

Den kriminalpolitiske behandling af berusede automobilister.

Af kriminaldommer VALDIMAR STEFANSSON, Reykjavik.

Det er for velbekendt til at det behøver at siges, hvor vanskeligt et spørgsmaal beruselse under føring af automobil er for hele Norden og i virkeligheden for hele verden. Der lakker vel næppe en dag mod aften i nogen af de større byer og stæder i Norden, uden at der er en automobilfører, der gribes i at have kørt automobil i spirituspaavirket tilstand, og den skade paa mennesker og værdier, der anrettes ved saadanne ulykkestilfælde, er umaadelig stor. Automobilerne er blevet en enorm og uundværlig faktor i landenes trafikering, og i anledning af denne forholdsvis ny forteelse i folkelivet, som en meget stor del af statens borgere daglig paa en eller anden maade er afhængig af, er der blevet skabt en lovgivning, der har været i stadig udvikling gennem de foregaaende aartier, automobilet har været kendt.

Det ligger i sagens natur, at et automobil er et farligt køretøj, hvis det under kørsel anvendes forkert. Derfor har det i Norden aldrig været alle og enhver tilladt at køre automobil, hvorimod lovgiveren i hvert af landene har foreskrevet, at der udkrævedes en hjemmel fra statens side for at faa lov til at føre automobil, en hjemmel det ikke har været muligt at opnaa, medmindre visse betingelser angaaende kendskab til køretøjet og de om trafik gældende regler opfyldtes. Men det er ikke tilstrækkelig til sikkerhed under automobilkørsel, at føreren paa lovlig maade har erhvervet et førerbevis, og at automobilet og vejen er i upaaklagelig tilstand; føreren maa fremfor alt selv være i naturlig tilstand. Han maa ikke være alvorlig syg eller ligge under for overanstrengelse, mangel paa søvn eller andre legemets eller sjælens naturlige svagheder, om man saa maa kalde det, saaledes at han af den grund ikke kan føre et automobil paa betryggende vis, og han maa heller ikke — og det er emnet, der her foreligger til behandling — ved nydelse af berusede drikke hensætte sig i en saadan aandelig og legemlig tilstand, at han bliver ude af stand til at føre et automobil, — kort sagt, han maa ikke være beruset.

I overensstemmelse hermed har alle de nordiske stater i deres lovgivning fastsat straf for at føre automobil i spirituspaavirket tilstand, og det samme har i det mindste de fleste kulturstater gjort. De nordiske staters lovgivning paa dette omraade er i alt væsentligt indbyrdes overensstemmende, selvom der ganske vist er nogen forskel. For at skabe en bedre oversigt maa det anses for hensigtsmæssigt her at give hovedbestemmelserne i de nordiske staters lovgivning paa dette omraade.

Art. 24 i den danske automobillov (lov om motorkøretøjer) af 1932 lyder som følger:

„Stk. 1. Et Motorkøretøj maa ikke føres eller forsøges ført af nogen, der paa Grund af Nydelse af Spiritus ikke er i Stand til at gøre det paa betryggende Maade. Er der Grund til at antage, at en Person har overtraadt denne Bestemmelse, kan Politiet fremstille ham for en Læge til Undersøgelse. Justitsministeren kan give nærmere Regler om Lægeundersøgelsen. Det er forbudt at overlade Føringen af et Motorkøretøj til en Person, der er paa-virket af Spiritus som foran nævnt.

Stk. 2. Naar en Person, der paa et offentligt Beværtningssted har nydt Spiritus, og om hvem Værten eller hans Stedfortræder ved eller har Føje til at antage, at han er Fører af et Motorkøretøj, paa Grund af Spiritusnydelsen ikke er i Stand til at føre saadant paa betryggende Maade, skal Værten eller Stedfortræderen gøre sit, eventuelt ved Tilkaldelse af Politiet, til at hindre, at han i denne Tilstand fører eller forsøger at føre Motorkøretøj.

Stk. 3. Et Motorkøretøj maa ikke føres eller forsøges ført af nogen, der paa Grund af Overanstrengelse, Mangel paa Søvn, forudgaaende Nydelse af Spiritus eller af hidsende eller bedøvende Midler eller af lignende Aarsager befinder sig i en saadan Trætheds- eller Sløvhedstilstand, at han er ude af Stand til at føre Motorkøretøj paa betryggende Maade. At en Person i en saadan Tilstand med Motorkøretøjet har befordret Personer i erhvervs-mæssigt Øjemed, betragtes som en skærpene Omstændighed. Har paagældendes Arbejdsgiver Medansvar for, at han har ført Motorkøretøj i saadan Tilstand, straffes tillige Arbejdsgiveren.“

Straffebestemmelserne findes i art. 41. 1. punktum hvor det hedder, at den der overtræder art. 24. 1. stykkes 1. og 4. punktum straffes med fængsel eller bøder, hvis der er formildende omstændigheder. Ved bødernes fastsættelse skal der tages hensyn til den anklagedes formues-omstændigheder.

Art. 12 i den finske automobillov af 1950 har følgende ordlyd:

„Var, som vid framförande av motorfordon är drucken eller påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, dömes till fängelse eller till tukthus i högst tre år eller, då brottet icke förorsakat fara för den almäna trafiksäkerheten och omständigheterna även eljest äro synnerligen mildrande, till böter.

Överlåter ägere eller innehavare av motorfordon eller den, i vars bruk fordonet är, fordonet att brukas av person, som er uppenbart drucken eller, såvitt honom är bekant, påverkad av alkohol eller annat berusningsmedel, straffes overlåtereren med fängelse eller böter.

Har någon i fall, som avses i 1 mom., genom vårdslöshet eller oaktsamhet vållat, att annan person dött eller tillfogats svår kroppsskada, skall desutom tillämpas, vad i 21 kap. 10 paragr. strafflagen är stadgat, dock så, att straffet, där omständigheterna

äro försvårande, kan höjas för dödsförvållande till tukthus i högst sju år och för vållande av svår kroppsskada till tukthus i högst sex år.“

Art. 23. i den islandske automobillov af 1941 lyder saaledes:

„Ingen maa nyde spiritus, mens han fører automobil. Ingen maa føre et automobil, naar han er under indflydelse af spiritus. Hvis der er føje til at antage, at en person har overtraadt disse bestemmelser, kan politiet fremstille ham for en læge til undersøgelse, og vedkommende er da forpligtet til at underkaste sig den behandling lægen anser for nødvendig paa grund af undersøgelsen, deriblandt at der tages blodprøve paa ham. Justitsministeren giver nærmere regler om lægeundersøgelsen. Det er forbudt at overlade føringen af et automobil til en person, der er paavirket af spiritus.

Naar en person er paavirket af spiritus paa et offentligt bevarningssted, og værten eller hans tjener ved eller har føje til at antage, at han i denne tilstand agter at føre automobil, da er værten eller hans tjener forpligtet til at gøre hvad de formaar til at hindre ham fra at køre eller forsøge det, deriblandt ved at alarmere politiet.

Ingen maa føre eller forsøge at føre et automobil, dersom han paa grund af overanstængelse, mangel paa søvn, forudgaaende nydelse af spiritus eller hidsende eller bedøvende midler eller andre lignende aarsager befinder sig i en saadan trætheds- eller sløvhedstilstand, at han er ude af stand til at føre automobilet paa betryggende maade. Ved straffens udmaaling betragtes det som skærpene omstændighed, hvis en person i en saadan tilstand har ført et hyreautomobil, der er beregnet til personbefordring.

Det er forbudt at sælge eller udlevere benzin eller andet, der udkræves til automobileds drift, til en person, der er paavirket af spiritus.“

Straffebestemmelserne findes i lovens art. 38 og har følgende ordlyd:

„Overtrædelser af denne lov eller regler, der udstedes i henhold til den, straffes med bøder eller hæfte eller fængsel, hvis der foreligger skærpene omstændigheder, med mindre der i henhold til andre love er fastsat højere straf. Enhver, der fører et automobil eller forsøger at gøre det, mens han er paavirket af spiritus, eller overlader en anden, der er paavirket af spiritus, at føre et automobil, skal straffes med hæfte eller fængsel, med mindre der foreligger ganske særlige formildende omstændigheder. Ved bøders bestemmelse skal der tages hensyn til den anklagedes formuesomstændigheder.“

Disse bestemmelser ændredes i 1951 derhen, at der hjemledes bøder for første overtrædelse, der bestod i under paavirkning af spiritus at

føre eller forsøge at føre et automobil eller at overlade en anden person, der er under paavirkning af spiritus, at føre et automobil.

Art. 17. 2. led i den norske automobillov (motorvognloven) af 1926 har nu følgende ordlyd:

„Ingen må kjøre eller forsøke å kjøre motorvogn når han er påvirket av alkohol (ikke edru). Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0.5 promille, regnes han i alle tilfeller for å være påvirket av alkohol (ikke edru) i forhold til bestemmelsene i denne lov. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Heller ikke må noen kjøre eller forsøke å kjøre motorvogn når han er så trett eller for øvrig i sådan tilstand at han ikke ansees skikket til å føre vognen. Fører som kjører motorvogn, eller befinner seg i umiddelbar nærhet av motorvogn som han nettop har kjørt eller skal til å sette i gang, kan politiet fremstille til undersøkelse av læge, som kan ta blodprøve, når det er grunn til å anta at han er påvirket av alkohol (ikke edru). Justisdepartementet gir nærmere regler om slik lægeundersøkelse og hva dermed står i forbindelse.“

Straffebestemmelseerne staar i lovens art. 29 og lyder saaledes:

„Overtredelse av de i denne lov inneholdende bestemmelser, eller de med hjemmel herav utferdigede forskrifter straffes med bøter, eller ved fengsel i inntil 1 år, medmindre forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse. Overtredelse av denne lov eller de med hjemmel av den utferdigede forskrifter er forseelser uansett straffens størrelse.

Har noen kjørt motorvogn påvirket av alkohol (ikke edru) anvendes fengsel når ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede.“

Art. 1 i den svenske lov om beruselse under føring af automobil (rattfyllerilagen) lyder saaledes:

„1 mom. Den som vid förande av automobil, motorcykel eller traktortåg varit så påverkad av starka dryckar, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugofem.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka dryckor, som i första stycket avses.

2 mom. Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst 10, eller fängelse i högst sex månader.“

Foruden straffen ledsages beruselse ved føring af automobil i alle staterne af frakendelse af førerbevis. I henhold til den danske og is-

landske lov skal det ske ved dom, i Danmark fra 6 maaneder til livsvarigt, men paa Island fra 3 maaneder til livsvarigt.

I Finland, Norge og Sverig er frakendelse af førerbevis politimyndighedernes sag, hvorfor straffedommen skal tilmeldes vedkommende. I Finland skal den anklagede frakendes førerbevis paa en bestemt tid eller livsvarigt. I Sverig varer frakendelse af førerbevis ved første overtrædelse fra 6 maaneder til 2 aar og ved gentagelse indenfor et tidsrum af 5 aar 1—5 aar.

Af de her gengivne regler fremgaar, at domstolene har et betydeligt spillerum til bestemmelse af straf for overtrædelser og at hjemmelen til frakendelse af førerbevis ogsaa er meget rummelig. Straffen bestemmes hver gang efter overtrædelsens beskaffenhed, men da det her drejer sig om en meget almindelig overtrædelse, kan det ikke undgaas, at der i hvert land danner sig nogenlunde faste regler om straffene, med mindre overtrædelsen ikke i særlig grad afviger fra det normale. I Danmark anvendes kortvarige hæfte- eller fængselstraffe indtil 6 maaneder, og straffen overstiger sjældent hæfte i 30 dage. Førerbeviset frakendes for førstegangsovertrædelse for et tidsrum af 1 halvt til 1 helt aar, dog med en tendens til et aar. Ved andengangsovertrædelser 3—5 aar med en tendens til 5 aar som det normale. Selv ved tredjegangsovertrædelser sker frakendelsen kun tidsbestemt for et tidsrum af 10—12 aar. Selvom der er hjemmel for anvendelse af bødestraf, hvis der foreligger særlig formildende omstændigheder, anses forholdene sjældent være af den art, at der anvendes bødestrafte.

I Finland, hvor man tager haardst fat paa saadanne overtrædelser, anvendes der nu, efter lovændringen af 1. August 1950, 5—6 maaneders fængsel for førstegangsovertrædelse, forudsat at intet forhøjer dens strafbarhed, mens det før ændringen var 2—3 maaneder. I disse tilfælde frakendes førerbeviset gennemgaaende i 3 aar.

I Island er der skabt den retspraksis, at der for førstegangsovertrædelse, hvor intet forhøjer strafbarheden, idømmes en bøde paa 1000,00 kr. (subsidiær straf 10 dages hæfte) og frakendelse af førerbevis i 6 maaneder. I aarene 1940—1951 straffedes førstegangsovertrædelser, selvom der intet var, der forhøjede strafbarheden, med hæfte eller fængsel, og straffen for førstegangsovertrædelse var da gennemgaaende 10 dages hæfte foruden frakendelse af førerbevis i 6 maaneder.

I Norge er straffen for førstegangsovertrædelse fængsel fra 21 til ca. 45 dage med korteste frakendelse af førerbevis i 1 aar.

I Sverig er straffen for førstegangsovertrædelse, naar intet forhøjer strafbarheden, fængsel i 1 maaned og frakendelse af førerbevis gennemgaaende i 8 maaneder.

Dette er straffene for de normale overtrædelser. Hvis overtrædelserne er af mindre omfang, er straffen ogsaa mildere, ofte bøder i stedet for fængsel, hvor førstegangsovertrædelse ellers straffes med fængsel, men hvis overtrædelserne er af større omfang, forhøjes straffene efter omstændighederne til stigende bøder, hæfte eller fængsel og hurtig stigende frakendelse af førerbevis i forhold til overtrædelsens strafbar-

hed. I Finlands og Sveriges automobillove er der fastsat maksimalstraf, men i de øvrige stater gælder straffelovens almindelige bestemmelser med hensyn til straffenes maksimum, hvad bøder, hæfte, fængsel angaar.

Men hvem er saa disse berusede automobilførere? Det er de personer, som efter domstolens skøn, paa grundlag af de normale strafferettslige bevisregler, anses for overbevist om at have ført automobil i beruset tilstand. Til grund lægges den anklagedes egen forklaring og vidneudsagn, hvis der er nogen, saa som den eller de politimænds udsagn, der har haft med sagen at gøre ved den anklagedes anholdelse eller har set ham under umiddelbar fortsættelse af kørselen. Af vigtighed i disse personers udsagn er, hvilken mængde spiritus anklagede har nydt før eller under kørselen, selve kørselen, anklagedes optræden efter kørselen, hans udseende, tale, gang o. s. v. En lægeundersøgelse (klinisk) er af stor betydning, og ikke mindst en kemisk undersøgelse af prøver af anklagedes blod og urin, der tages saa hurtigt som muligt efter kørselen (Widmarks system).

Af disse kemiske undersøgelser fremgaar, hvilken mængde alkohol, der findes i blodet, hvad der giver vigtige vink om anklagedes nydelse af spiritus, og om han har været under paavirkning deraf under kørselen eller ikke. Anklagedes skyld eller uskyld afhænger derfor af dommerens skøn over disse forhold, medmindre der fremkommer noget andet, men som før bemærket, er det netop tilfældet i Norge og Sverig.

I Norge gælder den regel, at dersom det bevises, at alkoholmængden i automobilførers blod under kørselen har oversteget 0,5 pro mille, anses han for at have været under paavirkning af spiritus under kørselen.

I Sverig er reglen den, at dersom det bevises at der under kørselen har været en større alkoholmængde i anklagedes blod end 1,5 pro mille, skal han anses for at have været under den paavirkning, som omhandles i art. 1, 1. mom. i den svenske lov om beruselse under føring af automobil. Er udfaldet det, at der i blodet forefindes en alkoholmængde paa 0,8—1,5 pro mille, og det ikke er bevist at anklagede har været i den grad paavirket som 1. mom. forudsætter, skal han straffes med mindst ti dagsbøder (dagsböter) eller indtil 6 maaneders fængsel.

I henhold til disse regler er blodundersøgelsen fuldt ud afgørende. Hvis alkoholmængden i blodet naar de nævnte pro mille-satser er anklagedes skyld bevist, uden hensyn til hvorledes udsagnene falder med hensyn til ham, til hvad han selv udsiger og til hvor maadeholden hans kørsel end har været.

Det staar klart for alle, der har beskæftiget sig med saadanne sager, med hvor store vanskeligheder det ofte er forbundet at fastslaa en anklagets skyld eller uskyld. Disse særskilte bevisregler er vel netop blevet indført i Norge og Sverig for at klare denne vanskelighed, idet de bygger paa lægevidenskabelige undersøgelser af, hvilken spirituspaa-virkning svarer til hver grad af alkoholmængden i blodet.

Disse straffebestemmelser for føring af automobil under paavirkning af spiritus, der er blevet anført her i hovedtrækkene, har i en lang aarrække været lov i de nordiske lande, og tendensen er overhovedet gaaet i den retning at skærpe straffene. Det er ikke lykkedes mig at indhente fyldige beretninger om, hvilke erfaringer man har gjort med disse straffebestemmelser, men det tør man rolig hævde, at de ikke har ført til det maal de skulde naa, nemlig at bringe overtrædelserne til ophør, og heller ikke til at nedsætte dem, for hvis det er noget, har de nærmere været i tiltagende end aftagende. Her kommer dog flere ting i betragtning end selve lovenes bestemmelser, saaledes som automobilernes stigende antal, befolkningstilvækst i byer og stæder, de almindelige formuesforhold, en nylig overstaaet krigsperiode o. s. v. Derimod kan ingen vide hvor mange mennesker straffene har forhindret fra at begaa overtrædelser, og heller ikke hvor mange overtrædelser der er blevet begaaet, uden at det er kommet til myndighedernes kundskab. Man kan ganske rolig gaa ud fra, at antallet af dem er meget stort, for politiet kan jo ikke i den grad have et øje paa hver finger, at det kan have sin opmærksomhed rettet mod alle, der fører automobil.

Der er blevet talt og skrevet meget om, hvad der fra det offentliges side kunde gøres for at forhindre overtrædelser af denne art. Det er blevet behandlet i udvalg, der er blevet afholdt møder og kongresser, lægevidenskaben har ydet sit bidrag, og der har ingen stemme løftet sig, der ikke har villet lade gøre alt, hvad der er muligt, for at udrydde den store fare, der er en følge af føring af automobil i spirituspaavirket tilstand. Men det er saa svært at gribe denne vanskelighed an, at foreløbig ser det ikke ud til at der i kampen mod den opnaas et bedre resultat, end at det bliver muligt at holde overtrædelserne indenfor de skranker de har været indenfor indtil nu for kort tid siden. Jeg kan ikke faa øje paa noget, der giver haab om en væsentlig forbedring paa dette omraade i en overskuelig fremtid, i det mindste ikke i mit land. Publikums tænkemaade er noget lignende som den har været. Blandt dem, der fører automobiler, er der som i alle andre klasser, skødesløse personer, antallet af automobiler tiltager fra aar til aar, og spiritus er let tilgængelig. Tilstanden paa dette omraade i de foregaaende aar giver dog anledning til overvejelser, der senere maaske vil være til nytte. Der vil vel blandt de fleste være fuldkommen enighed om, at det er ønskeligt, at der haves et saadant antal af motordrevne køretøjer som udkræves til at fyldestgøre trafikens fordringer, som de er til enhver tid, og at der ikke er udsigt til andet, end at der i fremtiden vil være de samme muligheder for at komme i besiddelse af spiritus som hidtil. I alle de nordiske staters love er der bestemmelser om, at en af betingelserne for at opnaa førerbevis er, at ansøgeren er maadeholden med hensyn til stærke drikke. Det er klart, at det er af den højeste nødvendighed, at denne bestemmelse overholdes, for paa den maade at komme i vejen for, at personer, der er drikfældige, opnaar førerbevis. Ansøgerne maa med deres straffeattester bevise, at de i en vis foregaaende tid ikke har overtraadt spirituslovgivningen. Hvis det,

efter at en person har opnaaet førerbevis, kommer for dagen at han er umaadeholden med hensyn til spiritus, uden at han dog er blevet grebet i at føre automobil i spirituspaavirket tilstand, kan vedkommende politimester ifølge, i det mindste nogen af staternes love, fratage ham førerbeviset foreløbig eller varigt, eller indtil videre lade sig nøje med at tildele en advarsel. Politimesterens bestemmelse desangaaende kan vedkommende saa indanke for højere myndigheder.

Det vil uden tvivl være af stor betydning for at forhindre overtrædelser, at det indprentes publikum, og da ikke mindst automobilførere, med hvilken fare det er forbundet at føre automobil i beruset tilstand. Vi lever jo i en propagandaens tid, og eksemplerne viser, at propaganda har en mægtig indflydelse paa publikum. Dens uheldige virkning forekommer os mest iøjnefaldende, men det er dog en kendsgerning, at den kan anvendes baade til det onde og det gode. Den er blevet ret stærkt anvendt i den sags tjeneste, der her er til behandling, og uden tvivl med god virkning. Dette maa fortsættes gennem pressen, ved taler, films og gennem interviewer, men nytten afhænger af hvorledes det bliver gjort, for der maa passes paa, at propagandaen ikke bliver for vedholdende og kedelig. I saa fald er det bedre at lade være. Det vil være særlig hensigtsmæssigt, dersom de forskellige landes rednings-selskaber paatager sig denne side af sagen, men, hvis det ikke lader sig gøre, maa staten paatage sig den. Dette maa særlig indprentes vordende automobilførere paa deres kursuser, helst saaledes, at det bliver dem uforglemmeligt, og det maa ogsaa anses for hensigtsmæssigt at anbringe opslag i automobilcentraler og reparationsværksteder for automobiler med advarsler paa dette område. I kommuneskolerne gives der i almindelighed undervisning i trafikregler, og det vil være heldigt her at gøre opmærksom paa forbudet mod beruselse under føring af automobil og de følger den kan have, men en indgaaende forklaring af dem maa foretages med forsigtighed, i det mindste overfor de yngre børn, der er i den skolepligtige alder.

Det er en almindelig grund til at automobil føres i spirituspaavirket tilstand, at en person kører med sit automobil til en restauration eller til selskab og efterlader den udenfor, mens han er inde. Naar han kommer er det maaske ikke hans agt at nyde spiritus der, eller maaske er det hans agt at efterlade automobilet der til næste dag og tage en taxametervogn hjem. Naar han saa er kommet, nyder han spiritus og bliver paavirket af den, og i den tilstand er han allermest sikker paa, at han er i stand til at føre sit automobil hjem, og saa gør han det. For at forhindre dette indeholder i det mindste den danske og islandske automobillov bestemmelser, der forpligter beværtere og deres tjenere til under straf under saadanne omstændigheder at gøre alt, hvad de formaar for at forhindre at vedkommende fører automobilet, blandt andet ved at alarmere politiet. Men baade beværtere og deres tjenere tager af forskellige grunde ikke denne pligt særlig højtidelig, og desuden kan de jo ikke saa nøje have øje med deres gæster, naar de er kommet ud af døren. Af den grund har enkelte restaurationer indført den nyord-

ning, at de stadig, men dog i særdeleshed om aftenen og sent paa dagen, har chauffører til rede, som gæster, der befinder sig i den ovenbeskrevne tilstand, kan faa til at føre automobilen hjem for sig. Dette fremtræder som service overfor gæsten, som det ikke er vanærende for ham at modtage, men kommer baade ham og værten til gode. Man kan ikke vente, at de mindre restaurationer sætter sig i bekostning for at have en chauffør eller chauffører til rede til dette formaal, men det maa anses for meget ønskeligt, at de større restaurationer gør det. Det vilde forhindre mange ubehageligheder, men det er tvivlsomt i hvor høj grad lovgivningen her kan gribe ind.

Hvis man undersøger hvad slags folk det er, der gør sig skyldig i at føre automobil i beruset tilstand, viser det sig, at det er et ret blandet selskab, kvinder og mænd, rige og fattige, dannede og udannede, som sagt folk af de fleste klasser i samfundet, og mange af dem er hæderlige og ærekære personer. Saa er der derimod andre, der er skødesløse i en ganske utrolig grad. De fleste af disse personer begaar ikke andre straffbare handlinger, og maa derfor stilles i en helt anden række end de sædvanlige lovovertrædere, der befolker fængslerne. Hæfte- og fængselsstraffe for føring af automobil i spirituspaavirket tilstand kan derfor ikke andet end træffe disse personer forholdsvis haardt, forsaavidt som de forøvrigt har æresfølelse, endog saa haardt, at de selv har en følelse af, at de er blevet behandlet med en upassende og ufornuftig haardhed. Overfor de ligegyldige virker en kort frihedsberøvelse som at slaa vand paa en gaas, d. v. s. at de tager sig straffen saare lidt nær. Frakendelsen af førerbevis træffer overhovedet delinkventerne mere ligelig, og falder i mange tilfælde meget haardere ud end selve straffen, særlig naar det drejer sig om personer, der ernærer sig ved at føre automobil. Det lader sig dog ikke nægte, at frakendelse af førerbevis ofte kun foraarsager delikventen ringe ubehageligheder, og ikke fratager ham andet end muligheder til unyttig luksuskørsel.

De nugældende straffe er saaledes af en meget almindelig karakter, indrettet paa helet, men mindre paa hvert enkelt individ, der gør sig skyldig i lovovertrædelser. De er i meget højere grad fastsat paa et generalpræventivt end paa et specialpræventivt grundlag, for i virkeligheden var der overfor enkelte af overtræderne ingen behov for at straffe for at hindre dem fra at gentage overtrædelserne, medens andre derimod forbliver fuldstændig upaavirket af straffen. Paa de fleste steder har erfaringen været den, at der har været en vis tendens til at der opstod en offentlig mening, der gik ud paa, at fængsel for beruselse under føring af automobil ikke kunde henregnes til vanærende straffe, at det var hvad man kalder en „gentlemanstraf“, hvilket bevirker, at delikventen betragter fængselsstraffen med helt andre øjne end ellers, hvorved dens betydning og virkning forringes. Men selvom denne opfattelse findes, bør det dog ingenlunde forstaas saaledes, at saadan er den almindelige tænkemaade. Fængselsstraf og bøder er for de fleste en ubehagelighed, de vil undgaa at ifalde igen, og det samme gælder frakendelsen af førerbevis.

Som man maaske vil have bemærket, opgav Island i sidste aar udelukkende at anvende hæfte- og fængselsstraffe ved førstegangsovertrædelse af forbudet mod føring af automobil under paavirkning af spiritus og tillod anvendelse af bødestraf i stedet. Der hersker ganske vist tvivl om, hvorvidt fængselsstraffene for denne overtrædelse har gjort større gavn end bødestrafte i det tjaar, hvor de var lovbefalet i Island, for i dette tidsrum tiltog overtrædelserne stærkt, selvom grundene dertil har været forskelligartede. Men det er i og for sig ikke fængselsstraffenes virkningsløshed, der bevirkede, at de maatte vige for bødestraffene, det var derimod fordi de var uigennemførlige paa grund af mangel paa fængselsplads.

Der kunde være tale om, hvorvidt det ikke vilde være heldigt at individualisere straffene mere end der gøres nu, i overensstemmelse med hvad der ansaas for passende for hver delinkvent for at forhindre ham fra gentagelsesovertrædelser. Dette vilde ganske vist være ønskeligt, men hvorledes skulde det udføres? Dommeren har ingen nævneværdig kendskab til hver delinkvents forhold og sjæleliv, og det vilde være forbundet med for mange omsvøb og store omkostninger at lade foretage en undersøgelse af hver enkelt delinkvents aandelige sundhed og øvrige sindstilstand, udover hvad der nu er sædvanligt. Desuden er der med en saadan individualiseret straffeudmaaling forbundet den fare, at dommeren ubevidst lader opportunistiske synspunkter og direkte eller indirekte personlige sympatier eller antipatier have indflydelse paa sin afgørelse. En saadan afgørelse vilde ogsaa være egnet til at forarsage stadig mistillid til domstolene og bringe dem i folkemunde, hvorved deres anseelse maatte forringes. Af disse grunde vil det være heldigst at holde sig paa den bane man nu engang er slaet ind paa, og lade samme behandling blive alle til del.

Det er en fast retspraksis, at der ikke idømmes betingede straffe for føring af automobil i spirituspaavirket tilstand. Dette er i overensstemmelse med idømmelsen af straffe for overtrædelser af andre love end den almindelige straffelov, og det er hverken tilraadeligt eller udsigtsrigt med hensyn til nedsættelse af overtrædelsernes antal at gøre straffene betinget.

Der optræder nu forskellige spørgsmål:

Skal straffene nedsættes og bøder anvendes i højere grad end hidtil er sket? Skal straffene skærpes og fængselsstraffe anvendes mere end nu sker? Skal reglerne om frakendelse af førerbeviser gøres strengere, eller skal man gaa den modsatte vej? Skal køretøjet beslaglægges for en tid, eller skal det maaske endog konfiskeres? Skal navnene paa delinkventer paa dette omraade offentliggøres? Skal delinkventerne frakendes andre rettigheder end køretilladelsen? Eller bør man indføre ny straffearter i denne forbindelse?

Jeg kan ikke inklade mig paa at besvare disse spørgsmål for andre landes vedkommende end mit fædrelands, men jeg vil søge at besvare dem udfra hvorledes erfaringen synes at vise, at det vil passe bedst der, og det er ikke usandsynligt, at det ogsaa vil kunne passe andre

steder. Der forekommer mig, at fængselsstraffe ved førstegangsovertrædelse, naar intet har forhøjet dens strafbarhed, ikke har opnaaet det formaal at afskrække folk fra at begaa disse overtrædelser. Bøder, der i og for sig ikke har været særlig høje, har vist sig ligesaa probat. Derimod er jeg af den opfattelse, at fængselsstraf bør anvendes ved gentagelsesovertrædelser og førstegangsovertrædelser af særlig svær art. Det har været paa tale, i det mindste i Danmark, at det vilde være rettest ikke at anvende fængselsstraf, men derimod bøder, for mindre overtrædelser, der blev begaaet for første gang, men i stedet tage haardere fat paa svære overtrædelser, end man nu gør. Hvad frakendelsen af førerbevis angaar maa det siges, at der ikke synes at være grund til at anvende den for et langt tidsrum i tilfælde af førstegangsovertrædelse, hvor intet forhøjer dens strafbarhed, medens frakendelse for et langt tidsrum eller livsvarigt er nødvendig ved meget svære førstegangsovertrædelser, og dog i særdeleshed ved gentagelsesovertrædelser, baade som advarsel for andre, og fordi man ikke tør anse vedkommende for egnet til at føre et køretøj paa grund af overhængende fare for at han paany vil føre et automobil under paavirkning af spiritus. Der kunde være tale om, hvorvidt det vilde være hensigtsmæssigt at fastsætte differentierede straffe for at føre automobil under paavirkning af spiritus efter automobilets art, saaledes at straffen steg i forhold til antallet af de passagerer det førte, eller f. eks. i forhold til et transportautomobils størrelse og tyngde, hvis det drejede sig om et automobil af den art. Disse synspunkter tager først og fremmest hensyn til den fare de personer, der befinder sig i automobilet, udsættes for paa grund af førerens tilstand, men i mindre grad til den fare andre vejfarende paa denne maade udsættes for. Der er dog kun ringe forskel paa den fare andre vejfarende udsættes for af større automobiler og af mindre, hvis det gaar galt med kørselen. Det synes dog ikke urimeligt, at en førers overtrædelse bedømmes strengere, naar han f. eks. fører en omnibus eller et ruteautomobil, der er fuldt af passagerer, end naar han befinder sig alene som fører i et almindeligt automobil. Herom er dog lovbestemmelser overflødige. Der kan tages hensyn til disse forhold under straffeudmaalingen i hvert enkelt tilfælde, og det sker formodentlig alle steder.

Der kunde endvidere være tale om en forskellig straffeudmaaling i forhold til den tilbagelagte strækning. Der er forskel paa, om der køres f. eks. en ganske kort strækning henad en ubefærdet gade, om et automobil køres til garage, om en reparatør foretager prøvekørsel med et automobil i reparationsværkstedets nærhed, eller om der køres en lang strækning.

Her er unægtelig tale om en betydelig gradsforskel, og jeg betvivler at der er blevet taget tilstrækkeligt hensyn til den ved straffeudmaaling. I forbindelse med denne gradsforskel udfordres der lige saa lidt lovændringer som i forbindelse med det foregaaende punkt. Under uforandrede forhold i denne sag, kan jeg derfor i henhold til det foranudtalte ikke indse at der er grund til ændringer med hensyn til straffe

og frakendelse af førerbevis. Det er blevet anført som et kraftigt middel til at forebygge overtrædelser, at der i loven fandtes bestemmelser om at det førte automobil skulde beslaglægges for et bestemt tidsrum eller at det skulde konfiskeres. Det vilde i virkeligheden være en kraftig trusel, der maaske kunde forebygge en del overtrædelser, men denne ordning er behæftet med saa mange mangler og saa vanskelig at gennemføre, at den ikke er til at anbefale. Dersom delinkventen ikke er ejer af det automobil han førte under paavirkning af spiritus, vilde denne bestemmelse træffe ejeren, som under de fleste omstændigheder er ude af stand til at have indflydelse paa, om den, der af en eller anden grund fører hans automobil, sætter sig i beruselsestilstand under kørselen. Hvis delinkventen er ejer af automobillet, vilde en saadan bestemmelse være betydelig rimeligere, men ved nærmere betragtning viser det sig, at den i mange tilfælde bliver alt for streng. I de fleste tilfælde har delinkventen andre end sig selv at forsørge, og meget ofte er automobillet det eneste han besidder. Hvis han bliver frataget det, fjernes maaske grundlaget for hans muligheder for at kunne forsørge sin familie, enten ved at sælge automobillet, udleje det eller antage en anden til at føre det for sig, medens han selv er frakendt retten til det. Hvorledes skulde sagen gribes an, hvis automobillet var førerens og andre personers fælleseje, og er der ikke sandsynlighed for at man vilde kunde finde veje til at omgaa dette ved at lade det paa en formelt uangribelig maade se ud som om andre var ejere eller medejere af automobillet? Nej, hvordan man end betragter det, er fratagelse af dispositionsret eller konfiskation af automobillet en saa haardhændet og i gennemførelsen saa vanskelig foranstaltning, at det ikke er tilraadeligt at virkeliggøre den.

Naar større ulykker foraarsages ved at automobilførere er under indflydelse af spiritus, offentliggøres mangesteds deres navne i pressen i forbindelse med beretningen om ulykkestilfældet.

At have en saadan offentliggørelse af sit navn i vente, er en ret kraftig tilskyndelse for folk til ikke at give anledning dertil, og en saadan offentliggørelse gør gavn i den henseende, at den ophæver al tvivl om at andre, der maatte være blevet omtalt i forbindelse med ulykkestilfældet, er uskyldige i det. Dette maa derfor anses for en god praksis, selvom den ikke har hjemmel i selve lovgivningen. Derimod vilde det være at gaa for langt at offentliggøre de personers navne i pressen, der har gjort sig skyldig i at føre automobil i spirituspaavirket tilstand, hvis det ikke har foraarsaget noget ulykkestilfælde. Saadanne offentliggørelser af navne vilde komme til at se ud som en unødvendig chikane og skyde over maalet.

Ved overvejelsen af muligheden for at frakende delinkventer andre rettigheder end retten til at føre automobil, støder man først paa de saakaldte borgerlige rettigheder, valgret og valgbarhed og forskellige erhvervsrettigheder. De foregaaende aars tendens i kriminalvidenskab og praxis er meget bestemt gaaet i den retning at afskaffe frakendelsen af saadanne rettigheder som reaktion mod strafbare overtrædelser og

en saadan frakendelse af rettigheder er i Sverig for største delen afskaffet, og i de andre lande stilles der højrøstede krav om at følge dette eksempel, i det mindste til en vis grad. Det vilde derfor være at bære sig bagvendt ad, hvis man lod føring af automobil under paavirkning af spiritus medføre tab af andre rettigheder end rettigheden til at føre automobil, og det lader sig ikke anbefale.

Der kan tales om, hvorvidt det ikke vilde være hensigtsmæssigt at indføre nogle ny straffearter i denne forbindelse, da de nugældende ikke har vist sig at være tilfredsstillende. Man kunde da med samme ret foreslaa det samme med hensyn til forskellige andre overtrædelser, og sikkert er, at straffearterne for disse overtrædelser er de samme i de lande, hvor jeg kender til. Der synes derfor ikke at have været nogen stærke ønsker fremme om at foretage forandringer paa dette omraade, og, saa vidt jeg ved, er der ingen saadanne ønsker fremme i de nordiske lande. Uoverensstemmelserne drejer sig ikke om straffearterne, men derimod om straffeudmaalingen og bevismetoderne.

Det synes at være en almindelig opfattelse, at det kun er en forsvindende del af de personer, der gør sig skyldige i at føre automobil i spirituspaavirket tilstand, der bliver straffet, og at folk derfor fristes til overtrædelserne i tillid til, at de kan undgaa politiet og til, at en førers kørsel, selvom han er paavirket af spiritus, kan være saa upaaklagelig, at politiet ingen grund finder til snarere at gribe ind overfor ham end overfor andre førere. Dette er ganske sikkert en rigtig opfattelse, og det, der sandsynligvis vilde kunne bidrage mest til at bevirke en nedgang i disse overtrædelser, er et forøget politiopsyn, saaledes at sandsynligheden for at de skyldige undslap paa den maade, kunde blive stærkt nedsat. Men et saadant forøget opsyn koster meget, og det maa haandhæves paa en fornuftig maade, saaledes at det ikke i publikums bevidsthed kommer til at staa som det rene og skære spioneri, bliver forhadet og saaledes bærer døden i sig selv. Hvadenten politiopsynet bliver udvidet udover hvad det nu er eller ikke, maa lovgiveren paase, at bevismetoderne bliver saa sikre og hurtigt virkende som muligt. Vi er saaledes kommet tilbage til udgangspunktet, blodundersøgelsen og lægeundersøgelsen, foruden de sædvanlige bevisligheder. De nordiske lande er vel i saa henseende bedre stillet end andre lande, for saavidt som delinkventen her er forpligtet til at underkaste sig begge disse undersøgelser, men andre steder synes det ikke at være lovbefalet, undtagen i meget begrænset maal. Disse bevisligheder anvendes efter de almindelige regler i Danmark, Finland og Island. Saa opstaar spørgsmaalet om den maade, der anvendes i Norge og Sverig er mere hensigtsmæssig, nemlig at lade en bestemt spiritusmængde i blodet være afgørende med hensyn til skyld eller uskyld, uden hensyn til, hvorledes forholdene forøvrigt ligger. Om det er der delte meninger i de øvrige tre lande. Nogle hævder, at det vilde være et fremskridt og at det vilde bevirke at statsmagtens foranstaltninger i disse sager blev sikrere og mere afgørende, dersom det blev fastsat ved lov at en bestemt spiritusmængde i blodet var tilstrækkeligt bevis paa, at

den anklagede havde gjort sig skyldig i overtrædelse af forbudet mod at føre automobil under paavirkning af spiritus. Andre anser dog disse regler for for rigoristiske, blandt andet fordi det er meget forskelligt, hvor godt folk taaler spiritus. En bestemt spiritusmængde kan bevirke, at en bestemt person er ude af stand til at føre et automobil paa en betryggende maade, medens samme spiritusmængde kun har ringe eller næsten ingen indflydelse paa en anden person i den henseende, hvilket særlig er tilfældet med hensyn til de mindre spiritusmængder. De foretrækker derfor, at de nuværende bevismetoder anvendes, og at blodprøven bruges som vejledning ved afgørelsen, men at alt ikke bliver gjort afhængig af den.

I Norge regner man, som før anført, med 0,5 pro mille, men det er langt fra alle, der anser denne regel for heldig. I en redegørelse for den norske lovgivning om det forhold, der her foreligger, hedder det, at denne regel uden tvivl er blevet lovfæstet for at lette politiets bevisførelsen, men at i praksis har det vist sig, at den vanskeliggør bevisførelsen fremfor at lette den. Regelen er nemlig den, at dersom det er bevist, at en automobilfører under kørsel har haft 0,5 pro mille spiritus i blodet, skal han anses for skyldig, men at det er vanskeligt at bestemme naar spiritusen er gaaet over i blodet, og ofte ganske umuligt at udtale sig derom med bestemthed. Dette fører til, at dersom en automobilførers paastand om at han har nydt spiritusen kort før kørselen ikke kan modbevise, er det ofte umuligt at bevise, at 0,5 pro mille spiritus har været gaaet over i blodet mens kørselen varede, selvom spiritusmængden i blodprøven, der blev taget en tid efter kørselens afslutning, viser en meget højere spiritusmængde. Domstolene dømmer derfor kun skyldig, dersom der foreligger et lægeligt skøn om at spiritusmængden med sikkerhed har været 0,5 pro mille eller mere i blodet, medens kørselen varede, hvad vidnerne saa end siger og en lægeundersøgelse for øvrigt har bragt for dagens lys. Det ser saaledes ikke ud til, at denne regel bliver politiet til megen nytte, men at den tværtimod virker som en hindring, og det synes ikke at være anbefalelsesværdigt at indføre en saa rigoristisk regel i de landes lovgivning, der endnu ikke har lovfæstet den. Det er dog muligt, at denne regel lader sig forbedre, saaledes som foreslaaet af det norske spiritusudvalg af 1947 (Rusdrikk-lovkomiteen), og det vil blive interessant at se, om de forandringer i regelen, forslagene indeholder, vil blive foretaget og hvordan de vil falde ud i praksis. Desuden er der nu i de sidste aar blevet rejst tvivl om blodprøvernes paalidelighed i andre henseender, hvilket næppe vil fremskynde indførelsen af denne regel, hvor den endnu ikke er indført.

I Amerika er en ny metode til at fastslaa om der er tale om spirituspaavirkning ved at vinde frem. Den bestaar i en vis kemisk undersøgelse af den luft vedkommende aander fra sig, og det instrument, der hovedsagelig anvendes, kaldes Drunkometer. Den metode er, saa vidt mig bekendt ikke blevet anvendt i Norden, men der er fuld grund til at have opmærksomheden henvendt paa den og indføre den, dersom

den giver bedre resultater end de bevismetoder, der nu staar til vor raadighed.

Før vi forlader dette emne, er det rigtigt at anføre, at personer, der lider af en eller anden hjernesygdom, som helhed taaler spiritus meget daarligere end andre. Det er derfor højst sandsynligt, at de viser sig at være under paavirkning af spiritus, selvom deres blod indeholder en lavere spiritusmængde end den, sunde mennesker menes at kunne blive paavirket af. Dette bør tages i betragtning ved lovens udøvelse, men lovændringer synes dog ikke at være paakrævet af denne grund.

Alle de nordiske landes automobillovgivning fastsætter straf for at føre automobil under paavirkning af hidsende eller bedøvende midler. Disses virkning kan være ikke mindre farlig for trafikikkerheden end spiritusens virkninger. Heldigvis er kørsel under paavirkning af saadanne midler sjælden, f. eks. har saadant, saa vidt mig bekendt, aldrig fundet sted i Island. Der synes ikke at være nogen grund til at tage mildere paa saadan kørsel end kørsel under paavirkning af spiritus, selv om det alligevel gøres i det mindste i den danske og islandske automobillov. Det naturligste ville være at fastsætte samme straf for begge dele.

Valdimar Stefansson.