fordon som enligt särskilda föreskrifter ska vara utrustat med färdskrivare saknar det 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 4.2.1 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.

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

4.2.1 Kroppsvisitering och genomsökning av fordon vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivare

Förslag: Om det i samband med en vägkontroll finns anledning att anta att föraren allvarligt missbrukat färdskrivaren genom att väsentligen ha åsidosatt vad som gäller för användning av förarkort, ska en polisman eller en bilinspektör få genomsöka fordonet eller fordonståget. Det får ske 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.

En polisman ska under samma förhållanden få kroppsvisitera fordonets förare för att söka efter sådana föremål.

Skälen för förslaget

Kontroller på väg av förarens arbetspass och användning av färdskrivare

Vid en vägkontroll ska förarens körtider, raster och viloperioder kontrolleras. Även förarens användning av färdskrivaren kontrolleras, bl.a. i fråga om att missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort inte ägt rum (7 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). För att det ska vara möjligt att kontrollera hur mycket en förare kört och om han eller hon tagit föreskrivna raster och viloperioder får föraren endast inneha ett giltigt förarkort och endast använda sitt eget personliga förarkort.

Det står inte alltid klart vilka ingripanden som kan göras vid misstänkt missbruk av färdskrivaren

För att kunna utföra de nämnda kontrollerna har en polisman och en bilinspektör enligt fordonslagen en rätt till tillträde till fordonet. Enligt EU:s färdskrivarförordning ska föraren dessutom på en kontrolltjänstemans begäran visa upp bl.a. förarkort eller diagramblad. Används en digital färdskrivare kopierar kontrolltjänstemannen uppgifterna från färdskrivarens fordonsenhet och från förarkortet, för att därefter granska dessa med hjälp av ett analysverktyg i en dator. I samband med en sådan

analys kan det framkomma indikationer på att färdskrivaren missbrukats. Det kan t.ex. handla om att uppgifterna eller omständigheterna i samband med kontrollen tyder på att en förare utöver sitt eget förarkort även har använt ett annat förarkort. Det kan t.ex. vara en annans persons förarkort eller ett förfalskat förarkort. För att kunna utreda huruvida detta faktiskt har skett, kan det krävas att det kortet hittas. Det gäller särskilt om det förarkort som använts är förfalskat. Det kan förväntas att en förare som på ett sådant sätt har missbrukat färdskrivaren inte kommer att medverka till att förhållandena utreds genom att överlämna andra kort som föraren disponerar. I sådana situationer står det dock inte alltid klart i vilken utsträckning som kontrolltjänstemännen kan ingripa kan vidtas. För att hitta ett föremål som använts för att missbruka färdskrivaren kan det krävas att kontrolltjänstemannen har rätt att leta efter ett sådant föremål. Den rätt till tillträde till fordon som föreskrivs i fordonslagen tar i första hand sikte på kontrolltjänstemannens behov av att kunna kopiera uppgifter från fordonsenheten och genomföra en kontroll av färdskrivaren. En vidare 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.

I rättegångsbalken finns bestämmelser om straffprocessuella tvångsmedel, t.ex. beslag, husrannsakan och kroppsvisitation, som får användas för att utreda brott. Enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken får husrannsakan göras 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 brottet. En förutsättning för detta är dock att det ska finnas anledning att anta att det har begåtts ett brott på vilket fängelse kan följa. Detsamma gäller för att en kroppsvisitation ska få genomföras med stöd av 28 kap. 11 § rättegångsbalken. Sådana åtgärder kräver normalt ett beslut från åklagare eller förundersökningsledare. I brådskande fall kan åtgärder dock vidtas av polisman.

Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska ett företag vars förare missbrukat färdskrivaren påföras sanktionsavgift, om företaget inte gjort det som det ska för att hindra överträdelsen. Överträdelser i fråga om missbruk av förarkort klassificeras som synnerligen allvarliga. Den sanktionsavgift som ska påföras företaget när sådana överträdelser upptäcks uppgår ofta till höga belopp. Påföljden för föraren stannar dock enligt förordningen vid penningböter. Under senare tid har förare som använt en annans persons förarkort dömts för missbruk av urkund eller för urkunds förfälskning, vilka brott har fängelse i straffskalan. Vid en sådan rubricering kan det finnas förutsättningar enligt rättegångsbalken att besluta om husrannsakan eller kroppsvisitation. För den enskilde beslutsfattaren kan det emellertid framstå som oklart om förutsättningarna för en husrannsakan eller kroppsvisitation är uppfyllda. Om en överträdelse har begåtts utomlands men upptäcks vid en kontroll här i Sverige medför överträdelsen dessutom enbart en sanktionsavgift för föraren (9 kap. 9 och 12 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Det kan alltså finnas situationer där rättegångsbalkens bestämmelser om tvångsmedel inte kan tillämpas. Förutsättningarna för att kunna utreda överträdelser och påföra sanktioner bör dock vara likvärdiga, oavsett vilken ansvarspåföljd som aktualiseras eftersom allvarlighets-

graden 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. Mot bakgrund av att ett förarkort eller liknande föremål enkelt kan skaffas undan kan det krävas omedelbara åtgärder för att för att bevisning inte ska gå förlorad. För att kontrolltjänstemännen ska ha lämpliga och nödvändiga befogenheter för att kunna utföra den kontroll som krävs enligt 7 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns det därför skäl att överväga om det bör införas tydliga befogenheter för dem att genomsöka fordon och kroppsvisitera föraren.

Polismän och bilinspektörer bör ges stärkta möjligheter att ingripa vid misstänkt missbruk av färdskrivaren

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. Utöver att det krävs reglering på lagnivå får en sådan begränsning göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och begränsningen 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. Att använda någon annans förarkort eller ett förfalskat förarkort ingår bland de allra allvarligaste överträdelserna av regelverket. Att på ett effektivt sätt kunna ingripa mot missbruk av färdskrivaren utgör ett sådant ändamål som är godtagbart i ett demokratiskt samhälle. En begränsning av skyddet mot kroppsvisitation och husrannsakan får vidare inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet. Åtgärderna måste alltså stå i rimlig proportion till vinsten med dem. 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 innebär dock generellt sett inte en lika stor integritetskränkning som en husrannsakan i ett hem. Fordonet tillhör heller i regel inte föraren, utan utgör 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 att det i första hand är fråga om fordon i kommersiell trafik, där inblandade aktörer i högre 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 utgöra 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. De aktuella över-

trädelserna går i vissa fall inte att bevisa om man inte hittar det föremål som har använts vid missbruket. Mot den bakgrunden bör vikten av att kunna genomöka fordonet och kroppsvisitera föraren i syfte att hitta sådana föremål uppväga det intrång som detta innebär för den enskilde. Kroppsvisitering och genomökning av fordon kan därmed generellt inte anses vara oproportionerliga för det angivna ändamålet.

För att kunna utreda och beivra överträdelser krävs många gånger att det förarkort eller liknande föremål som har använts vid missbruket hittas. Ett sådant föremål är enkelt att undanskaffa och de aktuella situationerna får därför i allmänhet antas kräva ett omedelbart ingripande. En uttrycklig möjlighet att genomöka fordon och kroppsvisitera föraren bör därför införas. Möjligheten bör dock 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 huruvida föraren har följt kör- och vilotidsreglerna. Det bör då vara fråga om situationer där föraren väsentligt har åsidosatt vad som gäller för användning av förarkort och som klassificeras som synnerligen allvarliga överträdelser, dvs. användning av någon annans förarkort, av ett förfalskat förarkort eller av förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfälskade handlingar (jfr överträdelser H3–H5 i bilaga III till kontrolldirektivet). Kroppsvisitationen och genomökningen ska vidare syfta till att hitta föremål som kan ha använts vid missbruket. Med föremål avses alltså i första hand ett förarkort eller något annat kort med liknande funktion. Åtgärderna får alltså inte vidtas i andra syften. Utöver att det ska finnas anledning att anta att sådant missbruk har ägt rum bör det även krävas att det finns omständigheter som talar för att föremål som kan ha använts vid missbruket kan finnas hos föraren eller i fordonet. Omständigheter som kan tala för detta kan till exempel 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 en avvikande användning av förarkort kan ses i närtid eller vid upprepade tillfällen under en längre period kan det vara omständigheter som talar för att föremål som kan ha använts vid missbruket kan finnas hos föraren eller i fordonet. Om ett misstänkt missbruk å andra sidan har ägt rum långt tillbaka i tiden kan detta tala mot att föraren alltså 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 lagts 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 genomökning bör därför vid behov kunna ske av hela ekipaget, dvs. av fordonståget. För att klargöra detta bör det uttryckligen framgå av bestämmelsen.

Såväl en polisman som en bilinspektör bör få befogenhet att genomöka fordonet. I lagen bör det därför klargöras vad som avses med en bilinspektör. I sammanhanget kan det anmärkas att en bilinspektör inte har någon rätt att använda våld för sin tjänsteutövning. 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. I likhet med

bestämmelsen om kroppsvisitering i klampningslagen (2024:1089), bör befogenheten i den föreslagna lagen att kroppsvisitera föraren vara förbehållen en polisman (jfr prop. 2024/25:14 s. 58–59). Om kroppsvisitering bedöms vara nödvändig eller om en åtgärd kan kräva våldsanvändning, ska en polisman tillkallas. I sammanhanget 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. Genomsökning av fordon och kroppsvisitering av förare utgör ingripande åtgärder. Som framgår av avsnitt 4.2.3 gäller bestämmelserna i 5 § förvaltningslagen (2017:900) om proportionalitet vid ingripanden. I det avsnittet föreslås också bestämmelser om verkställighet av kroppsvisitation.

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 persons förarkort kommer bevisningen i första hand utgöras av utskrifter av uppgifterna från färdskrivaren och förarkort, tillsammans med eventuella 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 sända 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.

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

Förslag: Om det i samband med en kontroll av ett fordons färdskrivare finns anledning att anta att färdskrivaren är manipulerad, ska en bilinspektör vid fara i dröjsmål få genomsöka fordonet eller fordonsståget för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen. En bilinspektör får under samma förhållanden 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.

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

Skälen för förslaget

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 4.3.2). Om det i samband med en kontroll av ett fordon färdskrivare finns anledning att anta att ett fordon färdskrivare är manipulerad kan en förundersökning om brott inledas. Vid en förundersökning kan också straffprocessuella tvångsmedel enligt rättegångsbalken användas. Sådana åtgärder kräver normalt ett beslut av åklagare eller förundersökningsledare. Under vissa förutsättningar kan en polisman besluta om och verkställa tvångsmedel.

Vid en kontroll av ett fordon färdskrivare ska det i förekommande fall kontrolleras att någon manipulationsutrustning inte används eller finns installerad i färdskrivaren (7 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Som redan nämnts har kontrolltjänstemän enligt fordonslagen rätt till tillträde till fordonet och slutna utrymmen i fordon för att utföra kontroller. Redan genom den befogenheten finns möjlighet att i viss utsträckning undersöka om det i fordonet finns eventuell manipulationsutrustning. Om det uppstår en mer konkretiserad 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 4.3.2 ska fängelse ingå i straffskalan för manipulation, varför det kan 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 fås 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. Är det 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 in-
väntas.

*En bilinspektör bör få genomöka fordonet och omhändertaga föremål vid
misstänkt manipulation*

Vid en kontroll av färdskrivaren kan det uppstå misstanke om att den är
manipulerad. Som anges ovan kan det då uppstå behov av att kunna
genomöka fordonet. När en misstanke om manipulation uppstår vet kont-
rolltjänstemannen ofta inte på vilket sätt färdskrivaren är manipulerad.
Manipulationen kan ha skett med hjälp av utrustning eller föremål som är
lätt att undanskaffa. En polisman har befogenhet att vid fara i dröjsmål
företa husrannsakan enligt rättegångsbalken, och kan alltså med stöd av
den befogenheten genomöka fordonet. En bilinspektör har inte någon
sådan befogenhet. Det kan dock finnas skäl att införa en rätt för en bilin-
spektör att kunna genomöka ett fordon även vid misstänkt manipulation.

I avsnitt 4.2.1 redogörs för de överväganden som görs i fråga om försla-
get att kontrolltjänstemän ska få genomöka ett fordon vid misstänkt miss-
bruk av färdskrivaren. Samma överväganden gör sig gällande även här.
Manipulation av färdskrivare utgör, 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 införa en rätt att genomöka ett fordon
även när färdskrivaren misstänks vara manipulerad. Det kan många gånger
vara viktigt att omedelbart kunna ingripa eftersom risken annars är stor att
utredningen försvåras och att ett eventuellt brott inte går att lagföra. Den
kontrolltjänsteman som befinner sig vid fordonet för kontroll bör därför ha
möjlighet genomföra en sådan genomökning, oaktat om det är en polis-
man eller en bilinspektör. En bilinspektör, som dessutom många gånger är
den som har särskild kunskap i fråga om hur fordonet och färdskrivaren är
beskaffade, bör därför ges en sådan befogenhet. För att motsvara de förut-
sättningar som gäller för en polisman enligt rättegångsbalken, bör det i
bestämmelsen anges att befogenheten gäller vid fara i dröjsmål. Om situa-
tionen är sådan att det finns förutsättningar att avvakta ett beslut från åkla-
gare eller undersökningsledare, kan bilinspektören inte ingripa med stöd
av den nu föreslagna befogenheten. I vissa fall kan det finnas skäl att kunna
genomföra en kroppsvisitation av föraren. Det bör inte införas någon rätt
för en bilinspektör att kroppsvisitera föraren. Om ett sådant behov uppstår
får alltså en polisman tillkallas. En bilinspektör kan dock, inom ramen för
en genomökning av fordonet, undersöka väskor och andra föremål som
påträffas i fordonet.

Förekomsten av vissa föremål i fordonet kan tyda på att färdskrivaren är
manipulerad. Det kan t.ex. vara en magnet eller en fjärrkontroll. Redan i
samband med en kontroll av färdskrivaren enligt fordonslagen kan sådana
föremål vara upptäckbara. Det kan vara enkelt för föraren att undanskaffa
dessa och det kan därför ha stor betydelse att en kontrolltjänsteman
omedelbart kan ingripa. 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 bör

en bilinspektör under samma förhållanden ges en rätt att omhänderta sådana föremål.

Kontroller av att manipulationsutrustning inte är installerad eller används i ett fordonets färdskrivare görs vanligen vid en vägkontroll. Sådana kontroller kan dock även ske i företagets lokaler (se 7 kap. 12 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Kontroller i företagslokaler ska organiseras på grundval av tidigare 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 (7 kap. 11 §). Polismyndigheten kan medverka vid en kontroll i ett företags lokaler. De nu aktuella befogenheterna bör därför kunna tillämpas även i samband med sådana kontroller.

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 promemoria föreslås även en rätt för en bilinspektör att vid fara i dröjsmål omhänderta föremål, om manipulation misstänks. Om manipulationsutrustning som inte lätt låter sig avlägsnas från fordonet upptäcks vid en kontroll bör det finnas möjlighet att avvakta beslut från en förundersökningsledare eller åklagare att vidta tvångsmedel enligt reglerna om detta i rättegångsbalken. Efter ett sådant beslut kan utrustning avlägsnas från fordonet och tas i beslag. I avsnitt 7.2 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 4.3.3 föreslås vidare en straffbestämmelse för tillverkning, överlåtelse och andra typer av förehavanden med manipulationsutrustning.

I 36 kap. 12 § brottsbalken finns vidare bestämmelser om 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 såldes bestämmelser om förverkande som kan vara tillämpliga på manipulationsutrustning, både när brott begåtts men även 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.

4.2.3 Verkställighet, anmälan och dokumentation

Förslag: Kroppsvisitation 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 kroppsvisitation eller ett omhändertagande 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 från vilken

egendomen omhändertogs, om det inte finns särskilda skäl att lämna den till någon annan.

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

Polismyndigheten ska få meddela föreskrifter om verkställighet av den nya lagen.

Skälen för förslaget

Proportionalitetsprincipen gäller vid ingripanden

I denna promemoria föreslås att genomsökning av fordon, kroppsvisitation av föraren och omhändertagande av föremål ska få ske under vissa förhållanden. I rättegångsbalken finns särskilt angivet att sådana åtgärder får beslutas endast om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller för något annat motstående intresse (se 27 kap. 1 § tredje stycket, 28 kap. 3 a § och 28 kap. 13 § första stycket). De åtgärder som föreslås i denna promemoria kommer inte att beslutas med stöd av rättegångsbalken, utan med stöd av den föreslagna lagen. Att en myndighet får ingripa i ett enskilt intresse endast under vissa förutsättningar framgår dock av förvaltningslagen. I 5 § tredje stycket i den lagen anges att så 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 kodifierar den i praxis erkända proportionalitetsprincipen. I förarbetena framhålls också 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 ankommer på beslutsfattaren att göra en bedömning av om åtgärden är proportionerlig. Om en genomsökning av ett fordon, en kroppsvisitation eller omhändertagande av föremål inte står i rimlig proportion till den fördel för det allmänna som kan uppnås, bör åtgärden inte vidtas.

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 kroppsvisitering 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. De aktuella åtgärderna kommer att äga rum i samband med vägkontroller av kör- och vilotider och färdskrivare, vilka kan genomföras på olika platser och under skilda förhållanden. Vid vissa kontrollplatser finns en bod eller mindre byggnad, men många gånger kommer det inte 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 onödigt uppmärksamhet och att förarens 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 uppgår 11 % av antalet anställda lastbilsförare hos svenska åkerier av kvinnor. Inom EU uppskattas i genomsnitt att omkring 4 % av lastbilsförarna är kvinnor. Av antalet poliser i Sverige utgörs 35 % 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 hänsyn behöva tas, 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. 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 fatta beslut om att inleda förundersökning. En förundersökning inleds även genom att en polisman beslutar om och verkställer ett tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken. De åtgärder som föreslås i den nya lagen beslutas inte med stöd av rättegångsbalkens regler. De utgör dock ingripande åtgärder och kan innebära att en förundersökning ska inledas. Den som har genomfört en genomsökning, en kroppsvisitation eller ett omhändertagande enligt lagen bör därför 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 enligt 27 kap. rättegångsbalken eller återlämnas till den från vilken egendomen omhändertogs, 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 genomsökning och kroppsvisitering 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 anges i protokollet. I 27 kap. 13 § rättegångsbalken finns bestämmelser om protokollföring av beslag och vilka uppgifter som ska anges i protokollet. Det bör 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 bestämmelserna är att den polisman eller bilinspektör som rent faktiskt utför kontrollen snabbt ska kunna vidta nödvändiga åtgärder. Det kommer alltså vara samma person som beslutar åtgärden och som verkställer den.

Verkställighetsföreskrifter

Polismyndigheten kan komma att behöva meddela föreskrifter om verkställigheten av den nya lagen. Ett bemyndigande om detta kan lämpligen placeras i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

4.3 Straffansvar vid manipulation av färdskrivare och vid hantering av manipulationsutrustning

4.3.1 Ett straffrättsligt ansvar

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

Skälen för förslaget

Krav på sanktioner

I EU-regelverket finns krav på medlemsstaterna att anta bestämmelser om sanktioner vid överträdelse 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. I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser som kompletterar EU:s färdskrivarförordning, bl.a. i fråga om ansvar när regelverket inte följs. Liknande krav som i EU-regelverket på att föreskriva sanktioner vid överträdelse 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 (se 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 fängade 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.

En straffsanktion utgör en lämplig reaktion på gärningar som anknyter till manipulation av färdskrivare

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 har ankommit på det 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 vissa 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 överträdelsen. 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 riktar mot ges tillfälle att yttra sig innan 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 för vilka sanktionsavgift ska påföras, och förskott i förekommande fall ska beslutas, är förhållandevis okomplicerade och kan slås fast redan vid en vägkontroll, dvs. de kräver 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 utgör 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 färdskrivarregelverket men har inte några befogenheter att vidta åtgärder som motsvarar sådana 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 av färdskrivaren. Det saknas därmed förutsättningar för att införa bestämmelser om sanktionsavgift och förskott för sådan avgift för dessa överträdelse enligt den modell som finns på området i dag. Det ska också framhållas att manipulation av färdskrivare utgör 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 klandervärt att reaktionen inte bör stanna vid en administrativ påföljd.

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 utgör därför vid en sammantagen bedömning det mest effektiva sättet att reglera ansvaret för de aktuella gärningarna.

4.3.2 Straffet för manipulation skärps

Förslag: 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 förfälskas, 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.

Skälen för förslaget

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 hör till de allvarligaste överträdelserna av regelverket.

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 i ett fordon använder s.k. radarvarnare och liknande anordningar. 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 undvika 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 förfälskning 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 urkundsförfälskning, där straffet för normalgraden av brottet är fängelse i högst två år. Är brottet att anses som ringa, döms för förvanskning av urkund till böter eller fängelse i högst sex månader.

De gärningar som faller under den föreslagna straffbestämmelsen 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 manipulations-

utrustning 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 urkunds-förfalskning kan vara av väldigt varierande slag och vara olika allvarliga. Gärningar som utgör färdskrivarmanipulation bedöms generellt inte vara så pass allvarliga att ett maximistraff om två års fängelse är motiverat. Även de kan dock vara av varierande svårighetsgrad. I vissa fall kan uppgifter ha förvanskats under en lång tid, vilket kan innebära att tillförlitligheten av en stor mängd uppgifter inte går att säkerställa. För att återspegla de situationer som kan bli aktuella bör straffskalan sträcka sig från böter till 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 4.1 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 ovan 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.

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 överförs. 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 de som anges i EU:s färdskrivarförordning. De ord som används i straffbestämmelsen kan också behöva anpassas till att bättre överensstämma med det svenska språket. 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 ovan 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, vilket 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 företags 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 mjukvarumaniplerad. 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 överträdelser, om företaget inte har gjort vad som har ankommit på det 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 företagans 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 förarens 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 promemoria 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 straffföreläggande 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. 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.

Överträdelser som begås inom företagets verksamhet ska påverka företagets riskvärde

Enligt artikel 9 i kontrolldirektivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem. 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 förordningar om kör- och vilotider och om färdskrivare. Kontrolldirektivets bestämmelser om riskvärdering är genomförda i 7 kap. 13 § 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 har inte bara betydelse för de företagskontroller som Transportstyrelsen utför. Även Polismyndigheten har vid vägkontroller numera tillgång till uppgifter om riskvärdering. Bestämmelsen bör därför flyttas så att den inte längre ligger under rubriken Kontroll i företagets lokaler. Den ändrade beteckningen medför behov av följdändringar i bemyndigandet till Transportstyrelsen i 10 kap. 16 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och i hänvisningen i 6 § förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

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 uppräknade av de allvarligaste överträdelseerna 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. I avsnitt 6 föreslås att Transportstyrelsen även framöver ska få uppgifter om lagöverträdelser i fråga om manipulation som styrelsen behöver för att utöva sin tillsyn över dem som bedriver yrkesmässig trafik.

4.3.3 Straffansvar även för befattning med manipulationsutrustning

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 döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Skälen för förslaget: Artikel 32.5 i EU:s färdskrivarförordning ålägger medlemsstaterna att 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 4.3 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 åläggs 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. Ovan straffbeläggs användning av fordon med sådan utrustning. 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 överlåta 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 för-

säljning 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.

5 Höjd sanktionsavgift vid visst allvarligt missbruk av färdskrivaren

Förslag: Transportföretaget ska påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor om föraren i strid med artikel 27 i EU:s färdskrivarförordning framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller falska handlingar.

Skälen för förslaget: I artikel 27 i EU:s färdskrivarförordning finns bestämmelser om användning av förarkort. I artikel 27.2 anges att föraren endast får inneha ett giltigt förarkort och endast får använda sitt eget personliga kort. I bilaga III till kontrolldirektivet räknas fyra olika överträdelser av artikeln upp (se H2–H5). Tre av dessa klassificeras som synnerligen allvarliga överträdelser: att föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort (H3), att föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av (H4) och att föraren framför fordonet med ett förarkort som har erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar (H5). För överträdelser av artikel 27.2 ska sanktionsavgift påföras transportföretaget, om företaget inte gjort det som det ska för att hindra överträdelsen, se 9 kap. 5 och 8 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Enligt bilagan till den förordningen uppgår sanktionsavgiften för de två förstnämnda överträdelserna till 20 000 kronor medan den sist nämnda överträdelsen medför en sanktionsavgift om 8 000 kronor.

Det var under 2018 som sanktionsavgiften höjdes till 20 000 kronor för överträdelse H3 och H4 efter ett förslag av Transportstyrelsen i rapporten Förändring av sanktionssystem för kör- och vilotider, Delrapport 2 i regeringsuppdrag N2015/06815/MRT. Enligt rapporten handlar överträdelser avseende förfalskning och körning på annans förarkort om medvetet fusk som innebär att regelverken och kontrollsystem sätts ur spel. I rapporten föreslogs därför att sanktionsavgifterna borde höjas för att motverka sådana överträdelser. I fråga om överträdelse H5 föreslogs dock att sanktionsavgiften om 8 000 kronor skulle behållas.

När det gäller överträdelsen att köra på ett förfalskat förarkort eller en annans förarkort är syftet i de allra flesta fallen att kringgå reglerna om kör- och vilotiderna genom att en och samma förare ska kunna köra längre utan vila genom att använda fler förarkort. Detsamma gäller i vissa, men

inte alla, fall när ett förarkort används som har erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar. Ett exempel på situationer där en förare medvetet försöker kringgå reglerna är när en förare felaktigt förlustanmält sitt förarkort för att erhålla ett ersättningskort och föraren sedan fortsätter att köra på sitt förlustanmälda kort efter att denne börjat använda sitt ersättningskort. Körningar med det förlustanmälda kortet bedöms i de fallen som körning med dubbla förarkort (H2) medan körningar med det nya förarkortet anses som körning med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter (H5).

I samband med att vissa ändringar i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. förslogs under våren 2025 på grund av ändringar i kontrolldirektivet framförde Transportföretagen i sitt remissvar att det saknas logik i att sanktionsavgiften för överträdelse H5 är 8 000 kronor och att avgiften, i likhet med avgiften för överträdelserna H3 och H4, borde uppgå till 20 000 kronor.

Mot bakgrund av att även överträdelse H5 kan innebära ett medvetet och utstuderat agerande i syfte att vilseleda och kringgå regelverket föreslås att sanktionsavgiften höjs från 8 000 kronor till 20 000 kronor.

I februari 2025 beslutades ändringar i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som bl.a. innebär att ett transportföretag ska meddelas en varning i stället för att påföras sanktionsavgift, om en varning är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheterna i övrigt. En varning bör dock inte anses tillräcklig i vissa fall, bl.a. om överträdelsen kan antas ha utgjort ett led i ett systematiskt åsidosättande av regelverket eller kan antas ha begåtts i syfte att kringgå regelverket eller väsentligen försvåra kontroll, se 9 kap. 10 § andra stycket. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2026.

6 Förbättrade regler om tillsyn

Förslag: Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi i fråga om kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare. Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten ska bistå Transportstyrelsen i att utarbeta strategin. Av strategin ska det särskilt framgå hur arbetet med att förebygga, förhindra och upptäcka samt lagföra manipulation av färdskrivare ska stärkas.

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om det vid en vägkontroll uppstår misstanke om att ett fordon's färdskrivare är manipulerat.

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om ytterligare brott i fråga om färdskrivare.

Skälen för förslaget

En tillsynsstrategi med särskilt fokus på manipulation

Enligt kontrolldirektivet ska varje medlemsstat ha en nationell tillsynsstrategi, som ska tillämpas för såväl väg- som företagskontroller.

Transportstyrelsen ansvarar sedan 2009 för att det finns en svensk tillsynsstrategi (7 kap. 2 § andra stycket förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Den senaste strategin beslutades 2022, efter att Transportstyrelsen inhämtat synpunkter från Polismyndigheten.

Manipulation av färdskrivare åsidosätter hela regelverket och omöjliggör en korrekt kontroll av kör- och vilotidsreglerna. Det är därför angeläget att det finns goda rutiner inom myndigheterna för att kunna upptäcka och motverka sådana överträdelser. I samband med att kommissionen 2009 ändrade kontrolldirektivet i syfte att förebygga och upptäcka manipulation av färdskrivardata beslutade kommissionen även en rekommendation om riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder när det gäller kontroller av färdskrivare vid vägkontroller och på auktoriserade verkstäder (2009/60/EG). Syftet med rekommendationen är att uppmuntra och stödja medlemsstaterna att anta förfaranden och metoder för att öka möjligheterna att förhindra och upptäcka manipulation av färdskrivare. I rekommendationen anges bl.a. att färdskrivare ska vara konstruerade och installerade så att de registrerade uppgifternas riktighet ska kunna säkerställas men att det utan regelbundna kontroller inte går att garantera att manipulationsutrustning inte senare installeras och används. Vidare anges att medlemsstaterna därför bör utveckla lämpliga och effektiva åtgärder för att öka chanserna att upptäcka manipulationsutrustning och genomföra tillräckligt många och omfattande kontroller. Enligt rekommendationen bör kontrollverksamheten organiseras så att kontroller av att manipulationsutrustning inte är installerad utförs i samband med andra kontroller, t.ex. trafiksäkerhetsprovningar och kontroller av körtidsreglerna, och medlemsstaterna bör se till att kontrolltjänstmännen får tillräckligt med information och vägledning för att de ska kunna genomföra sådana kontroller och besiktningar av fordon på vägarna. Rekommendationen beskriver vissa olika metoder och förfaranden som kan tillämpas vid kontroller. Rekommendationen är dock inte uttömmande utan det är upp till medlemsstaterna att välja vilka metoder och villkor som ska användas vid kontrollerna och att detta kan återspeglas i den nationella tillsynsstrategin. Enligt rekommendationen kan medlemsstaterna utveckla ytterligare eller andra metoder för att kontrollera fordonen, t.ex. om önskat resultat inte kan åstadkommas genom att tillämpa de där beskrivna metoderna.

Som anges i kommissionens rekommendation förändras metoderna för att manipulera färdskrivarsystemet ständigt i takt med den tekniska utvecklingen. Arbetet med att upptäcka och förebygga färdskrivarmanipulation är därför en löpande process som kräver ständig uppmärksamhet. För att på ett effektivt sätt kunna upptäcka, utreda och lagföra manipulation av färdskrivare är det väsentligt att det finns lämpliga och uppdaterade metoder för detta, liksom att det finns goda rutiner för hanteringen av sådana frågor såväl inom som mellan de berörda myndigheterna. Det är därför lämpligt att utarbeta en ny nationell tillsynsstrategi som särskilt belyser hur arbetet med att förebygga, förhindra och upptäcka samt utreda och lagföra manipulation av färdskrivare ska stärkas. Polismyndigheten ansvarar för vägkontroller av regelverket. Myndigheten bör därför bistå Transportstyrelsen vid utarbetandet av strategin. Utöver Polismyndigheten har dock även Åklagarmyndigheten en central roll vid

utredning och lagföring av bl.a. manipulation. Även Åklagarmyndigheten bör därför bistå Transportstyrelsen vid utarbetandet av tillsynsstrategin.

Kontroller av färdskrivarens funktion och att manipulationsutrustning inte är installerad utförs normalt vid vägkontroller. Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska sådana kontroller utföras även vid kontroller i företags lokaler (7 kap. 12 §). En kontroll i företags lokaler kan dock ersättas med en kontroll hos Transportstyrelsen av dokument eller uppgifter som begärs in från företaget. I praktiken är det så Transportstyrelsen genomför företagskontroller. Det är bilinspektörer och polismän som har teknisk kompetens att utföra kontroller av färdskrivare. För att effektivisera kontrollerna, särskilt i fråga om färdskrivare, kan det finnas fördelar med att utföra myndighetsgemensamma kontroller i företags lokaler. Av tillsynsstrategin bör det därför framgå under vilka förhållanden Transportstyrelsen och Polismyndigheten gemensamt kan utföra kontroller i ett företags lokaler.

Gemensamma kontroller i företagets lokaler skulle exempelvis kunna aktualiseras om det framkommit att företaget eller ett annat företag inom samma koncern använt ett fordon med manipulerad färdskrivare. Mot bakgrund av att manipulation utgör brott kan det dock även finnas förutsättningar att besluta om husrannsakan i fråga om företagets andra fordon eller hos företaget. Sådant beslut fattas med stöd av rättegångsbalkens regler och en eventuell husrannsakan genomförs då alltså av Polismyndigheten, utan medverkan av Transportstyrelsen.

Även i förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter anges att Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi i fråga om kontroller enligt AETR. Något behov av att ha olika tillsynsstrategier finns dock inte. Den tillsynsstrategi som ska utarbetas enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör avse kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare, oaktat vilket regelverk som är tillämpligt. För att klargöra att Polismyndigheten kan medverka vid kontroller i företags lokaler, bör det framgå av förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Någon ändring i fordonslagen krävs inte, eftersom det av den lagen redan framgår att berörda kontrolltjänstemän har nödvändiga befogenheter, bl.a. i fråga om tillträde till företagets lokaler m.m.

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen vid misstänkt manipulation

I samband med urval av företag till en företagskontroll, är uppgiften om att ett företag misstänks ha använt ett fordon med en manipulerad färdskrivare av intresse. Det är först när någon lagförts för ett brott och domen eller beslutet fått laga kraft som Transportstyrelsen underrättas och överträdelsen läggs in i riskvärderingssystemet. Det kan dock ta viss tid att utreda och lagföra någon för brott avseende manipulation. Det är fråga om mycket allvarliga brott som sätter regelverket helt ur spel. För att Transportstyrelsen redan i ett tidigt skede ska kunna rikta sin tillsyn mot de företag som misstänks medvetet kringgå regelverket och snedvrida konkurrensen bör myndigheten redan vid en misstanke om manipulation få information om detta för att kunna väga in det vid urval av tillsynsobjekt.

Uppgifter om att ett företag använder fordon med en misstänkt manipulerad färdskrivare kan omfattas av förundersökningssekretess. Polismyndigheten ska redan lämna uppgifter till Transportstyrelsen om vägkontroller som Polismyndigheten utfört. Den regleringen bör kompletteras med en sekretessbrytande bestämmelse om att Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om det vid en vägkontroll uppstått misstanke om att ett fordonets färdskrivare är manipulerat.

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om ytterligare brott i fråga om färdskrivare

Många företag som utför transporter som omfattas av kör- och vilotidsregelverket bedriver yrkesmässig trafik. Sådana företag omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen) och yrkestrafiklagen (2012:210). I trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om krav som ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska uppfylla, bl.a. i fråga om gott anseende (artikel 6). Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för eller påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser (2 kap. 4 § andra stycket yrkestrafiklagen). Det är Transportstyrelsen som utövar tillsyn över att den som bedriver yrkesmässig trafik alljämt uppfyller kraven. För att Transportstyrelsen ska kunna utöva sådan tillsyn, krävs att myndigheten får kännedom om huruvida någon i den relevanta personkretsen har gjort sig skyldig till brott. Enligt 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) ska Polismyndigheten underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, straffföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret, om den registrerade har gjort sig skyldig till vissa brott. I uppräknningen ingår brott mot förbudet mot manipulation av färdskrivare (se hänvisningen till 9 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Straff för manipulation föreslås framöver regleras i den nya lagen, varför en justering i vägtrafikdataförordningen behövs i fråga om sådana brott.

I den nya lagen föreslås vidare straff för den som tillverkar eller på annat sätt befattar sig med manipulationsutrustning. Uppräknningen i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen hänvisar till 9 kap. 1–5 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., vilket innebär att bl.a. uppgifter om brott mot EU:s färdskrivarförordning som förare gör sig skyldig till ska tillställas Transportstyrelsen. I uppräknningen saknas dock en hänvisning till 9 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., enligt vilken en förare som använder en färdskrivare som inte har besiktigats i enlighet med vad som föreskrivs i EU:s färdskrivarförordning ska dömas till penningböter. För att Transportstyrelsen ska kunna utöva sin tillsyn, bör uppräknningen i vägtrafikdataförordningen kompletteras med hänvisningar till de nu nämnda brotten.

Belastningsregistret förs av Polismyndigheten. Den behandling av personuppgifter som sker för att lämna ut uppgifter från registret i syfte att ge andra myndigheter underlag för tillstånds- och lämplighetsprovningar och liknande omfattas av EU:s dataskyddsförordning, dvs. Europaparlamen-

tets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), se prop. 2018/19:65 s. 88 f. I artikel 6 finns bestämmelser om i vilken utsträckning personuppgiftsbehandling är tillåten. Det ska finnas en rättslig grund för behandlingen, vilken kan vara att den är nödvändig t.ex. för att fullgöra en rättslig förpliktelse (artikel 6.1 c) eller för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges personuppgiftsbehandling (artikel 6.1 e). Den rättsliga grunden ska vara fastställd i enlighet med unionsrätten eller den nationella rätten (artikel 6.3). Uppgiftsskyldigheten i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen utgör en i svensk rätt fastställd rättslig förpliktelse för Polismyndigheten att lämna ut uppgifter. Även den behandling som sker hos Transportstyrelsen omfattas av EU:s dataskyddsförordning. I vägtrafikdatalagen (2019:369) finns bestämmelser som kompletterar den förordningen i fråga om behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. De uppgifter som lämnas ut enligt 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen behandlas hos Transportstyrelsen i styrelsens verksamhet som avser tillståndsgivning och tillsyn. Enligt 2 kap. 11 och 14 §§ vägtrafikdatalagen (2019:369) får personuppgifter behandlas hos Transportstyrelsen för sådana ändamål. Behandling får ske även i fråga om personuppgifter som rör lagöverträdelse (se prop. 2018/19:33 s. 133 f). Transportstyrelsen får sammanställa uppgifterna från Polismyndigheten med uppgifter i vägtrafikregistret om personen i fråga, om det behövs för bl.a. tillsyn och uppgifterna avser någon som utför transporter som omfattas av EU:s kör- och vilotidsförordning (6 kap. 7 § vägtrafikdataförordningen).

Transportstyrelsen har behov av uppgifter om brott enligt såväl den nya lagen som 9 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. för att få underlag för att bedöma om den som ansöker om eller innehar ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik uppfyller kravet på gott anseende. Behandling av uppgifter om lagöverträdelse kan typiskt sett anses innebära ett intrång i den enskildes personliga integritet. De angivna uppgifterna måste dock behandlas för att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt EU-rätten. Uppgifterna i belastningsregistret omfattas av sekretess. Uppgifterna kommer även sedan de överförs till Transportstyrelsen att omfattas av sekretess, se 35 kap. 4 § första stycket 3 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vid en sammanvägd bedömning bedöms den nu aktuella behandlingen av personuppgifter vara proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen kan medföra för den enskilde. Uppräkningen i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen kan därför kompletteras med en hänvisning till den nya lagen och 9 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I artikel 40 i EU:s färdskrivarförordning finns bestämmelser om ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna. Enligt den artikeln ska medlemsstaterna bistå varandra vid tillämpningen av förordningen och vid kontrollen av att förordningen följs. Vidare anges att medlemsstaternas behöriga myndigheter regelbundet ska sända varandra information om bl.a. sanktioner. Den information som ska lämnas är sanktioner som

beslutats för förare eller transportföretag bosatta eller etablerade i en annan medlemsstat. En liknande bestämmelse finns i EU:s kör- och vilotidsförordning. För att Transportstyrelsen ska få information om brott som förare som inte har hemvist i Sverige har gjort sig skyldig till, finns en bestämmelse i 10 kap. 15 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. om att en domstol ska skicka kopior av dom eller beslut till Transportstyrelsen. En liknande bestämmelse finns i 5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen (2012:237), som innebär att Transportstyrelsen får kopior av domar och beslut i fråga om brott som anges i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen. Mot bakgrund av de ovan föreslagna tilläggen i uppräkningsdelen i den bestämmelsen och att den information som ska utväxlas avser förare av yrkesmässig trafik eller tillståndshavare, saknas behov av en separat bestämmelse om domstolars uppgiftsskyldighet i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Uppgiftsskyldigheten i 10 kap. 15 § i den förordningen kan därför upphävas.

Förmedling av belastningsuppgifter till utländska myndigheter

I artikel 16 i trafiktillståndsförordningen anges att varje medlemsstat ska föra ett nationellt elektroniskt register över vägtransportföretag, vilket i Sverige är vägtrafikregistret. Vissa uppgifter som ska finnas registrerade enligt trafiktillståndsförordningen, bl.a. belastningsuppgifter, får dock bevaras i ett separat register. Belastningsuppgifter i fråga om utländska förare registreras inte i vägtrafikregistret, utan finns i belastningsregistret. Enligt artikel 18.3 ska medlemsstaternas behöriga myndigheter utbyta information om fällande domar och sanktioner om överträdelse som räknas upp i artikel 6. Utbytet av uppgifter sker genom det europeiska registret för vägtransportföretag (European Register of Road Transport Undertakings, ERRU) via de nationella kontaktpunkterna. Transportstyrelsen är svensk kontaktpunkt för utbyte av sådana uppgifter (1 kap. 7 a § vägtrafikdataförordningen). För det ändamålet anges i förordningen (1999:1134) om belastningsregister att uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet.

Uppgifter om brott mot reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare hör till dem som enligt trafiktillståndsförordningen ska förmedlas till andra behöriga myndigheter. Uppgifter om brott mot den nya lagen och mot 9 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare bör därför läggas till i den uppräkningsdelen av uppgifter från belastningsregistret som efter begäran ska lämnas ut till Transportstyrelsen. Samma överväganden som görs i fråga om den personuppgiftsbehandling som aktualiseras vid Polismyndighetens uppgiftsskyldighet till Transportstyrelsen gör sig gällande även här. Förordningen om belastningsregister bör därför kompletteras med hänvisningar till 9 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och den nya lagen. Av 2 kap. 17 § vägtrafikdatalagen framgår att Transportstyrelsen får behandla personuppgifter, om det är nödvändigt för att tillhandahålla information till en utländsk myndighet, om utlämnandet av uppgifterna sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Det är därför inte nödvändigt med någon ytterligare reglering i det avseendet.

Statistikuppgifter om genomförda kontroller

I artikel 17 i EU:s kör- och vilotidsförordning finns bestämmelser om att medlemsstaterna vartannat år ska tillhandahålla nödvändig information till kommissionen avseende tillämpningen av den förordningen och EU:s färdskrivarförordning. I kontrolldirektivet finns ytterligare bestämmelser om statistik som medlemsstaterna ska samla in och rapportera om när det gäller genomförda väg- och företagskontroller. Statistiken ska innehålla uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagets lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser. Vidare ska antalet och typen av rapporterade överträdelser anges, liksom om det rör sig om en person- eller en godstransport. Den statistik som samlas in ska för vägkontroller ange typ av väg, vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i och typ av färdskrivare. I fråga om företagskontroller ska statistiken ange typ av transportverksamhet, det vill säga om det rör sig om internationella eller nationella transporter, passagerar- eller godstrafik, transporter som utförs för egen eller annans räkning eller mot betalning eller annan ersättning, storleken på företagets fordonspark och typ av färdskrivare.

Kommissionen förväntas inom kort anta ett nytt genomförandebeslut om den rapporteringsblankett som medlemsstaterna ska använda när de skickar in den aktuella statistiken. Enligt det senaste utkastet på blanketten ska statistiken om vägkontroller framöver även vara uppdelad på passagerartransporter, godstransporter med fordon över 3,5 ton och godstransporter med fordon som inte överstiger 3,5 ton.

Polismyndighet ska enligt gällande regler varje år tillhandahålla den information som behövs för att Transportstyrelsen ska kunna rapportera statistik över genomförda vägkontroller till kommissionen (7 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). I bestämmelsen regleras detaljerat vilken information som Polismyndigheten ska lämna till Transportstyrelsen i fråga om sådana kontroller. Något behov av att reglera exakt vilka uppgifter som ska tillhandahållas bedöms dock inte finnas. Det får anses vara tillräckligt att ange att Polismyndigheten ska tillhandahålla de uppgifter Transportstyrelsen behöver för att fullgöra sin rapporteringskyldighet enligt artikel 17 i EU:s kör- och vilotidsförordning. Vilka uppgifter om vägkontroller som Polismyndigheten ska lämna till Transportstyrelsen framgår av kommissionens genomförandebeslut om den rapporteringsblankett som ska användas. Uppgifterna bedöms inte omfattas av sekretess eller innefatta personuppgifter.

I samband med de ändringar som nu föreslås i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör även vissa redaktionella ändringar göras i 8 kap. i förordningen.

7 Ytterligare befogenheter vid vissa kontroller enligt fordonslagen

7.1 Tillträde till enskilt område

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.

Skälen för förslaget

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 trafiksäkerhetssynpunkt. 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 nu nämnda kontrollerna är bl.a. att stickprovsvis 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 beskaff-

enhet utgör 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 % 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 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen. 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 i dagsläget 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 befinna sig 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 befinna sig här i landet under en stor andel av tiden. Någon rätt till tillträde till enskilda områden där sådana fordon kan befinna sig 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 för ändamålet lämpliga kontrollplatser saknas.

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 befinna sig. 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 utgör 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 dess ändamål (3 kap. 1 §). En fordonskontroll ska alltså inte orsaka onödiga besvär vare sig för den som utsätts för kontrollen eller den på vars område kontrollen utförs. En kontrolltjänsteman ska vidare i varje enskilt fall göra en bedöm-

ning 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 här i landet 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 således 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. 86–86 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.

7.2 Flytt av fordon under pågående kontroll

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.

Skälen för förslaget: För att utföra kontroller enligt fordonslagen av fordon i trafik har såväl polismän som bilinspektörer rätt att stoppa fordon.

En polismans rätt att stoppa fordon regleras i polislagen. 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 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 näraliggande kontrollplats 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 fordons 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 4.2.2.).

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 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.

8 Ikraftträdande

Förslag: Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2026.
--

Skälen för förslaget: Det är angeläget att manipulation och missbruk av färdskrivare ska kunna upptäckas och förhindras och att åtgärder för att säkerställa att så 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 generellt tillämplig inom straffrätten. Det behövs därför inte några särskilda övergångsbestämmelser med anledning av den föreslagna straffbestämmelsen. Inte heller i övrigt finns behov av övergångsbestämmelser.

9 Konsekvenser

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 ram.

Skälen för bedömningen

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 varit t.ex. dataintrång. En konsekvens av

att en ny straffbestämmelse om färdskrivarmanipulation införs bedöms bli att dessa ärende framöver sannolikt kommer att handläggas inom de specialiserade åklagarkamrarna. Att det är specialiserade åklagare som hantera dessa ärenden kommer leda till en effektivare och mer enhetlig handläggning och en djupare förståelse i ärendena. 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. Åklagarmyndigheten föreslås även att få en ny uppgift genom att bistå vid framtagandet av en tillsynsstrategi. Det arbetet bedöms inte vara av en sådan omfattning att det leder till några konsekvenser av betydelse för myndigheten. I övrigt bedöms förslagen inte leda till några ökade kostnader eller andra konsekvenser för Åklagarmyndigheterna.

Ett ökat inflöde hos Åklagarmyndigheten kan också leda till att antalet brottmål i de allmänna domstolarna ökar något. Ökningen av antalet mål bedöms på det stora hela inte 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 dock påverkas av förslaget till nya regler mer än ytterst marginellt.

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. Förslaget att det av tillsynsstrategin ska framgå när det kan bli aktuellt med en myndighetsgemensam företagskontroll bedöms inte leda till någon betydande kostnadsökning för Polismyndigheten. Redan av dagens tillsynsstrategi framgår bl.a. att det är viktigt att myndigheterna samarbetar och ger varandra rätt förutsättningar samt att myndigheterna ska sträva efter att genomföra kontroller i samverkan vid minst en gång per år i syfte att överföra kunskaper. Det får förutsättas att Transportstyrelsen och Polismyndigheten har en god dialog inför en kontroll i företagets lokal och att den planeras så att kontrollen kan göras så effektivt som möjligt och utan att det får några betydande effekter på de vägkontroller som Polismyndigheten utför.

För Transportstyrelsen innebär förslaget om en höjd sanktionsavgift för överträdelsen att framföra fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar att en mindre utveckling av bl.a. det analysprogram som används behöver göras. Transportstyrelsen kommer vidare få bättre förutsättningar att vid en företagskontroll upptäcka manipulation. Förslaget bedöms leda till marginella kostnadsökningar som kan hanteras inom ram.

En konsekvens av en ny lag om manipulation är även att det förenklar och förbättrar förutsättningar för att överträdelserna ska läggas in i det riskvärderingssystemet 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.

Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten

Förslagen i promemorian bedöms vara förenliga med EU-rätten. I promemorian föreslås bl.a. att det ska vara straffbart att tillverka och på andra sätt befatta sig med manipulationsutrustning. Detta förslag bedöms dock inte aktualisera någon anmälningsplikt 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.

10 Författningskommentar

10.1 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 4.1.

Ordförklaringar

2 § I denna lag avses med

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 ett fordon's förflyttningar och om förare's aktiviteter,

förarkort: ett smartkort, avsett att användas tillsammans med en färdskrivare, som identifierar föraren och gör det möjligt att lagra och överföra data om en förare's 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) n 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, 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 används för att t.ex. registrera ett fordon's förflyttningar och en förare's förhållanden för andra ändamål omfattas inte. 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 vilor. Vid en kontroll kopieras uppgifterna och granskas tillsammans med uppgifterna från färdskrivaren.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

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. Det är alltså fråga om vägfordon. Ett fordonståg är ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon, t.ex. släpfordon. Enligt fordonslagen är en bilinspektör en tjänsteman inom Polismyndigheten med funktion som bilinspektör. Det är alltså en civil tjänsteman anställd av den myndigheten, ofta med särskilda kunskaper på det fordons-tekniska området.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1 och 4.2.1.

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 fordon's 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 fordon's färdskrivare.

Övervägandena finns i avsnitt 4.1.

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 vid användning av ett förarkort,

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

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

I paragrafen finns befogenheter för polismän och bilinspektörer vid misstanke om allvarligt missbruk av färdskrivaren.

Paragrafen är tillämplig vid vägkontroller av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare. Vid en vägkontroll ska bl.a. förarens dagliga körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila kontrolleras. Vidare ska färdskrivarens funktion, att periodisk besiktning skett inom föreskriven och eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort kontrolleras, se 7 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ett förarkort är ett smartkort som används i en digital färdskrivare och registrerar uppgifter om en viss förare. Förarkortet är personligt. För att kontroller av förarens arbetspass ska kunna ske får föraren endast använda sitt personliga kort (jfr artikel 27 i EU:s färdskrivarförordning). Missbruk av färdskrivaren genom användning av någon annans förarkort, förfalskade förarkort eller förarkort som har erhållits på grund av oriktiga uppgifter eller förfalskade handlingar utgör synnerligen allvarliga överträdelse enligt bilaga III i kontrolldirektivet (se överträdelse H3–H5). Paragrafen är tillämplig vid sådant missbruk, oaktat om transporten omfattas av EU-regelverket eller av AETR eller handels- och samarbetsavtalet.

Om det vid kontrollen finns anledning att anta att föraren på sådant allvarligt sätt missbrukat färdskrivaren, får fordonet genomsökas och föraren kroppsvisiteras för att söka efter ett föremål som kan ha använts vid missbruket. 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. Med föremål avses i första hand ett förarkort eller något liknande typ av kort. En förutsättning för att en genomsökning eller en visitation ska få göras är dock att det kan antas att ett sådant föremål då kan påträffas. Det ska alltså finnas anledning att anta att ett sådant föremål finns i fordonet eller på föraren. Om ett misstänkt missbruk har ägt rum långt tillbaka i tiden kan detta tala mot att föraren alltså har något sådant föremål på sig eller i fordonet. En genomsökning får vidtas av såväl en polisman som en bilinspektör. 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 även förvaringsutrymmen och eventuella väskor i fordonet. En kroppsvisitation får endast vidtas av en polisman. Innan en genomsökning, en kroppsvisitering eller ett omhändertagande av föremål beslutas ska det föregås av en intresseavvägning som syftar till att pröva om olägenheterna med åtgärden står i rimlig proportion till vad som kan uppnås med den. Det kan leda till att en åtgärd inte vidtas, om den bedöms få skadeverkningar som inte är rimliga i förhållande till vad som eftersträvas. I 8 § finns bestämmelser om verkställighet av kroppsvisitation.

Överträdelse som avser missbruk av färdskrivaren kan medföra sanktioner för såväl förare som transportföretag. 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 vidare omhändertas av Polismyndigheten och skickas till Transportstyrelsen tillsammans med den utredning som har gjorts och

uppgift om delgivning, se 5 kap. 8–10 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.1.

Genomsökning av fordon och omhändertagande av föremål vid misstanke om manipulation av färdskrivaren

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.

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 finns anledning att anta att färdskrivaren är manipulerad får genomsökning ske för att söka efter föremål som kan ha använts vid manipulationen. En förutsättning är dock 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 föregående paragraf innefattar rätten till genomsökning även en rätt att genomsöka förvaringsutrymmen och eventuella väskor i fordonet. Någon rätt att i samband med genomsökandet göra åverkan på fordonet finns dock inte.

Straffansvar för manipulation av färdskrivare finns i 11 §. Bestämmelser om en polismans rätt att i vissa fall besluta om tvångsmedel vid misstanke om brott finns i rättegångsbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.2.

7 § En bilinspektör får omhänderta ett föremål, som vid en kontroll av ett fordons 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 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 6 § 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 4.2.2.

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.

Paragrafen reglerar hur kroppsvisitation enligt lagen ska gå till.

En förare får, enligt de förutsättningar som anges i 5 §, kroppsvisiteras om det finns anledning att anta att föraren allvarligt har missbrukat färdskrivaren. En kroppsvisitation enligt lagen 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, bör särskild hänsyn tas till det vid tillämpningen av paragrafen. En visitation får vidare inte t.ex. vara mer långtgående än vad som behövs, jfr 5 § tredje stycket förvaltningslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.3.

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.

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

En genomsökning, en kroppsvisitering eller ett omhändertagande som vidtas enligt bestämmelserna i lagen kan ske på grund av att brott misstänks. Av olika skäl kan det emellertid finnas hinder för att inleda en förundersökning om brott med stöd av rättegångsbalkens regler. Det kan t.ex. handla om att åtgärderna behöver vidtas skyndsamt och en tjänsteman med behörighet att inleda förundersökning inte finns på kontrollplatsen eller att misstanken ännu inte är så konkret att det finns anledning att inleda en förundersökning. 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 prövas 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 4.2.3.

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.

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

Av punktoppräknningen i *första stycket* framgår vad ett protokoll över kroppsvisitation och genomsökning av fordon ska innehålla. Att grunden för beslutet ska framgå innebär att det också ska framgå varför det vid en åtgärd enligt 6 eller 7 § var fara i dröjsmål.

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.3.

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.

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 hittillsvarande 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 fordons förflyttningar och fordonsförarens 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 fjärr-

avläsning. 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 förfalskats innebär att uppgiften ändrats olovligen. 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 otidbara. 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 enstaka diagramblad som visas upp vid en vägkontroll olovligen 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 då t.ex. förfalskats 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 förfalskats, 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 förfalskning, 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 förfalskats, 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 enligt denna punkt 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 användning. 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 4.3.2.

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

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 monetär ersättning lämnas.

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.3.

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

3 kap.

Flytt av fordon

2 a § En polisman eller bilinspektör som utför en kontroll enligt 2 kap. 10–14 §§ av fordon i trafik 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 7.2.

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 fordonets last.

Paragrafen reglerar vissa kontrolltjänstemäns rätt till tillträde till fordon.

Paragrafen i dess hittillsvarande 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 7.1.

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 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 fordons 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 *punkten 2* 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 att med tvång bereda sig tillträde till lokaler eller områden (jfr prop. 2001/02:130 s. 122). I 10 § polislagen regleras polismäns rätt att använda våld.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

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 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 hittillsvarande 3 § första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

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 regleras rätten till tillträde till fordon, lokaler och områden för en tjänsteman vid Transportstyrelsen med ett särskilt förordnande vid kontroller av fordons färdskrivare (se 2 kap. 13 § andra stycket). Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 § första och andra stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

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 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 hittillsvarande 3 § första och andra stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.

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 har justerats med anledning av att den hittillsvarande 3 § har delats upp och ändrats.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.