



Kontaktpersoner i detta ärende
Chefsjurist Petra Eklund Åhlström
010-510 54 31
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Ansvarig teknik- och infrastruktur
Peter Svensson
010-510 54 08
peter.svensson@akeri.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER PROMEMORIA KRAFTFULLARE ÅTGÄRDER MOT MANIPULATION OCH ALLVARLIGT MISSBRUK AV FÄRDSKRIVARE.

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar i huvudsak en förslaget till ny lag om kraftfullare åtgärder mot manipulation och allvarligt missbruk av färdskrivare.
- Sveriges Åkeriföretag anser att nuvarande regler och tillsyn inte är tillräckliga för att ingripa och kräva ansvar vid misstänkt manipulation eller missbruk.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar vidare de utökade befogenheterna för kontrolltjänstemännen.

- Sveriges Åkeriföretag menar att det vore fördel att tydligare reglera om och hur Klampningslag (2024:1089) skall tillämpas i förhållande till den nya lagstiftningen.
- Sveriges Åkeriföretag menar att utökade befogenheter kräver utbildning och rätt resurser för kontrollfunktionen. I förslaget bedöms det inte finnas behov av nationella regleringar kring utbildning och det är därför inte tillräckligt tydligt hur rätt utbildningsnivå skall säkerställas.
- Sveriges Åkeriföretag föreslår att det införs ett visselblåsarsystem för att nå effekt i tillsynen avseende befattning, såsom t e x tillverkning och försäljning, med manipulationsutrustning.
- Sveriges Åkeriföretag menar avslutningsvis att det är viktigt att säkerställa en effektiv och modern tillsyn där digitala verktyg och analyser tillämpas för att föreliggande förslag skall få god genomslagskraft.

Bakgrund till förslaget

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av en konsekvensutredningar och förslag till ändring av föreskrifter. Kommentarna och synpunkterna kommer att följa förslaget.

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 tester 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 redan 2018 en ny lag om förbud mot manipulation av färdskrivare. Framställan remitterades dock inte och inga lagstiftningsåtgärder har vidtagits förrän nu.

Allmänt om förslagets innehåll

Sveriges Åkeriföretag är i huvudsak positiva till förslaget om 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. Förslaget stärker Sveriges Åkeriföretag anser att kraftfullare åtgärder mot manipulation och missbruk av färdskrivare är viktigt utifrån följande aspekter:

Trafiksäkerhet: Manipulation av färdskrivare kan leda till att förare kör längre än tillåtna arbetstider, vilket ökar risken för trötthet och olyckor.

Rättvis konkurrens: Företag som fuskar får en oschysst fördel jämfört med de som följer reglerna, vilket snedvrider marknaden.

Skydd av arbetsmiljö: Förare riskerar att utsättas för ohälsosamma arbetsförhållanden om kör- och vilotider inte respekteras.

Efterlevnad av EU-regler: Färdskrivare är en del av EU:s regelverk för vägtransporter. Manipulation underminerar dessa regler och leder till bristande harmonisering inom gemenskapen.

Tillsyn och brottsförebyggande: Skapa tydligare befogenheter och öka möjligheterna till effektiv och relevant tillsyn. Manipulation kan dessutom ibland vara kopplat till organiserad kriminalitet och bedrägerier, vilket kräver kraftfulla åtgärder.

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.

Närmare om författningsförslagen

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.

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. Av promemorian framgår att de faktorer som kan inverka 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. Sveriges Åkeriföretag instämmer därför i att det finns anledning att se över vilka åtgärder som behövs i dessa avseenden för att stärka förmågan att bekämpa och lagföra manipulation av färdskrivare. Det är viktigt att möjligheterna stärks att vid en vägkontroll upptäcka och fastställa huruvida allvarliga former av missbruk av färdskrivaren har ägt rum. Det är viktigt att kontrollerna blir jämlika och proportionerliga tex att det finns lika möjlighet att kontrollera och utdöma straff och sanktioner för inhemska och utländska åkerier.

Sveriges Åkeriföretag anser att det i huvudsak är positivt med en ny lag då vi ser en rad positiva effekter såsom bland annat:

- Ökar trafiksäkerheten genom att ge kontrolltjänstemän rätt att kroppsvisitera och genomsöka fordon vid misstanke om manipulation, minskar risken att förare kör med falska data och överskrider kör- och vilotider. Detta förebygger trötthetsrelaterade olyckor.
- Införandet av fängelse i straffskalan för manipulation ger ökade befogenheter i tillsynen och gör att brottet tas på större allvar.
- Möjlighet att beslagta manipulationsutrustning och förarkort samt att stoppa och kvarhålla fordon gör att kontrollen blir praktiskt genomförbar, inte bara teoretisk. Det skapar en effektivare tillsyn.

- Manipulation är ibland kopplat till organiserad kriminalitet. Genom införandet av straff för befattning minskar även möjligheten att sprida manipulationsutrustning.

Sveriges Åkeriföretag har även givit några kompletterande förslag vilket anges under respektive författningsförslag i nedan.

4.2 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.

Mot bakgrund av att ett förarkort eller liknande föremål enkelt kan skaffas undan instämmer Sveriges Åkeriföretag att det 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 införa tydliga, i enlighet med förslag i promemorian, befogenheter för dem att genomsöka fordon och kroppsvisitera föraren.

4.3.1–4.3.2 Ett straffrättsligt ansvar och straffet för manipulation skärps

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

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

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

Sveriges Åkeriföretag är införstådda med att manipulation av färdskrivare i många fall kräver att mer ingående utredningar vidtas än vad som kan ske inom ramen för en sedvanlig kontroll av färdskrivaren. Sveriges Åkeriföretag instämmer därför i att det saknas förutsättningar för att införa bestämmelser om sanktionsavgift och förskott för sådan avgift för dessa överträdelser enligt den modell som finns på området i dag. 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. Dock menar Sveriges Åkeriföretag den administrativa förskottsmodellen är effektiv idag – och ger förhållandevis snabb verkställighet i Sverige. Men med det nya förslaget stärks påföljderna mot manipulation, både administrativt och straffrättsligt, vilket ökar trycket, rättsskyddet och inte minst signalvärdet – att det är ett allvarligt brott. Men ansvarsutkrävande kan i straffrättsliga ärenden i vissa fall vara mer komplicerade att verkställa internationellt jämfört med administrativa avgifter – kräver ibland ytterligare erkännande i andra länder och eventuellt utdömning av böter eller fängelse. Sammanfattningsvis blir då verkställigheten mot utländska aktörer som begått brott i Sverige snarare bredare och tyngre men samtidigt också mer formell, långsammare och beroende av internationellt rättssamarbete, särskilt gällande brottsdomar. Sveriges Åkeriföretag menar därför att en uppföljning av genomslagskraften på det nya förslaget såväl som själva tillsynen måste ske inom skäligen tid.

4.3.3 Straffansvar även för befattningsmed manipulation utrustning

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.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar förslaget om straffansvar för den som tillverkar, utvecklar, innehar, distribuerar eller överlåter produkter enligt ovan. Om straffbudet skall kunna göra skillnad för branschen krävs en effektiv tillsyn som ges möjlighet att prioritera tillsyn av lagstiftningen och straffbud som ovanstående. Möjligen skulle en visselblåsarfunktion kunna leda till ökad lagföring.

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.

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. Ett exempel som framhålls i promemorian 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). 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. Sveriges Åkeriföretag instämmer i att ett medvetet fusk skall rendera i en högre sanktion men vill samtidigt inflika att det även är förekommande att kort förlustanmäls, återfinns och sedan på g a slarv används det äldre kortet- helt felaktigt. Sveriges Åkeriföretag menar utifrån ovan att det i själva tillsynen måste finnas utrymme att göra korrekta bedömningar för att söka nå en så träff- och rättssäker bedömning som möjligt i syfte att nå medvetet fusk.

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 uppstått misstanke om att ett fordon's färdskrivare är manipulerat. Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om ytterligare brott i fråga om färdskrivare.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt med flera myndigheter som samverkar utifrån en gemensam tillsynsstrategi och menar att det är viktigt att fler vägkontroller genomförs samt att det i tillsynen tas stöd av nya digitala verktyg och analyser som kan effektivisera självkontrollen och möjligen ersätta manuella mer tidskrävande moment.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag är i huvudsak positiva till ett förslag som syftar till att kriminalisera manipulation och missbruk av färdskrivare för att stärka trafiksäkerhet, arbetsmiljö och en sund konkurrens. Sveriges Åkeriföretag har dessutom lyft fram några kompletterande förslag och uppmaningar till uppföljning under ovan angivna punkter.

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.

Stockholm som ovan



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef