

af diagramark eller manglende oplysninger på diagramarket.

Som anført oven for under afsnit 6.1. må de nugældende sanktioner med bøder på 500 kr. og 1.000 kr. anses for at være beskedne i forhold til sanktionerne på andre områder vedrørende tunge køretøjer, og bøderne kan derfor opfattes som en mindre alvorlig misbilligelse af lovovertrædelserne.

Selv om overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen ikke i sig selv indebærer en færdselssikkerhedsmæssig risiko, er overholdelse af reglerne i kontrolapparatforordningen helt afgørende for kontrollen med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Politiets mulighed for at kontrollere et kørselsforløb afhænger således af, at køretøjets kontrolapparat fungerer korrekt, og at diagramarkene anvendes og udfyldes med de oplysninger, som føreren manuelt skal påføre forud for og efter kørslen. Hvis en fører ikke anvender diagramark under kørslen, er det således ikke muligt at kontrollere kørselsforløbet, idet oplysninger ikke kan tilvejebringes på en anden måde. Hvis en fører anvender diagramarkene under kørslen, men undlader at påføre oplysninger på dette f.eks. sit navn, vil diagramarket efter kørslen kunne påføres et andet navn. Denne form for kørsel med diagramark, der ikke er udfyldt med de nødvendige oplysninger, og som anvendes for at dække over overtrædelser af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, kaldes for "Anders And-kørsel".

Det bør derfor ikke kunne betale sig f.eks. ikke at anvende diagramarkene korrekt, udelade oplysninger på diagramarket eller lade diagramarket bortkomme, fordi overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen straffes mærkbart lavere end overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Hvis forslaget om et gradueret sanktionssystem for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen gennemføres, bør bøderne for overtrædelse af kontrolapparatforordningen derfor efter vores opfattelse ligeledes forhøjes, idet en bøde på henholdsvis 500 kr. og 1.000 kr. pr. overtrædelse uanset grovheden af den konkrete overtrædelse ikke kan antages at have en præventiv virkning, ligesom der vil kunne spekuleres i den mildere straf ved at overtræde disse regler og dermed forringe mulighederne for kontrol med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Herudover bør bødetaksterne for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen ligeledes afspejle, at der er tale om overtrædelser, som begås i erhvervsforhold. Der bør endvidere tages højde for, at det ved overtrædelser af reglerne i kontrolapparatforordningen normalt ikke er muligt at beregne den fortjeneste, som virksomhedsejeren har fået ved lovovertrædelserne, og at det derfor ikke i forbindelse med straffesagen er muligt at foretage konfiskation af fortjenesten ved overtrædelserne.

I modsætning til reglerne i køre- og hviletidsforordningen er det ikke muligt at gennemføre et gradueret sanktionssystem for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen. En ændring af straffen for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen kan derfor alene ske ved at fastsætte større bøder pr. overtrædelse eventuelt i kombination med stigende bøder i gentagelsestilfælde.

Forslaget til forhøjede bøder på dette område er nærmere beskrevet under afsnit 7.2.

Det foreslås endvidere, at der indføres hjemmel til at frakende førerretten for visse overtrædelser af reglerne. Dette forslag er nærmere beskrevet i afsnit 7.3.

## **7.2. Straf for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen**

I forbindelse med overvejelserne om et nyt sanktionssystem for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen kan der opstilles i hvert fald to modeller.

Den første model kunne være at kategorisere overtrædelserne af forordningen i forskellige overtrædelsestyper med henblik på en opdeling af overtrædelserne i de mere undskyldelige overtrædelser og de overtrædelser, der må antages at blive begået bevidst for at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

Den anden model kunne være at kategorisere alle overtrædelser af kontrolapparatforordningen ens, således at der ikke sondres mellem en forglemmelse eller en bevidst handling, da alle overtrædelser af forordningen principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af køre- og hviletidsreglerne.

En model som den sidstnævnte vil være smidig og let at administrere. Hertil kommer, at det kan være vanskeligt at foretage en kategorisering af alle overtrædelserne af kontrolapparatforordningen som forudsat i den første model.