

Trafikforseelserne og deres behandling med særligt henblik på motortrafikanterne*

En retssammenlignende studie.

Af højesteretsdommer THEODOR PETERSEN

Indledning.

Hovedformålet med vore vejes trafikregler er at tilgodese trafiksikkerheden og samtidig muliggøre en smidig trafikafvikling. Da motorkøretøjet, vor tids dominerende trafikmiddel på landjorden, karakteriseret ved fart og kraft, i hænderne på den uerfarne eller ansvarsløse kan være et dødens redskab, har samspillet mellem de to hovedhensyn ved udformningen af trafikreglerne fået en aktualitet og betydning som ingsinde før.

Man *sondrer* undertiden mellem de egentlige trafikregler og de andre regler, der også har hensyn til trafikken. De førstnævnte har med selve kørselen at gøre: hastighed, vigepligt, overhaling m. v. Nær beslægtet med dem er de mange forskrifter om vejafmærkning, signalgivning o. l. I et noget andet plan men dog lige så betydningsfulde er de regler, der har hensyn til vejenes indretning og oversigtsforhold samt de bestemmelser, der gælder om motorkøretøjernes indretning særlig i sikkerhedsmæssig henseende, heriblandt belastningsbestemmelserne. Sidst men ikke mindst må nævnes kravene til føreren i henseende til køreegnethed, der ikke blot bestemmes af praktisk kunnen ved rattet og kendskab til færdselsreglerne, men i lige så høj grad af de pågældendes fysiske og psykiske habitus.

Med den mere intensiverede færdsel synes *sikkerhedshensynet* i de senere år — og med rette — at have fået *en dominerende vægt*. Med den *stigende internationale motortrafik fører dette hensyn ud over landegrænserne med ensartet lovgivning som mål*. For os skandinaver er det nærliggende først at tænke på det initiativ, der i 1955 udgik fra *Nordisk Råd*, hvor man henstillede til de nordiske landes regeringer at arbejde for yderligere ensartet lovgivning på området. Arbejdet herpå har stået på i flere år.

* Da denne afhandling er tænkt som grundlag for drøftelser om emnet på Det nordiske Kriminallistmøde i Stockholm i juni 1967, har forfatteren fundet det hensigtsmæssigt at søge emnet belyst med oplysninger fra de andre nordiske lande. For værdifuld bistand takkes professor *Kaarlo L. Ståhlberg* (Finland), rigsadvokat *Valdimar Stefansson* (Island), vegdirektør *R. N. Torgersen* og statsadvokat *Elg Elgesem* (Norge) samt hovrättsassessor *Carl-Johan Cosmo* (Sverige). Endvidere er forfatteren tak skyldig til *Udenrigsministeriet*, professor, overkirurg, dr. med. *Mogens Andreassen*, byretsdommer *Frans Weber*, politiinspektør *E. Groes-Petersen* samt fuldmægtig, cand. polit. *Rita Knudsen*.

I maj 1966 har ekspertkomitéen (N.V.K.) — 2 fra hvert land, Island dog undtaget — i Helsingfors underskrevet en eenstemmig vedtaget betænkning om fælles vejtrafikregler.¹⁾ Betænkningen omfatter, hvad der foran er betegnet som egentlige trafikregler, samt regler om vejafmærkning og vejtrafiksignaler. Man har herved ikke blot forsøgt at udjævne forskellen mellem de nordiske trafikregler, men indarbejdet de i det europæiske koordinationsarbejde godtagne principper i det nordiske trafikregelkomplex.^{2) 3)}

Udenfor betænkningen falder reglerne om kravene til motorføreren og de sikkerhedsfordringer, der må stilles til motorkøretøjets indretning. Men endvidere også — hvad der her har interesse — *de forskellige sanktionsspørgsmål* der opstår indenfor hele det område, man i videre forstand kunne betegne som trafikstrafferet.

En omtale af trafikreglerne ligger udenfor denne afhandlings emne, men hovedbestemmelserne forudsættes bekendt. Reglerne er i første række teknikernes værk. Juristens opgave er mere at bringe system i reglerne og sørge for deres nærmere udformning. Men på et enkelt område er juristen i sin egenskab af kriminalist eksperten. Det gælder sanktionsreglerne og deres anvendelse i praksis. Kriminologen, retssociologen, psykologen og pædagogen har dog fordring på at give deres besyv med.

De sædvanlige sanktioner er straf og førerbevisinddragelse, hvorom nærmere omtale vil ske. Men det spørgsmål melder sig, om der ikke overfor „trafiksynderen“ findes og i nogle lande også anvendes andre og i visse situationer mere adækvate midler. Også dette vil blive berørt.

1) Nordisk udredningsserie 1966: 2 og 3 Vägtrafikregler, Del I og II, Stockholm 1966.

2) Betænkning Del I p. 18.

3) Den første *internationale* trafikkonvention blev underskrevet i Genève i 1949 af bl. a. Danmark, Norge og Sverige. På initiativ af Beneluxlandene blev der i oktober 1959 afholdt en transportministerkonference — Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) — hvori også de fleste nordiske lande deltog; der opnåedes enighed om at søge dannet fælles europæiske trafikregler, og forslag herom er senere blevet udarbejdet. De deltagende landes trafikministre forpligter sig til at virke for, at deres nationale lovgivning søges udformet med hensyntagen til de af CEMT stillede forslag. Jævnside hermed har en landtransportkomité, sorterende under F.N.s økonomiske kommission for Europa, virket for en samordning af trafikreglerne på en mere gennemgribende måde end sket ved den tidligere Genèvekonvention. Der arbejdes stadig herpå, og en verdenskonference ventes afholdt i 1967. Sanktionsspørgsmålet har dog ikke været genstand for nærmere behandling, se den nævnte betænkning Del I p. 15—16. Europarådets strafferetskomité har imidlertid nedsat et udvalg med den opgave at arbejde for en harmonisering af strafsanktionerne for trafikforseelser.

Som *disposition* er foretrukket: Først — under afsnit I — lidt statistik til belysning af emnets omfang og alvor. Som afsnit II en analyse af færdselsforseelsen som masseforseelse af betydning for bedømmelsen af lovovertræderen og hans behandling. Derpå, i afsnit III, en redegørelse for lovgivning og praksis i Norden og visse andre lande (Vesttyskland, Frankrig, England og U.S.A.), omfattende ikke blot sanktionerne og deres anvendelse men også fremgangsmåderne ved sagernes afgørelse. I det afsluttende afsnit IV sættes nogle af de problemer, stoffet giver anledning til, under debat.

I

Lidt statistik.

For den kriminalistiske bedømmelse af færdselsovertrædelsen må det være af betydning at have kendskab ikke blot til motor-køretøjernes udbredelse i befolkningen, men også til arten og antallet af de skader, navnlig personskader, der forvoldes i motortrafikken og de hyppigst forekommende skadeårsager. For en vurdering af præventionshensynet spiller det også en rolle at kende ulykkesstatistikens bevægelser i gunstig eller ugunstig retning. Skal man danne sig et helhedsindtryk, er det endelig også af værdi at kende lidt til kriminalstatistikken på området.

A. *Motor-køretøjsstatistikken.*

Den nærmest eksplosionsagtige stigning i motortrafikken, der er sket i de senere år, har selvfølgelig også gjort sig gældende i de nordiske lande. Har tendensen end været den samme, er motor-køretøjsintensiteten forskellig. Den må ses i relation ikke blot til vedkommende lands befolkningstal men også til befolknings-tætheden. I sidstnævnte henseende er Danmark førende, hvilket må tages i betragtning ved en sammenligning af trafikulykkernes antal og tallene på dem, der rammes af skader. Som modpol står Island, hvor der knap er eet motor-køretøj for hver 50 indbyggere i et tyndt befolket land.

I 1959 var der i Sverige 5 indbyggere pr. motor-køretøj, i Danmark 6 indbyggere, i Norge 8 og i Finland 11.⁴⁾ Disse tal er allerede forældet. I Danmark, der nu tæller godt 4,7 millioner indbyggere, var motorparken pr. 31. december 1965 (afrundede tal)⁵⁾

1. alm. personbiler	745.000
2. rute- og turistbiler	4.000
3. vare- og lastbiler	233.000
4. motorcykler	85.000 ⁶⁾
5. knallerter („mopeder“)	412.000 ⁷⁾

ialt 1.479.000

et tal, der formentlig nu kan rundes op til ca. 1,6 million. Der

går således cirka 3 indbyggere pr. motorkøretøj. Regnes kun med de personlige køretøjer, grupperne 1, 4 og 5, er der henved 4 indbyggere pr. køretøj, men bortser man fra knallerterne (mopederne), ligger tallet noget over 5. Da der i Danmark er ca. 1,7 million husstande, har næsten hver anden husstand nu en bil. Der udstedes årligt ca. 125.000 nye førerbeviser.⁸⁾ Disse tal viser en fordobling på 8 år (siden 1957), og dog er Danmark 40 år efter U.S.A. I de nordiske lande er *Sverige*, hvad biltæthed i forhold til befolkningstallet angår, dog stadig førende, men Danmark følger i hælene på Sverige. *Hans Klette* oplyser,⁹⁾ at antallet af biler medio 1966 i Sverige oversteg 2 millioner, deraf 95 % personvogne. Lægges hertil omkring 70.000 motorcykler, omkring 250.000 traktorer og ca. 700.000 mopeder, udgør det samlede antal motorkøretøjer nu over 3 millioner. Forøgelsen af motorkøretøjer anslås til 8—10 % årlig, og den dermed stigende trafikintensitet har således også i vort naboland medført et stort samfundsproblem og som det sværeste den stærke forøgelse af færdselsulykkerne.¹⁰⁾

Den her skitserede udvikling vil næppe komme til at betyde, at hver husstand om 10—20 år vil være ejer af et motorkøretøj, hvorimod det er sandsynligt, at det selv i middelstandshjem bliver ret almindeligt at have mere end eet køretøj. Der er nok ingen grund til at tro — som det undertiden siges — at færdslen ender med at gå i stå af sig selv undtagen måske i storbyerne. Antallet af motorkøretøjer vil fortsat stige, indtil mætningspunktet er nået, og for at møde denne udvikling vil der fortsat blive anlagt flere og bredere veje.¹¹⁾ Færdselsproblemet vil forblive aktuelt

⁴⁾ Se *Johs. Andenæs* og *Ragnar Hauge* i *Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab* 1966 p. 8.

⁵⁾ *Statistiske Efterretninger* hæfte 30/1966 p. 389—90.

⁶⁾ Antallet af motorcykler er siden 1956 (dengang ca. 125.000) gået ned. I den sidste tid er der igen sket en stigning.

⁷⁾ Knallerten står motorcyklen nærmere end cyklen; dens fare i trafikken anerkendes ved, at det er pålagt at tegne ansvarsforsikring. Efter den danske færdselslov (§ 2 III) er knallerten dog ikke i *teknisk* forstand at anse som et motorkøretøj, medmindre motoren kan fremdrive cyklen med større hastighed end 30 km i timen.

⁸⁾ *Politiets Årsberetning* 1965 p. 32.

⁹⁾ *Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab* 1966 p. 149—50.

¹⁰⁾ *Sven Røgind* bringer i *Socialt Tidsskrift* 1966 p. 257 en opstilling over 4 af de nordiske landes motorpark pr. 31/12 1964 (excl. mopeder). Tallene er: Danmark 1.002.200, Norge 646.000, Sverige 1.897.300 og Finland 562.500.

¹¹⁾ Efter en prognose af de svenske og danske øresundsdelegationer kan antallet af overførsler af personbiler over Øresund ved fortsat færgefart ventes at blive fordoblet fra 1960 til 1970, og hvis en fast forbindelse kommer i stand i 1970-tallet, regner man med en tredobling af trafikken mellem årene 1970 og 1980, se den i note 1 nævnte betænkning, Del I p. 17.

og dermed også de sanktionsspørgsmål, denne afhandling beskæftiger sig med.

B. Ulykkesstatistik.

Som det kunne ventes, har den stigende motortrafik også givet sig udtryk i et voksende antal ulykker. Selvom disse måske ikke generelt holder trit med stigningen i antallet af motorkøretøjer, har udviklingen dog været nedslående. Drejer det sig om død og lemlæstelse i trafikken, fæstnes blikket nu engang mere på de absolutte end på de relative tal. Sammenligner man disse to talstørrelser over en ti-årig periode *fra 1956 til og med 1965*, er resultatet i Danmark følgende¹²⁾:

Antallet af dræbte og tilskadekomne med motorkøretøjer (herunder knallerter) som hovedårsag var i 1956: ca. 10.850 (heraf 352 dræbte) og i 1965: ca. 20.000 (heraf 695 dræbte)¹³⁾, d. v. s. en stigning på ca. 90 %. Antallet af motorkøretøjer steg i samme tidsrum fra ca. 740.000 til ca. 1.480.000 eller med 100 %. Relativt har stigningen i personskader således været noget mindre. Disse tal skæmmes alvorligt af det antal personskader, der som hovedårsag har motor- og knallertføreres *alkoholpåvirkethed*. Statistikken viser¹⁴⁾, at med alkohol som årsag kom til skade henholdsvis dræbtes i 1956: 836 og 55, ialt 891, medens de tilsvarende tal i 1965 var 1775 og 96, ialt 1871, hvilket giver en stigning på 110 % eller mere end det forøgede antal motorkøretøjer.¹⁵⁾

Hvis man i stedet for at se på antallet af ofre ser på antallet af uheld med personskade forvoldt af motorkøretøjer (incl. knallerter), har *de hyppigste skadeårsager* i 1965 blandt 14.325 uheld (med 20.075 personskader) været:

¹²⁾ Det statistiske Departement: Færdselsuheld 1956 p. 7 og p. 35 (tab. 21) sammenholdt med Statistiske Efterretninger hæfte 30/1966 p. 389—90 og hæfte 34/1966 p. 465 (tab. 10).

¹³⁾ Tallet for *alle* i færdselen ramte personer var i 1965 26077 (heraf 1010 dræbte).

¹⁴⁾ Færdselsuheld 1956 p. 43 (tab. 24) og Færdselsuheld 1965 p. 50 (tab. XIII).

¹⁵⁾ I *København* har selv det absolute antal færdselsskadede i de sidste 10 år været aftagende; dog har antallet af *dræbte* vist stigning og udgjorde i 1965: 103, det hidtil højest forekommende og næsten en fordobling siden 1950. Endvidere har antallet af *sprittilister* i København vist en kraftig stigning. Næsten hvert tredje trafikdrab i København skyldes spritkørsel; se Københavns Politis Færdselsberetning 1965, særligt p. 6—9.

1. indkørsel på vej	2722
2. ukorrekt svingning (heraf 2169 venstre sving)	2419
3. for stor hastighed	1973
4. spirituspåvirkethed	1330
5. overhaling	1023
6. Undladt vigepligt overfor færdsel fra højre i andre tilfælde end ved indkørsel på vej	1012

Der er derefter et betydeligt spring ned til de andre skadeårsager.¹⁶⁾

Det voksende antal trafikskader har også rejst problemer for hospitalsvæsenet både belægningsmæssigt og økonomisk. Der er for nylig i Sundhedsstyrelsen udarbejdet en betænkning om skadebehandling, og det overvejes at gennemføre en central registrering af ulykkerne og deres fordeling på forskellige skadetyper. Trafikskaderne belaster årligt sygehusene med mindst 500.000 indlæggelsesdage svarende til et absolut minimumsbeløb på 75 mill. kroner. Medregnes alle de økonomiske konsekvenser, som en trafikskade medfører for ofrene og samfundet, menes dette beløb mindst at måtte 5-dobles, hvorefter den samlede udgift beløber sig til ca. 400 mill. kroner.¹⁷⁾ I det af Sundhedsstyrelsen i 1966 udgivne hæfte: Dødsårsagerne i Danmark 1964 var det totale antal dræbte ved ulykkestilfælde 2449, hvoraf — som den største gruppe — 911 som følge af motortrafikken.¹⁸⁾ I den næsthøjeste gruppe: „fald og snublen“, fortrinsvis blandt ældre, var tallet 845, hvorefter der er et meget betydeligt spring til de andre ulykkesårsager.

Siden 1957 omfatter de statistiske opgørelser over færdselsuheld alene personskader, men man får dog et billede af de samlede og stigende skadeudgifter i færdselen ved også at se på, hvad *forsikringssselskaberne* har måttet udrede. Beløbet udgjorde i 1950: 39,9 mill. kroner, i årene 1955, 1960 og 1965 var tallene henholdsvis 101,8, 207,9 og 432 mill. kroner, altså mere end en 10-dobling på 15 år.¹⁹⁾ I dag overstiger tallet endda væsentligt

¹⁶⁾ Færdselsuheld 1965, p. 50 (tab. XIII). Tallene omfatter kun færdselsuheld, der har medført politimæssig undersøgelse.

¹⁷⁾ Disse tal er meddelt forfatteren af professor, dr. med. *Mogens Andreassen*, der særligt beskæftiger sig med disse spørgsmål.

¹⁸⁾ Dette tal er større end det foran ved note ¹³⁾ nævnte. Årsagerne hertil er flere. Det førstnævnte tal har alene hensyn til dødsfald, der kommer til politiets kendskab og indtræder senest 30 dage efter ulykken. Dernæst opererer Statistisk Departement med de tal, hvor motorkøretøjet er hovedårsagen til ulykken, medens Sundhedsstyrelsens statistik er mere omfattende, idet ulykker medtages, hvor et motorkøretøj er impliceret.

¹⁹⁾ Statistiske Efterretninger hæfte 34/66 p. 459 (tab. 5).

½ milliard kroner. Det har endog fornylig været omtalt i pressen, at trafikulykkerne i Danmark koster samfundet over 2 milliarder kr. årlig. I *Sverige* har statens trafiksäkerhetsråd foretaget en undersøgelse, der viser, at trafikskaderne allerede i 1960 belastede samfundsøkonomien med 1.200.000.000 kr.²⁰⁾

Det ville være fristende at drage en sammenligning med *de andre nordiske lande*, men det vanskeliggøres ved, at statistikkerne bygger på et noget forskelligt grundlag. I hvert fald for Norges og Sveriges vedkommende fremgår det heller ikke af det statistiske materiale, hvor mange der er blevet dræbt eller skadet af alkoholpåvirkede automobilister eller motocyklister. „Efter alt at dømme“ — siger docent *Sven Røggind* — „klarere de to lande sig dog bedre end Danmark, skønt den almindelige ædruelighed i Norge og Sverige målt med antallet af anholdelser for drukken-skab synes at stå en hel del tilbage for den danske.“²¹⁾ Derimod kan der på grundlag af en *svensk* statistik drages sammenligning vedrørende den hele ulykkeshyppighed i færdselen, som neden-nævnte tabel viser:

	år	dræbte	tilskadekomne	ialt	pr. 100.000 af middel- befolkningen
Danmark	1960	735	20.229	20.964	457
	1965	1010	25.067	26.077	548
Norge	1960	310	6.181	6.491	183
	1965	423	7.973	8.396	226
Sverige	1960	1036	21.536	22.572	302
	1965	1215	23.981	25.196	327
Finland	1960	765	9.716	10.481	237
	1964	964	14.163	15.127	330

Disse tal er talende. *Danmark* ligger i *spidsen*, hvad angår *ulykkestal*. Med hensyn til antallet af dræbte og tilskadekomne ligger Danmark næsten på højde med Sverige, hvis indbyggertal er 7,7 millioner eller nær det dobbelte af Danmarks. Hvis man imidlertid benytter *bestanden af motorkøretøjer* (excl. knallerter) som udgangspunkt for sammenligningen, ligger *Finland* i *spidsen*. Det fremgår af denne tabel pr. 31/12 1964:²²⁾

²⁰⁾ Betænkning om Trafikmål, Statens offentlige Utredninger 1963: 27, p. 12.

²¹⁾ Socialt Tidsskrift 1966 p. 256.

²²⁾ *Røggind* l. c. p. 257.

	Antal automobiler og motorcykler	Dræbte og tilskadekomne i færdselen	
		ialt	pr. 10.000 motorkøretøjer
Danmark	1.002.200	24.868	248
Norge	646.000	8.435	130
Sverige	1.897.300	25.998	137
Finland	562.500	15.127	269

I den nyligt udkomne *norske* færdselsuhedsstatistik for 1965 har man også beregnet, hvor stor ulykkeshyppighed de enkelte kategorier af motorkøretøjer opviser. Det ses heraf, at *danske motorcyklister i særlig høj grad er ulykkesvoldende*. Pr. 1000 motorcykler forvoldte i Danmark 34 personskade, medens tallene for Finland, Norge og Sverige alle lå på ca. 15. Danske personbiler og lastbiler står ligeledes med væsentlig højere tal end norske og svenske, men for disse vognkategoriers vedkommende har Finland dog rekorden.

Skal man operere med mere retningsgivende tal, er motorkøretøjsbestanden mindre afgørende end motorkøretøjernes *benyttelsesgrad*. Det vil dog indenfor denne afhandlings rammer føre for vidt at komme ind herpå. Desuden er den statistik, der foreligger herom, ufuldkommen.

Det for Danmark i det hele ret nedslående billede, som statistikken viser, kan have flere årsager, men den vigtigste er nok at søge i landets lidenhed og den deraf følgende biltæthed.

C. Kriminalstatistik.

Kriminalstatistikens område er vidtspændende. Om det tal-mæssige forhold mellem færdselssager der afgøres ved dom eller på anden måde og om strafanvendelsen: bøde eller frihedsstraf henvises til afsnit III, hvor der redegøres for lov og praksis i de forskellige lande. Hvad der har interesse her, er alene oplysninger til illustration af færdselssagernes betydning i relation til samtlige andre sager om lovovertrædelser, hvormed er forbundet strafansvar. Disse oplysninger vil vise berettigelsen af overskriften til det følgende afsnit II, hvor færdselsforseelsen karakteriseres som masseforseelse.

I Danmark var antallet af samtlige i retten afgjorte 1. instanssager i 1965 omtrent 66.000, hvoraf ca. 54.000 var småsager (politisager) og ca. 12.000 egentlige straffesager (statsadvokatsager)²³, jfr. nærmere under afsnit III. Til de egentlige straffe-

²³) Statistisk Årbog 1966 p. 309.

sager henhører blandt færdselssagerne stort set kun de, hvor der påstås frakendelse af førerbevis. Disse sagers antal er ca. 5000 årlig.²⁴⁾ Der foreligger ingen officiel statistik over, hvilken andel færdselssagerne udgør af politisagerne, men det belyses ved en af Københavns Byrets politisagsafdelinger ført statistik,²⁵⁾ hvorefter der af de gennem en måned behandlede politisager var ca. 70 % færdselssager, men denne procent må reduceres lidt, måske til 60—65 %.²⁶⁾ Mange af disse færdselssager var dog ikke egentlige kørselssager, men sager om ulovlig parkering og tilsidesættelse af stopforbud, formentlig ca. $\frac{1}{3}$. Omregnet i tal skulle af det samlede antal retten forelagte sager, ca. 66.000, således 35—40.000 udgøre færdselssager og af dem ca. 5.000 alvorlige sager, hvori påstås frakendelse af førerbevis. Det vil sige, at godt *over halvdelen* (henved 60 %) af de retten forelagte større og mindre sager er færdselssager. Flere af disse angår vel fodgængere og cyklister, men størsteparten motortrafikanter.

Skal man imidlertid danne sig et mere fuldstændigt billede af færdselssagerens dominerende betydning, må medregnes dem, der *afgøres af politiet ved bødeforelæg*. Som det vil fremgå af den senere fremstilling, udgør dette antal henved 80 % af samtlige politisager, og langt de fleste er færdselsforseelser. *Konklusionen* bliver herefter, at *i Danmark kommer årligt mellem 150.000 og 200.000 borgere i konflikt med færdselsloven*, og så ses der endda bort fra de mange, hvis overtrædelser ikke opdages eller anmeldes.

I den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål²⁷⁾ indeholdes en statistik, der belyser forholdene i *Sverige*. Når en sag først kommer for retten, kender man ikke til at afgøre den ved advarsel eller bødevedtagelse således som i Danmark, hvorfor forholdet mellem indenretligt og udenretligt behandlede sager er det samme, som forholdet mellem de ved dom og ved bødeforelæg (strafföreläggande) afgjorte sager. Herefter kan opgives følgende tal fra 1961: Efter straffeloven blev ved dom afgjort ca. 105.000 sager og efter andre straffebestemmelser ca. 309.000, heraf ca. 270.000 færdselssager. Det vil sige, at *blandt alle ved dom afgjorte sager havde ca. 65 % hensyn til færdselen*.

Med *strafföreläggande* (svarende til vort bødeforelæg) blev samme år afgjort ca. 287.000 sager, også for størstedelen færdselssager. Men i dette tal er ikke indbefattet de mange *parkeringsforseelser* (i 1961 ca. 53.000)^{27a)}, der med hjemmel i en særlig lov

24) Samme 1966 p. 310.

25) Meddelt af byretsdommer *F. Weber*.

26) Af byrettens 5 politisagsafdelinger behandler nemlig en enkelt afdeling fortrinsvis mere specielle politisager, der ikke er færdsels-sager.

27) p. 12—18.

27a) For året 1965 var tallet steget til ca. 285.000!

afgøres nemt og hurtigt af politiet med en såkaldt „parkeringsbot“, som senere vil blive nærmere omtalt. Man vil heraf se, at færdselsforseelserne dominerer i vort naboland på samme måde som hos os.

I Norge er forholdet noget lignende.

Drejer det sig om mindre færdselsforseelser, frafalder man meget ofte tiltale. Ellers afgøres sagerne ved bødeforelæg eller dom i forholdet 10 til 1. I 1963 blev alene over 36.000 bilister straffet, hvortil kommer de for færdselsforseelse straffede fodgængere og cyklister.

I Finland viser en statistik, at af det samlede antal forbrydelser og forseelser, der i 1965 kom til politiets kundskab, ialt 363.485, angik 169.155 trafikforseelser, altså meget nær halvdelen.

II

Trafikforseelsen som masseforseelse.

Færdselsforseelserne er så forskelligartede, at det kunne synes vanskeligt at finde fælles træk, der berettiger til en nærmere karakteristik af dem og navnlig af overtræderne. Alligevel kan der nok siges et og andet om færdselsforseelsen som sådan. Heller ikke overflødig gør færdselsforseelsernes mangfoldighed det spørgsmål, om der bør reageres overfor overtræderne ved ensartede midler men af forskellig strengthed, eller om særlige forholdsregler bør bringes til anvendelse overfor nærmere afgrænsede grupper, omfattende snart de mindre snart de grovere færdselssyndere. I dette afsnit vil der alene blive givet plads for nogle mere generelle synspunkter.

Den norske retssociolog, professor *Vilhelm Aubert*, betegner færdselsforseelserne som en af de moderne *masseforseelser*, hvortil også henføres skattesnyderi og overtrædelse af andre former for samfundsreguleringer. Han fastslår, at *på disse områder har behandlingssynspunktet ikke været fremtrædende ved sanktionsvalget.*²⁸⁾ Det skal hænge sammen med, at disse lovovertrædelser anses som noget normalt forekommende, der ikke tiltrænger årsagsforklaring, fordi der ikke er noget i vejen med dem, som gør sig skyldige i slige handlinger. Denne opfattelse er dog ikke undtagelsesfri, og Aubert fremhæver selv som undtagelser de såkaldte „råkørere“ og „promillekørere“. Om dem mener han, at præventionshensynet, som han iøvrigt ikke tillægger større betydning, har vægt, og han anser det heller ikke for udelukket, at det vil være berettiget at anvende reaktionsmidler, som har et indslag af opdragende behandling.

At færdselsforseelsen er en masseovertrædelse, er ubestrideligt rigtigt. Det gælder vel endog i endnu højere grad for denne art

²⁸⁾ Likhet og Rett, Oslo 1964, p. 43.

overtrædelser end for de andre, der har hensyn til skatte- og erhvervslovgivningen, og formentlig *både* når henses til færdselsforseelsernes *talmæssige udbredelse* og til deres *spredning* over befolkningens forskellige sociale lag. Det hænger sammen med motorkørlens demokratisering. Vel er der endnu borgere, der ikke har råd til at holde køretøj, men det må erindres, at pladsen ved rattet er manges næringsvej.

At en forseelse er en masseforseelse, må påagtes af kriminallerne som et forhold af interesse. Det *influerer utvivlsomt på den generelle bedømmelse* af disse brud på samfundsreguleringen. Karakteristikken er jo udtryk for, at det indgår i den ellers lovlige borgers bevidsthed, at han selv en skønne dag kan stå som sigtet for en færdselslovsovertrædelse. Det skaber grundlag for solidaritetsfølelse. Hvor meget man end kan forarges over en grov færdselslovsovertrædelse, navnlig når den har haft personskade til følge, taler man dog sjældent om færdselsforbrydelse.²⁹⁾ Som brud på samfundsordenen rangerer den ialtfald ikke med tyveri og andre krænkelse af ejendomsretten, hvis klientel fortrinsvis hentes fra det lavere eller laveste trin på den sociale stige, og det skønt det angrebne gode ofte er mindre end de ofre, trafikken bringer. Det er ud fra et beslægtet synspunkt, at man normalt ikke sidestiller skattesvig med almindeligt bedrageri. Der er for mange, der forser sig i trafikken, til at man vil acceptere forbryderkarakteristikken med de deraf følgende konsekvenser i henseende til strafudmåling.

Som medvirkende til, at „trafiksynderne“, de grovere indbefattet, ikke findes placeret højt på strafstigen, hører, at de *ofte ikke opdages*; sker det men er ingen ulykke indtruffet, går de ofte fri eller straffes mildt. *Hans Klette* har nogle interessante oplysninger herom.³⁰⁾ Opdagelsen af udvist uagtsomhed i trafikken sker næsten udelukkende i forbindelse med trafikulykker. I hans undersøgelsesmateriale var der under en eller anden form sket skade i 90—95 % af samtlige tilfælde. Herfra sluttes, at trafikforseelsen, som i princippet er en almenfarlig forseelse, *i praksis*

²⁹⁾ Det er ejendommeligt at se, at i *Sverige* gør en modsat opfattelse sig gældende, fordi enhver overtrædelse — stor eller lille — betegnes som *brott* måske endda med tyngdepunkt mod de grovere overtrædelser. Derfor virker betegnelsen trafikbrott, når det drejer sig om de mindre overtrædelser, lovligt *belastende*, se betænkningen om Trafikmål p. 31. I Danmark og Norge anvender man derimod i daglig tale altid betegnelsen „forseelse“ for trafikovertrædelser og andre (generelt) mindre alvorlige brud på samfundsordenen, medens ordet „forbrydelse“ har hensyn til det grove og dadelværdige, der som oftest begås af dem, der er vokset op i et milieu, der har givet grobund for en asocial levevis.

³⁰⁾ Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 155—57 og Klette i samme tidsskrift 1964 p. 119 ff.

nærmest er et effektdelikt. Almenheden optræder sjældent som anmelder, når ingen ulykke sker. Kun 1/6 af de til forsikrings-selskaberne anmeldte trafikskader viste sig at have været genstand for politiundersøgelse. Lignende ringe opdagelsesrisiko har vist sig ved kørsel i spirituspåvirket tilstand. Det må naturligvis her erindres, at i Sverige er det strafbart at køre motorkøretøj med en alkoholpromille så lav som 0,5, tilfælde hvor føreren og hans kørsel sjældent viser ydre tegn på påvirkethed. En af Klette foretagen undersøgelse viser, at blandt dem, der faktisk var påvirket i strafbar forstand, var opdagelsesrisikoen på mellem 5 % og 9 %, og kun 30 % af de afslørede havde en alkoholpromille på under 1. Det er derfor naturligt at spørge, om det er retfærdigt at straffe de få, som opdages, hårdt, når de mange lige så skyldige går fri.³¹⁾ Denne betragtning melder sig særlig, når loven også vil ramme motorførere med lav blodalkoholpromille.

Ved bedømmelsen af trafikforseelsen er det dog ikke nok at anskue den som masseforseelse med de konsekvenser, som naturligt følger deraf. Karakteristisk er også motorførernes *forskelligartede subjektive forhold til gerningen*. Variationsbredden er usædvanlig: svingende fra den ganske ringe tilsidesættelse af agtpågivenheden til den mest hensynsløse adfærd. Ikke nok hermed. Man behøver blot at *kombinere uagtsomhedsgraden med kørselens følger eller mangel på følger*. Ubetydelig uagtsomhed kan koste flere menneskers liv; omvendt kan den mest hensynsløse kørsel være uden følger. Hvad tæller så mest ved den strafbare bedømmelse: det subjektive moment eller den forvoldte skade? Formuleret på anden vis: hvis den subjektive vurdering er den samme, er da den samme straf — eller anden retsfølge — forskyldt, hvad enten skade er sket eller ej.³²⁾ Der bortses naturligvis fra de tilfælde, hvor selve skadeforvoldelsen — som ved uagtsomt manddrab og alvorlig legemsbeskadigelse — i sig selv er strafbar efter straffeloven, hvilket senere vil blive fremdraget til diskussion. Der er næppe tvivl om, at det er bedst stemmende med folks almindelige retsfølelse at lade en alvorligere skade influere på bedømmelsen, og det vides også at stemme med retspraksis i de nordiske lande, selvom man anerkender det subjektive elements dominans.

Tanker som disse inddrager andre i deres kølvand. Fra et kriminalistisk synspunkt må vel ikke alene uagtsomhedsgraden, men også uagtsomhedsårsagen komme ind i billedet. For en ydre betragtning kan uagtsomheden stemples som grov, når man i en trafikfarlig situation „taber hovedet“ og derved forvolder ulykke,

³¹⁾ *Aubert* l. c. p. 79 ff.

³²⁾ Diskussion herom har været ført i Ugeskrift for Retsvæsen 1964 B p. 6 ff og p. 109 ff. mellem *H. G. Arenbrandt* og *Theodor Petersen*, hvor sidstnævnte henviser til tilsvarende diskussion i England.

men så spørger man, om ikke de fleste af os i givne situationer kan komme til at handle anderledes — mere uforvarsomt — end vi normalt ville gøre? Snart er årsagen til en ulykke manglende kørselsrutine, som nu engang ikke er medfødt, snart manglende evne til at beherske nerverne i en pludseligt opstået farlig situation, hvor den mere koldblodige intuitivt forstår at sno sig fri. Den udviste uagtsomhed, omend man vil karakterisere den som grov, er derfor ingenlunde altid udslag af letsindighed endside af karakterbrist. Til disse forskelligartede situationer hører også *kombinationen af forsæt og uagtsomhed i trafikken*. Mange til-sidesætter bevidst færdselsreglerne m. h. t. fart, vigepligt m. v., fordi lysten til at „tage chancen“ er en indgroet eller tillært tilbøjelighed. „Man kører, som man lever“, har en kendt psykiater engang sagt. Er selve kørselen en forsættlig overtrædelse, er dens mulige følger praktisk talt altid kun uagtsomt forvoldt.

Når forholdene objektivt som subjektivt er så varierende, synes det at måtte åbne vej for flere reaktionsmidler, ligesom det enkelte middel må være elastisk.

En kriminalists opgave er *ikke altid* at være *finkæmmer*. Som enhver anden jurist har han en opgave i at sondre mellem, hvad der er stort, og hvad der er småt. Hvad kræver individuel behandling under anvendelse af retsmaskineriets strengeste garantier, og hvad bør kunne afgøres hurtigt, smidigt og summarisk? Konfrontationen med de moderne masseforseelser har *bragt domstolene i et dilemma*. Hvad der foregår i en retssal, skal gerne være forbundet med værdighed, og en sag skal tage den tid, en ordentlig retsbehandling kræver. Ellers rokkes tilliden til domstolene, en tillid der principielt også bør herske, når domstolene behandler de mindre sager. Det er her vigtigt at fremhæve, at folks møde i en retssal som regel er en eengangsforeteelse, og det indtryk, der efterlades, bør skabe respekt om retsplejen.

Det er i mange af disse *småsager betydningsfuldt, at de afgøres kort tid efter forseelsen*. Derved opstår spørgsmålet om muligheden for i et betydeligt omfang at give afkald på domstolsbistand. Hvis det *normale* forum også i disse sager altid var domstolene, ville de kompromittere sig selv, fordi de ikke er skabt til behandling af de moderne masseforseelser ofte af bagatelagtig karakter. Dermed er ikke sagt, at der ikke også i småsager bør tilstræbes rimelige og retfærdige afgørelser. Professor *Krabbe's* ofte citerede sentens: straf bør serveres varm, har sin største betydning i forseelsessager. Lad os forestille os, at forseelsen er oplagt og måske endda erkendt; der søges derfor ikke fremskaffet vidner. Flere måneder efter modtager færdselssynderen et bødeforelæg; i mellemtiden har han, der er kommet på afstand af begivenheden, fundet lejlighed til at rationalisere sin adfærd og vil ikke nu vedtage bøden. Sagen ender i retten, hvor anklageren

af nærliggende grunde ikke har vidner imod tiltalte. Er dommerens opgave da blot at registrere anklagen og dekretere en bøde? I bekræftende fald, hvad virkning har bøden *på dette tidspunkt*, udover at den skaffer samfundets myndigheder en modstander og flere andre med ham?

Er de mindre lovovertrædelser de talrigste, frembyder *de alvorligere trafikksager* de vanskeligste problemer. Når det er blevet sagt, at færdselsforseelsen er en masseforseelse, der henter sit klientel fra alle samfundsklasser, er dermed ikke udtrykt, at *spredningen* er ligeligt fordelt. Det gælder navnlig ikke de grovere forseelser, hvad nyere kriminologiske undersøgelser også viser. Sådant undersøgelse er i England foretaget af *T. L. Willett*.³³⁾

Dr. Willett's studier er baseret på undersøgelser i et amt gennem en periode af 3 år. Af 653 for alvorlige færdselsovertrædelser dømte personer havde 23 % tidligere været idømt straf for andre lovovertrædelser, og 134 havde i det mindste een gang tidligere været dømt for lignende færdselsforseelse eller for anden af lige så grov art. I alt kunne 12 % af de undersøgte karakteriseres som vaneforbrydere. Forfatterens konklusion er den, at der fra domstolens og særlig fra politiets side bør gribes langt kraftigere ind mod denne kategori trafikanter til bekæmpelse af den voksende færdselsfare, idet man urigtigt har forestillet sig, at de i højere grad har været spredt i befolkningen uafhængigt af den sociale lagdeling, medens mange af dem i virkeligheden har været at finde blandt det mere almindelige forbryderklientel. Heri er der sikkert noget rigtigt, men konklusionen er antagelig for vidtgående.³⁴⁾ Ingen havde vel ventet, at de mest hensynsløse i færdselen og navnlig ikke alle „motorbøllerne“ skulle være et udsnit af gennemsnitsmennesket. Dr. Willett har kun undersøgt 6 arter grovere trafikforseelser, og 2 af dem er endda af specifik karakter, nemlig kørsel, efter at førerbeviset er frataget, eller undladelse af at holde køretøjet ansvarsforsikret. En kendt engelsk færdselsdommer med mange års erfaring, *Lady Wootton*, anlægger da også et bredere syn på sagen, når hun udtrykker, at færdselsovertrædelserne rækker „from the almost wholly accidental through the incompetent and the negligent to the positively and grossly culpable; and it is quite exceptionally difficult in many of these cases to establish just to what point along this scale any particular instance should be assigned.“

I Sverige har *Hans Klette* foretaget lignende undersøgelser.³⁵⁾ Han tilbageviser den hypotese, at trafikovertræderen skulle ad-

³³⁾ *Criminal on the Road, A Study of Serious Motoring Offences and those who commit them*, London: Tavistock Publications 1964.

³⁴⁾ Jfr. *H. A. Hammelmann*: *The Modern Law Review* 1966 p. 227, hvor Willetts bog anmeldes.

³⁵⁾ l. c. p. 160—161.

skille sig fra andre lovovertrædere ved gennemsnitligt at komme fra en højere social status. Hans undersøgelse viser, at omkring $\frac{2}{3}$ kommer fra socialgruppe 3 (arbejderklassen), $\frac{1}{4}$ fra socialgruppe 2 eller middelklassen og mindre end 10 % fra socialgruppe 1 eller overklassen. Indkomsten blandt trafikovertræderne ligger omkring 15.000 kr. Omkring 15 % af overtræderne findes tidligere anført i kriminalregistret, hvor ejendomsforbrydelser og „rattfylleribrott“ (v: de egentlige berusere) dominerer. Af de kun for „trafiknykterhetsbrott“ dømte (v: hvor blodalkoholpromillen er mellem 0,5 og 1,5) genfindes over 25 % i kriminalregistret og blandt knallertførerne endda nærmere 50 %.

Det vil sikkert være rigtigt at betragte de *groveste* færdsels-overtrædelser, navnlig når de ledsages af alvorlige ulykker, *som egentlige forbrydelser*. Det har været nævnt, at færdselsreglerne ikke sjældent overtrædes forsætligt, men at følgerne ikke er villede og således kun uagtsomt forvoldt. Man kunne da spørge, om ikke det forhold, at der ikke foreligger forsæt til at ville anrette skade, undertiden trykker strafniveauet urimeligt langt ned? Uagtsomhedsgraderne er nuancerede som spektrets farver. Forsætsbegrebets nuancer er færre, men det rummer dog ikke så lidt mere end det blot tilstræbte. Det, som vides at ville indtræde med ganske overvejende sandsynlighed — for enkelte forbrydelser måske endda med en yderligere svækkelse af sandsynlighedskravet — medinddrages normalt under forsæt.³⁶⁾ Men derved bliver også *overgangen* fra uagtsomhed til forsæt i grænseområdet *flydende*. Man kunne hævde, at det indenfor det område, der angår de af den yderste hensynsløshed skabte trafikulykker, måtte være mindre afgørende for sanktionens strengthed, om gerningsmanden kunne siges i teoretisk forstand at have overskredet tærsklen til det forsætlige. Spørgsmålet illustreres ved to eksempler:

Eks. 1. En mand overrasker tilfældigt sin hustru, medens hun hengiver sig til en anden, og han dræber på stedet hendes elsker. En bristet illusion har i en ophidset sindstilstand gjort ham til drabsmand. Han er ustraffet, agtet i sit arbejde og respekteret i sin omgangskreds.

Eks. 2. En mange gange for hensynsløs kørsel dømt bilist overhaler på en tæt trafikeret vej på en uoverskuelig bakketop med 140 km.s fart en række vogne ved at køre med alle vognens hjul i den vejbanehalvdel, der er forbeholdt de modkørende. Om der sker sammenstød, afhænger af skæbnens spil. Sandsynligheden for, at det vil ske, sættes til 50 %. Ulykken indtræffer, da føreren af en plud-

³⁶⁾ Se *Stephan Hurwitz*: Den danske Kriminalret, alm. del, 1952 p. 318 ff og i det hele *Knud Waaben*: Det kriminelle forsæt, København 1957.

seligt opdukkes bil af angst styrer mod et vejtræ, og en hel familie udryddes.

I eks. 1 foreligger forsæt, men det er dog et drab under formildende omstændigheder. Selv under anvendelse af straffelovens § 85 (indflydelse af stærk sindsbevægelse), vil straffen efter dansk praksis næppe komme under 6—8 års fængsel. I eks. 2 vil man ikke kunne statuere forsæt. Den vist til dato højeste straf for hensynsløs kørsel med drab til følge er fængsel i 4 måneder, og hvis føreren har været spirituspåvirket fængsel i 1 år, muligvis i 1½ år (jfr. senere i afsnit III). Hvis man nu stod ubundet af domstolspraksis og strafammer og således helt frit skulle vurdere strafværdigheden med hensyntagen til prævention og retsfølelse, ville næppe mange forstå, at „motorbøllen“ i eks. 2, *fordi* han „kun“ har handlet (groft) uagtsomt, skal straffes *mange gange mildere* end den ellers hæderlige ægtemand i eks. 1, *fordi* han har handlet forsætligt. Mon vi ikke er ved at blive vanetænkere på dette felt? Der er grund til her at henvise til det engelske begreb manslaughter, der både omfatter forsætligt (voluntary) drab under stærkt provokerende omstændigheder³⁷⁾ og uagtsomt (involuntary) drab, der ikke behøver at være af grov art. I England ville der have været „frit spil“, da manslaughter, som det siges, er „the most elastic of crimes“, idet straffen spænder over en bøde fra 1 shilling til strafarbejde på livstid.³⁸⁾

III

Sanktionerne og deres anvendelse samt

fremgangsmåden ved sagernes afgørelse.

A. De nordiske lande.

Arbejdet for tilvejebringelse af fælles internationale trafikregler har, som i indledningen anført, ikke hidtil haft hensyn til sanktionsspørgsmålet eller til fremgangsmåden ved behandlingen af færdselsager. De i de senere år i Norden udfoldede bestræbelser for større retsenhed har heller ikke givet sig udslag på dette felt. En sammenligning viser, at det er lettere at finde forskelligheder end lighedspunkter. Det *fælles* begrænses stort set til, at straf, hyppigst bøder, og i alvorligere sager tillige førerbevisinddragelse er de vigtigste sanktioner, og at bagatelsager behand-

³⁷⁾ Provokationen må være egnet „actually to deprive a reasonable man of the ordinary powers of self-control“, *Rex v. Lesbini* (1914) 3 K.B. 1116.

³⁸⁾ *Kenny*: *Outlines of Criminal Law*, 15. udg., 1946 p. 141—42. Drab i forbindelse med motorkørsel er i 1956 gjort til en selvstændig forbrydelse, se under afsnit III.

les mere summarisk, i et vist omfang uden rettens bistand, end de mere kriminelt betonedede. Men ligesom fremgangsmåderne er indbyrdes afvigende, er også afgrænsningen mellem de sager, der behandles på den ene eller på den anden måde, ikke sammenfaldende. En mere detaljeret gennemgang af hvert lands regler ville derfor blive tyngende og uoverskuelig set i forhold til afhandlingens formål, men en koncentreret redegørelse, indeholdende det væsentligste, herunder en kort omtale af visse i praksis udviklede regler, er dog fundet af betydning for den diskussion, der lægges op til.

Da sanktionerne og fremgangsmåden ved deres tilvejebringelse er nøje knyttet sammen, er en adskillelse af disse spørgsmål anset for upraktisk.

I den senere afdeling B. er søgelyset rettet mod andre og større landes forholdsregler på det omhandlede område for at se, om der herfra kan hentes impulser.

Danmark.

Den danske færdselslov er af 24. maj 1955 (med ændringer).

Loven har en *fælles strafbestemmelse* (§ 69) lydende på bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. For kørsel i spirituspåvirket tilstand eller for kørsel, efter at førerbeviset er frakendt, er straffen dog hæfte eller fængsel indtil 1 år og kun under særlig formildende omstændigheder bøde. Hvis der i forbindelse med kørsel er forvoldt uagtsomt manddrab eller betydelig eller grov legemsbeskadigelse, behandles forholdet ikke som et specielt færdselsdelikt, men ved straffens fastsættelse kombineres færdselsloven med straffeloven (§§ 241 og 249), hvorved strafframmen kan udvides til fængsel i 6 år (straffelovens § 88, stk. 1).

Lovens anden sanktion er *frakendelse af førerbeviset* (§ 70), hvilket, når en færdselsovertrædelse er årsagen, altid sker *ved dom*. Frakendelse er *obligatorisk*, når 1) køretøjet i det aktuelle tilfælde er ført på *groft uforsvarlig måde*, eller 2) det *i øvrigt* efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes *betænkeligt af hensyn til færdsels-sikkerheden*, at føreren bevarer retten til at køre. Endvidere sker frakendelse 3) overfor den, der på grund af *nydelse af spirituose drikke* ikke er i stand til at føre køretøj på *fuldt betryggende måde*, dog kan „under særlig formildende omstændigheder“ frakendelse undlades, det eneste — sjældent anvendte — tilfælde af fakultativ frakendelse (modsat tidligere lovgivning). Der foreligger ingen statistik over fordelingen af antallet af domfældelser i disse 3 grupper, men derimod over hvor ofte der påstås frakendelse. Tallene er i gruppe 1 og 2 tilsammen godt 800 årlig og i

gruppe 3 godt 4000 eller, udtrykt i procenter, henholdsvis ca. 20 % og 80 %.³⁹⁾

Minimumsfrakendelsestiden er 6 måneder, ved kørsel i spirituspåvirket tilstand dog som regel ikke under 1 år. *Maksimum* er „for bestandig“. Særlige regler er givet om *generhvervelse før tiden*, hvilken afgørelse træffes af retten. *Midlertidig* frakendelse kan — med rekursadgang til vedkommende dommer — foretages af politiet, når det skønnes, at vedkommende ved dom vil få førerbeviset endeligt frakendt. Ved frakendelsesperiodens udløb beror det på omstændighederne, om ny førerprøve skal aflægges.⁴⁰⁾

Småsager kan afgøres *uden rettens bistand*, ved at sigtede vedtager at erlægge en af politiet som regel på grundlag af rapportforklaring foreslået bøde på ikke over 300 kr., såkaldt *bødeforelæg*.

Når færdselssager fremmes *for retten*, behandles de med undtagelse af de alvorligste (se straks nedenfor) efter reglerne om *politisager* (retsplejelovens kap. 81). Det indebærer, at politiet (politimesteren) er påtalemyndighed, at sagerne behandles af en enedommer, at ingen behøver at møde som repræsentant for politiet, hvis eventuelle vidner så afhøres af dommeren, og at tiltalte, hvis han udebliver uden oplyst lovligt forfald, som regel uden bevisførelse kan anses som skyldig og ved *udeblivelsesdom* idømmes straf, dog ikke overstigende bøde. Videre kan dommeren, når sagens formildende omstændigheder giver ham anledning dertil, med tiltaltes samtykke slutte sagen med en *advarsel* eller, hvis tiltalte med tiltrædelse af anklagemyndighedens repræsentant indgår derpå, og dommeren anser ham for skyldig, med *bødevedtagelse*.

Færdselssager skal dog fremmes som egentlige straffesager (*statsadvokatsager*), hvis der påstås frakendelse af førerbevis eller dom for uagtsomt manddrab eller grov legemsbeskadigelse som følge af kørselen. Så skal *domsmænd* medvirke, men sagerne kan dog fremmes *summarisk* og for en enkeltdommer uden anvendelse af anklageskrift, hvis der er afgivet en *uforbeholden tilståelse*, hvis rigtighed findes bestyrket af omstændighederne, og fornødent samtykke til sådan afgørelse foreligger. Omtrent 50 % af disse sager fremmes på denne nemmere måde.

Forholdet mellem de politisager, der ikke fremmes til retten (bødeforelæg), og de, hvori anklageskrift udarbejdes, var i 1965 henholdsvis 213.049 og 58.260⁴¹⁾, d: henholdsvis 79 % og 21 %. Langt de fleste af dem er færdselssager og blandt disse de mange parkerings- og stopforbudssager. Med hensyn til *de indenretlige*

³⁹⁾ Statistisk Årbog 1966 p. 310.

⁴⁰⁾ Jfr. Justitsministeriets bkg. af 28. juni 1966, særligt § 29 om såkaldt „orienterende førerprøve“.

⁴¹⁾ Politiets Årsberetning 1965 p. 31.

afgørelsesmåder foreligger ingen officiel statistik. Hvis oplysningen fra en af Københavns Byret gennem daglig over en måned ført statistik⁴²⁾ er repræsentativ for hele landet, kan fra statistikken, hvorefter der blandt 422 færdigbehandlede sager blev afgjort 203 ved bødevedtagelse, 30 ved advarsel, 146 ved udeblivelsesdom og 43 ved ordinær dom efter eller uden bevisførelse (heraf 3 frifindelser), sluttet, at af de ved retterne afgjorte færdsels-sager ender 48 % med bødevedtagelse, 7 % med advarsel, 35 % med udeblivelsesdom og 10 % med ordinær dom. Det vil igen side, at af alle udenretligt og indenretligt afgjorte færdsels-sager, der ikke er så alvorlige, at de skal behandles som egentlige straffesager — i hovedsagen de ca. 5000 førerbevisfrakendelses-sager — vil der kun blive afsagt ordinær dom i ca. 2 % af tilfældene.

Fra praksis.

I bagatelsager, hvor ingen personskade er lidt, er der — ialtfald i København — en stigende tendens til ikke at optage egentlig rapport, men — hvis betjenten ikke nøjes med at give trafikanten en påmindelse — at udfærdige et såkaldt *påkørselskort* indeholdende generalia for de implicerede parter og et kort referat af det passerede på kortets bagside. Disse kort forelægges politiassistenten til afgørelse af, hvad videre skal ske.⁴³⁾ I København har man desuden fornylig indført den praksis i mange *parkerings-sager* at lade en politimand sætte en gul seddel på en parkeringssynders frontrude med opfordring til ham om at sætte sig i telefonisk forbindelse med politiet for at afgive nærmere forklaring.⁴⁴⁾

Ved bødeforelæg anvendes *takserede bøder* varierende fra 40 til 300 kr. alt efter forseelsens art. Taksterne er godkendt af den øverste anklagemyndighed og fastsat under hensyntagen til domstolens praksis, med hvilken bøderne stort set ligger på linie. Der tages ikke hensyn til den skyldiges økonomiske forhold.⁴⁵⁾ Cirka 80 % betaler bøden inden den fastsatte frist⁴⁶⁾; de resterende sager fremmes for retten og afgøres som regel ved bødevedtagelse eller udeblivelsesdom, jfr. foran.

I de mere *alvorlige kørsels-sager* (bortset fra sager om fraken-

⁴²⁾ Udarbejdet af byretsdommer F. Weber.

⁴³⁾ Politidirektørens A-dagsbefaling af 4. april 1966 afd. C og Københavns Politis Færdselsberetning 1965 p. 5.

⁴⁴⁾ Et forslag fra Københavns Politis færdselsafdeling på — for at aflaste betjentene — at lade parkeringskontrollen overføre til kommunen som værende en kommunal opgave, således at bøderne i form af afgift indgår i kommunens kasse, er foreløbigt strandet.

⁴⁵⁾ Der er dog givet instruks om, at taksten kan halveres, når den skyldige er lærling, student, soldat, invaliderentynder, pensionist, eller han i øvrigt har en særlig lav indtægt.

⁴⁶⁾ Se den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 220.

delse af førerbevis, se nedenfor), der ikke kan afgøres med bødeforelæg, herunder navnlig sager, hvor der er tilføjet personskaade, eller hvor der fremsættes erstatningskrav, udfærdiges anklageskrift. Bøderne ligger stort set mellem 200 og 500 kr. undtagelsesvis højere, navnlig hvor tiltaltes økonomiske forhold væsentligt overstiger gennemsnittet. Kun i disse sager tillægges eventuelle forstraffe betydning. I politiretten anvendes i praksis *kun frihedsstraf* i færdselssager overfor berusede knallertførere (hæfte i 10 dage, i gentagelsestilfælde noget højere hæftestraf) samt overfor automobilister og motorcyklister, hvis bevis er blevet dem frakendt (hæfte i 14 dage, i gentagelsestilfælde 20—40 dage).

De fleste færdselssager når først frem til retten flere måneder efter forseelsens begåelse; i København er det hyppigste tidsinterval 2—3 måneder. Selve retsforhandlingen er navnlig i København meget ekspedit⁴⁷⁾, og sagerne afgøres som regel på de foran beskrevne måder: advarsel, bødevedtagelse og ved afsigelse af udeblivelsesdom. Protokollation af forklaringer finder normalt ikke sted, medmindre der bliver spørgsmål om frihedsstraf, eller sagen skal sendes til afhøring ved anden ret, samt når der i kørselssager er tale om større skader, med hensyn til hvilke erstatningspligten ikke straks anerkendes. En repræsentant for vedkommende forsikringsselskab giver som regel møde i retten. Bortset fra de egentlige kørselssager afgives vidneforklaring som regel alene af en eller flere betjente.

Sager om *spirituspåvirkede motorførere*, hvor der næsten altid bliver spørgsmål om frakendelse af førerbeviset, behandles som nævnt under medvirken af domsmænd, når tilståelse ikke foreligger. Bevisbedømmelsen er fri, men hovedvægten lægges på lægeundersøgelsen og blodalkoholkoncentrationen.⁴⁸⁾ Blodprøve kan — modsat tilfældet i angelsaksisk ret — tages mod den pågældendes vilje.⁴⁹⁾ Efter praksis anses man *normalt* for påvirket

⁴⁷⁾ Der berammes normalt ca. 8 sager i kvarteret, hvis det drejer sig om småsager (parkerings- og stopforbudssager), hvor vedkommende har erkendt sin forseelse til politirapport, men ikke har reageret på bødeforelægget. Tid indvindes ved, at mange udebliver. Selv hvor en sag udsættes til vidneforklaring, berammes normalt 1 eller 2 sager i kvarteret. De implicerede står som regel samlet foran dommerskranken, og forhandlingen tager ofte form af en almindelig drøftelse af sagen.

⁴⁸⁾ Med hensyn til fremgangsmåden henvises til *Theodor Petersen* i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1957 p. 300—01. Retslægerådet har i de senere år været tilbøjelig til at betragte den kliniske undersøgelse som den primære og blod- og urinalysen som korrigerende og vejledende. En kritik af den kliniske undersøgelse, der bygger på vedkommende læges subjektive bedømmelse, har med støtte i statistisk materiale været fremsat af *Birgitte Vestberg* og *Ib Poul Pedersen* i Juristen 1966 p. 441 ff.

⁴⁹⁾ Højesteretskendelse i Ugeskrift for Retsvæsen 1937 p. 54.

i færdselslovens forstand, når blodalkoholpromillen ligger omkring 1, men undertiden domfældes, selvom den er betydeligt lavere, ligesom der kan ske frifindelse, selvom blodalkoholkoncentrationen overstiger 1,5 ‰.⁵⁰⁾ Når der ikke er tale om påvirkethed i stærkere grad, og ingen eller kun uvæsentlig skade er lidt, er normalstraffen hæfte i 20 dage⁵¹⁾ (og frakendelse af førerbevis i 1½ år). Bødestraf i disse sager anvendes yderst sjældent. Hvis nogen lemlæstes, stiger straffen til fængsel, og ved uagtsomt manddrab som følge af „spritkørsel“ varierer straffen fra 2—3 måneder op til 1 års fængsel⁵²⁾ med fængsel i 8 måneder som ret almindelig straf i de meget grove tilfælde.

Er føreren *ikke spirituspåvirket, men* han ved sin kørsel har gjort sig *skyldig i uagtsom legemsbeskadigelse eller uagtsomt manddrab*, vil straffen under formildende omstændigheder, navnlig ved legemsbeskadigelse, normalt være bøde mellem 300 og 600 kr. Ved uagtsomt manddrab vil man dog som regel idømme en kortvarigere hæftestraf (7—30 dage) og kun under skærpende omstændigheder fængsel⁵³⁾ med 4 måneder som den vist til dato højst idømte straf.⁵⁴⁾

⁵⁰⁾ Det er en kendt sag, at menneskers alkoholtolerans er forskellig. I tidens løb har mange undersøgelser været foretaget af forholdet mellem tolerans (påvirkethed ved klinisk undersøgelse) og blodalkoholkoncentrationen. Den seneste danske undersøgelse, omfattende 6686 trafikanter, foretaget af lægerne *Hans Gürtler* og *Alf Lund*, er publiceret i Ugeskrift for Læger 1966 p. 1 ff. Hvis man udskiller de personer, hvis blodalkoholkoncentration har været under 0,40 ‰, og som kun undtagelsesvis viser ydre tegn på påvirkethed, og ligeledes bortser fra de oplagte tilfælde, hvor promillen er 2 eller derover, viser tabellen følgende tal:

‰	Total	Total antal påvirkede	‰ påvirkede
0,40—0,59	214	79	37,3
0,60—0,79	269	126	46,9
0,80—0,99	373	234	62,7
1,00—1,19	521	368	70,6
1,20—1,39	657	517	78,7
1,40—1,59	742	658	88,7
1,60—1,79	716	671	93,7
1,80—1,99	552	530	96,0
Total	4044	3183	

⁵¹⁾ Højesteretsdom i Ugeskrift for Retsvæsen 1964 p. 788. Den seneste redegørelse for strafudmåling i disse sager er givet i medlemsbladet Fuldmægtigen 1963 p. 137 ff (Østre Landsret) og 1964 p. 84 ff (Vestre Landsret).

⁵²⁾ Højesteretsdom i Ugeskrift for Retsvæsen 1958 p. 80.

⁵³⁾ *H. A. Sørensen* har — og med føje — påpeget misforholdet ved strafudmålingen i de gængse „spritsager“ og de sager, hvor hensynsløs kørsel i ædru tilstand er årsag til alvorlig ulykke, se Ugeskrift for Retsvæsen 1956 B p. 135—36.

⁵⁴⁾ Østre Landsrets dom i Ugeskrift for Retsvæsen 1957 p. 225.

Straf for *uagtsomt manddrab* er ikke betinget af, at uagtsomheden har været grov, men efter praksis vel nok af, at den har været „massiv“. Hvis blot ringe uagtsomhed er udvist af ofret, vil domfældelse normalt ikke ske. Grænsedragningen er tvivlsom.⁵⁵⁾

Frakendelse af førerbeviset volder ingen vanskelighed, hvor føreren har været *spirituspåvirket*. Så sker frakendelse praktisk talt altid og normalt for 1½ år, i gentagelsestilfælde — op til 6—7 år efter — normalt for 5 år.

Hvis den aktuelle kørsel ikke har været grov, er man tilbageholdende med frakendelse alene ud fra hensynet til *den almindelige færdselssikkerhed*. Oftest kræves en længere forudgående række domme for færdselsforseelser.⁵⁶⁾ De vanskeligste sager er dem, hvor kriteriet er kørsel på *grov uforsvarlig måde*. Før den gældende færdselslov var frakendelse i disse tilfælde fakultativ, men man ønskede en skærpelse, og mange sager af denne art er i de senere år med Justitsministeriets tilladelse blevet indbragt for Højesteret for at få skabt en retningslinje. Højesteret har vist større strengthed end de lavere instanser. Hvad er grov uforsvarlig kørsel?⁵⁷⁾ Det kan vist fastslås at *groft uforsvarligt betyder groft uagtsomt*, så den fatale, objektivt stærkt angribelige kørsel, ikke i sig selv er nok.⁵⁸⁾ På den anden side betyder grov uforsvarlig kørsel *ikke nødvendigvis hensynsløs kørsel*. Hvad der i visse situationer må karakteriseres som udvist simpel uagtsomhed, kan i andre situationer — hvor den ellers påpasselige bilist „taber hovedet“ — blive bedømt som groft uforsvarligt. Hvis man vil forsøge at formulere dansk praksis i en regel, kan den

⁵⁵⁾ Jfr. navnlig *Stephan Hurwitz*, Den danske Kriminalret, alm. del, 1952 p. 252—54 og *Bjarne Frandsen*: Tillæg 1960—62 til Håndbog i Færdselslovgivningen, 6. udgave p. 63. De fleste domfældelser for uagtsomt manddrab står i forbindelse med motorkørsel. En til brug for forfatteren af Statistisk Departement udarbejdet opgørelse viser, at der i 1963, 1964 og 1965 blev dømt for *uagtsomt manddrab* i henholdsvis 62, 58 og 80 tilfælde, men bortset fra eet tilfælde i 1963 og eet tilfælde i 1964 stod de *alle i forbindelse med færdselsloven*.

⁵⁶⁾ Se til eksempel Højesteretsdom i Ugeskrift for Retsvæsen 1959 p. 771.

⁵⁷⁾ Højesterets praksis er belyst af *Theodor Petersen* i Juristen 1963 p. 1 ff.

⁵⁸⁾ Se til eksempel højesteretsdomme i Ugeskrift for Retsvæsen 1958 p. 1070 og 1959 p. 273, begge sager med alvorlig personskade. En enkelt dommer (*Jørgen Trolle*) har dog stedse fastholdt, at loven også giver plads for en mere objektiv bedømmelse. Dette standpunkt har fået prægnant udtryk i dissensen til sidstnævnte dom: „Når henses til, at ulykken er sket på en bred, lige vej med gode oversigtsforhold over en lang strækning, findes tiltalte, uanset om ulykken måtte skyldes, *ikke* at tiltalte har taget chancen for at nå frem før motorcyklen, *men en øjeblikkelig svigtende påpasselighed*, at have udvist *groft* uforsvarligt forhold alene ved ikke at have bemærket motorcyklen, og lovens betingelse for frakendelse af førerbevis er herefter til stede.“

vist udtrykkes således: *Hvis en ulykke sker på færdselsfarlige steder, hvor det offentlige ved afmærkning, skiltning eller på anden måde har villet advare den kørende, vil førerbeviset blive frataget, selvom man måske blot ved mangel på almindelig agtpågivenhed overser eller ikke viser tilstrækkeligt hensyn til de givne advarselstegn.* Det kan illustreres ved en enkelt dom⁵⁹): En tiltalt kom kørende ad en ret bred vej (amtsvej) og skulle passere tværs over en hovedvej. Han havde ved stoplinien *holdt helt stille*, men før fremkørselen ikke set sig tilstrækkeligt for med det resultat, at han kolliderede med en fra hans højre side kommende motorcykel, hvorved en passager dræbtes. Kørekortet blev ham frataget for ½ år, hvilket er den af Højesteret normalt anvendte frakendelsesperiode (= minimumstiden) i disse sager.⁶⁰) Hvis i sådanne sager *ingen ulykke* sker, henstår det som usikkert, om førerbeviset vil blive frataget. Efter praksis anses man også for at have kørt groft uforsvarligt, *hvis motorkøretøjet har væsentlige mangler* navnlig i henseende til bremsesystemet, således at førerbeviset også i disse tilfælde vil blive frakendt.

Finland.

Den finske lag om vägtrafik er af 29. marts 1957 (med ændringer). Loven er en rammelov, til hvilken knytter sig to forordninger af 4. oktober 1957 (ligeledes med ændringer), den ene forordning om vägtrafik, den anden motorfordonsförordningen. Såvel straffbestemmelserne som reglerne om inddragelse af førerbevis findes i vejtrafikloven, men motorkøretøjsforordningen indeholder nogle supplerende bestemmelser om administrativ inddragelse af førerbeviset.

Straffbestemmelserne er følgende:

- 1) a. Uagtsom kørsel — bøde eller fængsel indtil 3 måneder (§ 6, stk. 1).
 - b. Grov uagtsom kørsel eller udvist åbenbar ligegyldighed for andre — fængsel eller tugthus indtil 2 år (§ 6, stk. 2).
- 2) Kørsel til unødige gene for færdselen, som ikke rammes af reglerne om uagtsom kørsel — bøder (§ 7).
- 3) Flugt fra ulykkessted eller passivitet m. h. t. ydelse af hjælp, når føreren er skyldig i ulykken — bøde eller fængsel indtil 1 år; fremkaldes derved fare for liv eller helbred — fængsel eller bøde. Medfører forsømmelsen enten død eller grov legemsskade, er straffen den samme som for uagtsom forvol-

⁵⁹) Højesteretsdom i Ugeskrift for Retsvæsen 1962 p. 319.

⁶⁰) De lavere instanser frakender også normalt kun for ½ år, men er næppe altid opmærksomme på, at når Højesteret som regel kun frakender for ½ år, er grunden, at de retten forelagte sager hyppigst er grænsetilfælde.

delse heraf efter straffeloven; er vedkommende i spirituspåvirket tilstand, kan straffen stige til tugthus henholdsvis i 8 år og 6 år (§ 8a).

- 4) Ved kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvilket afgøres efter fri bevisbedømmelse (ingen „promilleregulering“), er straffen fængsel eller tugthus i indtil 3 år; under særlig formildende omstændigheder, herunder at der ikke er fremkaldt fare for den almindelige færdselssikkerhed, kan dog bødestraf anvendes. Ved uagtsomt manddrab eller tilføjelse af grov legemsskade kan straffen stige til tugthus som foran angivet (§ 8).
- 5) Når nogen *ellers* overtræder loven eller de i medfør af denne givne bestemmelser, er straffen bøde eller fængsel i højst 3 måneder (§ 9).

Bøder i Finland er altid *dagbøder*. Kun dagbøder, hvis antal overstiger 75, indføres i *strafferegistret*. Hvis en uagtsomhed er *ringe*, eller en overtrædelse iøvrigt er ubetydelig, kan påtale undlades (§ 9a), men „polismyndighed“ kan gøre „*anteckning i kørkortet*“ (forordningens § 85, stk. 2). Er overtrædelsen „*uppenbarligen*“ af denne ringe karakter, kan en politibetjent nøjes med at tildele den skyldige en „*anmærkning*“ (§ 9a).

Om *inddragelse af førerbevis* gælder følgende:

Inddragelse *skal* ske og efter *rettens* bestemmelse (lovens § 10), når

- I 1) føreren har udvist grov uagtsomhed eller åbenbar ligegyldighed for andres sikkerhed eller ejendom, eller
- 2) kørselen er sket i spirituspåvirket tilstand.
- Endvidere *kan* efter *politiets* bestemmelse (forordningens § 86) inddragelse ske, når føreren
- II 1) ulovligt har fjernet sig fra ulykkesstedet eller undladt at yde tilskadekomne bistand eller
- 2) forsætligt har undladt at følge politiets anvisninger eller tegn, eller
- 3) han gentagne gange ved overtrædelse af trafikforskrifter har lagt for dagen manglende vilje eller evne til at følge dem, eller
- 4) han er idømt straf for anvendelse af anden mands køretøj uden hans tilladelse, eller
- 5) føreren på anden måde end beskrevet under I 1) og 2) har overtrådt vejtrafikloven eller motorkøretøjsforordningen.⁶¹⁾

I tilfældene II 1, 2, 4 og 5 må politiet dog først inddrage førerbeviset, efter at forseelsen er endeligt fastslået af retten.

⁶¹⁾ Denne bestemmelse giver således i princippet politiet *diskretionær* adgang til inddragelse af førerbevis.

Hvis nogen kører, medens førerbeviset er ham frataget, må nyt førerbevis normalt ikke udfærdiges, førend *mindst 2 år* er forløbet fra det tidspunkt, hvor han ellers ville have været berettiget til igen at få førerbevis.

Inddragelsesperioden er for bestemt tid eller for bestandig. Der er *ikke* foreskrevet nogen *minimumsperiode*.

Ved *generhvervelse* beror det på omstændighederne, om nyt førerbevis skal udstedes efter afholdt prøve, eller om det gamle skal tilbageleveres. Der er ikke givet særlige regler om generhvervelse *før tiden*, men det kan ske ved benådning.

Midlertidig fratagelse af politiet kan påklages til lensstyrelsen og derfra til den øverste forvaltningsdomstol.

Ved en lov af 1934 er hjemlet adgang til at afgøre mange mindre sager ved *strafforder*, der er en *mellemting* mellem udenretlig bødeforelæg og indenretlig bødevedtagelse. Cirka 80 % af alle, der anses med bøder, får deres sag afgjort på denne måde, men strafforder kan også anvendes ved frihedsstraf, der ikke overstiger fængsel i 6 måneder.⁶²⁾ Fremgangsmåden er anvendelig på de fleste trafikforseelser, men i praksis søges en sag dog fremmet til dom, hvis den efter sin beskaffenhed skønnes at ville medføre bødestraf på 40—50 dagbøder eller mere. Normalt anvendes strafforder kun i de sager, hvor skyldspørgsmålet ligger klart, og sigtede erkender sin forseelse, men det forekommer dog, at en sag fremmes på denne måde, selvom der ikke foreligger tilståelse. Fremgangsmåden er den, at politiet, ofte efter forhør på stationen, overgiver den sigtede en blanket med angivelse af straffen, der bestemmes efter et takstsystem. Blanketten underskrives af den sigtede. Et eksemplar af den sendes til anklageren til censur. Hvis han intet har at indvende, sender han *meddelelse til retten*, der så i summarisk form, uden at sigtede behøver at give møde, kan afgøre sagen i overensstemmelse med bødeforslaget. Bøden kan ikke forhøjes men nedsættes, og dommeren kan også bestemme, at sagen ikke skal afgøres på denne måde. Den sigtede er ikke bundet af sin underskrift og kan klage til retten, men det sker yderst sjældent.⁶³⁾

Afgørelse ved dommeradvarsel kendes ikke.

⁶²⁾ Se til det følgende den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 221—23.

⁶³⁾ En komité har fremlagt forslag til en lov om „trafikvarning“, der indebærer såkaldte *afgiftsbelagte* trafikadvarsler ved mindre trafikforseelser som ulovlig parkering, ringe overskridelse af hastighedsbestemmelser m. v. Afgiften skulle ikke overstige 500 mark og pålægges på stedet med adgang for den skyldige til under bibeholdelse af sin anonymitet inden 7 dage at indbetale afgiften. I mangel af rettidig betaling skal sagen fremmes på sædvanlig måde.

Fra praksis.

Skønt lovens strafmaksima ligger ret højt, anvendes dog sjældent *frihedsstraf*, medmindre der er tale om spirituspåvirkethed. Har man kørt i denne tilstand, er normalstraffen 3—5 måneders fængsel. Der er pligt til at underkaste sig fornøden undersøgelse. Det er dog bemærkelsesværdigt, at hvis man har udvist *grov uagtsomhed*, er straffen efter loven altid *fængsel*.

Med hensyn til *frakendelsestiden* er man i Finland meget streng. En spirituspåvirket motorfører („førstegångsrattfyllerist“), som ikke har forvoldt skade, får som regel sit førerbevis frakendt for 3—4 år. Er man ikke påvirket, men har kørt groft uforsvarligt, kan frakendelsesperioden endda være længere.

Island.

Den islandske færdselslov — den fyldigste i Skandinavien — er af 2. maj 1958 (med ændringer). Den foreligger i engelsk oversættelse.

Efter den almindelige *strafbestemmelse* (§ 80) er straffen bøde, arrest (hæfte) eller fængsel i indtil 1 år. For kørsel i spirituspåvirket tilstand af den nedenfor beskrevne kategori af grovere art og ved kørsel, når førerbeviset er frataget (samt ved misbrug af speciel karakter), er straffen arrest eller fængsel i indtil 2 år. Samme straf anvendes ved gentagen kørsel i spirituspåvirket tilstand, omend den er af ringere grad.

Ingen må føre motorkøretøj *efter nydelse af spiritus*, hvis han ikke er i stand til at køre *sikkert* (safely to operate). Dette krav anses ikke for opfyldt, hvis blodalkoholpromillen er 0,5 eller mere, eller føreren er under indflydelse af alkohol, skønt koncentrationen er mindre end 0,5 ‰.⁶⁴) En person anses for *ude af stand til at køre* (unfit to operate), hvis alkoholkoncentrationen er 1,2 ‰ eller højere. Har føreren konsumeret alkohol før eller under kørselen med det resultat, at blodalkoholkoncentrationen *forøges efter kørslen*, anses den højere promille at have været til stede i blodet under kørselen. En mistænkt kan af politiet blive ført til undersøgelse, som pågældende er forpligtet til at underkaste sig (§ 25).

Loven foreskriver anvendelse af strengere straf — dog indenfor den almindelige strafamme — overfor *taxachauffører* i tilfælde af træthed eller alkoholpåvirkethed. Der er hjemlet adgang til udfærdigelse af bestemmelser om en *minimumshvilepause* for motorførere efter hver 24 timers kørsel (§ 24).

Førerbevisinddragelse (§ 81) er *obligatorisk*, når 1) kørselen er af *særlig graverende art* (particularly blameworthy driving)

⁶⁴) Herved sigtes vel til de tilfælde, hvor førerens påvirkethed uanset promillens størrelse giver sig synligt udtryk.

eller 2) hvis det under hensyn til forseelsens natur eller førerens adfærd iøvrigt i henseende til kørsel må anses for betænkeligt for *trafiksikkerheden*, at han beholder førerbeviset. Endvidere skal førerbeviset *som hovedregel* inddrages 3) ved kørsel i *spirituspåvirket* tilstand. I disse tilfælde kan dog inddragelse undlades, hvis a) der foreligger særligt formildende omstændigheder, og b) føreren ikke tidligere har kørt i spirituspåvirket tilstand eller er fundet skyldig i andet betydeligt brud på forpligtelserne som fører, og endelig c) hans påvirkethed er af den foran nævnte ringere grad (ikke over 1,2% alkohol i blodet).

Inddragelsesperioden kan gå ned til 1 måned, men omvendt kan frakendelse ske for bestandig. Ved alkoholpåvirkethed, der ikke er af ringe grad (jfr. foran), er minimumsfrakendelsestiden *1 år*.

Frakendelsen sker for bestemt tid, og afgørelsen træffes sædvanligvis af *retten*, men ikke nødvendigvis ved dom, jfr. nedenfor. Dog kan førerbeviset *midlertidigt* fratages af politimesteren overfor en mistænkt, men vedkommende dommer skal underrettes herom snarest muligt og senest inden 1 uge. Ved kendelse kan dommeren *ex officio* eller efter påstand ophæve politimesterens beslutning.

Hvis førerbeviset er frataget for en længere periode end 3 år, kan, når 3 år er forløbet, justitsministeren efter omstændighederne tillade *generhvervelse* af førerbeviset. Sådan tilladelse kan kun gives til samme person een gang, medmindre der er forløbet 6 år fra den dato, han sidste gang mistede sin førerret.

Mindre færdselssager kan afgøres ved *bødeforelæg*. Hvis afgørelsen træffes af politimesteren, strækker hans kompetence sig til bøder op til 5.000 kr.⁶⁵⁾, medens det øvrige politi ikke kan forelægge bøder over 1.000 kr. Politimesterens forelæggelses-system er nyt og endnu ikke trådt i kraft.

Kommer sagen *for retten*, kan den i mange tilfælde afgøres ved en *advarsel*. Langt den almindeligste fremgangsmåde er dog *bødevedtagelse*. Med tiltaltes samtykke kan endog *førerbeviset fratages* ham af retten *uden dom*, dog ikke for længere tid end 1 år.

Fra praksis.

Mange bøder fastsættes efter et vist takstsystem.

Selvom bødens størrelse principielt bestemmes under hensyntagen til tiltaltes økonomiske kår, ser man dog af praktiske grunde normalt bort herfra i færdselssager, ligesom der kun, når der afsiges dom, tages hensyn til eventuelle forstraffe, der

⁶⁵⁾ Svarende til ca. 800 danske kroner.

også kun noteres i strafferegistret, når afgørelsen hviler på en dom.

Ved strafudmålingen er det afgørende hensyn selve kørselen, men i praksis vil der undertiden også blive lagt vægt på omfanget af forvoldte skader. Kørsel med uagtsomt manddrab til følge er ikke et selvstændigt færdselsdelikt, men der straffes efter færdselsloven i forbindelse med straffeloven.

Frihedsstraf anvendes sjældent, når der ikke er kørt i spirituspåvirket tilstand (eller uagtsomt manddrab er forvoldt). *Selv i „sprintsager“ anvendes normalt kun bøder — fra 2.000 til 4.000 kr. — når blodalkoholpromillen ikke overstiger 1,2.* I disse tilfælde frakendes førerbeviset alt efter omstændighederne fra 2 til 8 måneder, medens minimumsfrakendelsestiden 1 måned praktisk talt aldrig anvendes.

En særlig trafikkomité beskæftiger sig med trafikulykkerne og deres årsager.

Norge.

Den gældende lov af 20. februar 1926 om motorvognere vil antagelig, når denne afhandling foreligger trykt, være afløst af Vegtrafikkloven af 18. juni 1965, der ventes at ville træde i kraft 1. marts 1967. Hvad sanktionsspørgsmålene angår, adskiller den nye lov sig ikke væsentligt fra den gamle. Derfor vil alene vejtrafikloven blive omtalt. Den er fyldigere end den tilsvarende finske lov, men er dog i princippet en rammelov.

Strafbestemmelsen (§ 31) er ligesom den danske et blanketstraffebud. Den, som forsætligt eller uagtsomt overtræder loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af den, straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år, medmindre forholdet falder ind under strengere straffebud (navnlig når tiltale sker efter straffeloven for uagtsomt manddrab eller grov legemsskade). Overtrædelse af trafikloven anses som forseelse uanset straffens størrelse. For kørsel i spirituspåvirket tilstand — jfr. nedenfor — benyttes fængsel, når ikke særdeles formildende omstændigheder er til stede.⁶⁶⁾

Inddragelse af førerbevis (§ 33) sker *altid administrativt* ved *politimesteren* eller hans fuldmægtig i henhold til bemyndigelse.⁶⁷⁾ Der er rekursadgang til Justitsdepartementet. For så vidt afgørelsen hviler på et skøn, kan den ikke efterprøves af domstolene.

⁶⁶⁾ Lovens § 8 bestemmer, at der kan fastsættes regler om „tilleggsavgift“ for ulovlig parkering. Hvis der gives regler herom, bliver der ikke tale om straf efter § 31.

⁶⁷⁾ I februar 1965 blev der i forbindelse med en interpellation i Stortinget om domstolsprøvelse af politiets afgørelser i mange trafiksager navnlig rejst spørgsmål om at henlægge sager om førerbevisinddragelse, der har sin baggrund i færdselsforseelser, til domstolene.

Inddragelse *skal* ske,

- 1) når føreren straffes eller domfældes for kørsel i spirituspåvirket tilstand (§ 22)⁶⁸), eller
- 2) han som mistænkt herfor nægter at lade sig fremstille til lægeundersøgelse, eller
- 3) føreren ved brug af motorvogn har forvoldt eller medvirket til trafikuheld og er blevet idømt straf eller domfældt for at have undladt at yde hjælp (jfr. § 12) til nogen, som kom til skade ved uheldet.

Minimumsfrakendelsestiden er i tilfælde 1): 1 år og i tilfælde 2): 2 år. I tilfælde 3) inddrages førerbeviset for bestandigt. Hvis man indenfor *de sidste 5 år* er domfældt for forhold under 1) eller 2) og *påny* gør sig skyldig i tilsvarende forhold, skal førerbeviset inddrages *for altid*.

Inddragelse *kan* ske,

når hensynet til trafikikkerheden eller almene hensyn kræver det, eller

når føreren ikke findes at være ædruelig, eller

når hans vandel iøvrigt er sådan, at han ikke kan anses for skikket til at føre motorkøretøj.⁶⁹)

Ved fakultativ inddragelse gælder *ingen minimumsperiode*; maksimum er for bestandig.

Er der rejst sag mod nogen for færdselsovertrædelse, skal dennes udfald afventes, førend inddragelse sker.

Midlertidig inddragelse ved politiet kan ske, når nogen er mistænkt for strafbart forhold, som kan føre til inddragelse, men *ikke for længere tid end 3 uger uden kendelse af forhørsretten*.

Førerbevis kan *generhverves* før tiden ved beslutning af politimesteren, navnlig når der foreligger nye oplysninger, men hvor inddragelsen har været obligatorisk, skal sagen forelægges Justitsdepartementet.⁷⁰)

⁶⁸) Efter § 22 *præsumeres* føreren at have været påvirket, når alkoholkoncentrationen i blodet *overstiger 0,5 ‰*, eller han har en alkoholmængde i kroppen, som kan føre til en sådan koncentration.

Som påvirket i henseende til straf og førerbevisinddragelse anses endvidere den fører, der overtræder forbudet mod at nyde alkohol eller andet berusende eller bedøvende middel i *de første 6 timer efter kørselen*, når han må forstå, at der kan blive politiefterforskning på grund af kørselen.

⁶⁹) De om fakultativ inddragelse gældende bestemmelser har ikke *nødvendigvis* hensyn til begået færdselsforseelse. Det samme gælder, når det (i § 34) er bestemt, at politiet, når det skønner, at indehaveren af et førerbevis ikke længere har de kundskaber eller den kørefærdighed, som hensynet til trafikikkerheden kræver, kan pålægge vedkommende at underkaste sig lægeundersøgelse eller ny førerprøve og om fornødent midlertidigt inddrage førerbeviset.

⁷⁰) Jfr. Justitsdepartementets cirkulæreskrivelse af 18. december 1961.

Under nærmere i loven foreskrevne betingelser kan politimesteren også nedlægge forbud mod at køre „førerkortfri“ motorvogn, hvilket navnlig gælder, når førerbevis er inddraget (§ 35).

Ret rigoristisk virker bestemmelsen (§ 36) om *generelt forbud mod brug af motorkøretøj for et tidsrum af 1 år* (selv med privatchauffør), navnlig når hensynet til trafiksikkerheden kræver det,⁷¹⁾ fordi ejeren eller nogen på hans vegne a) kører med vognen på uforsvarlig måde, b) bruger den til kørsel med væsentlig overlæs eller på veje, hvor den ikke må benyttes eller c) iøvrigt kører i strid med givne forskrifter, og vedkommende tidligere er straffet eller domfældt for samme eller tilsvarende bestemmelser.

De fleste færdselssager søges fremmet uden dom ved *bødeforelæg.*⁷²⁾ Der er *ingen begrænsning* i de bødesatser, som kan anvendes ved forelæg, men de ligger sædvanligvis mellem 50 kr. og 1.000 kr. Bøderne er i nogen grad standardiserede, men et egentligt takstsystem som i Danmark og Sverige (se nedenfor) kendes ikke.⁷³⁾ Bøderne indføres i de respektive politikamres bøderegistre, men noteres ikke i det centrale strafferegister. Hvis der er fremsat erstatningskrav, kan det medtages i bødeforelægget, hvis kravet er godkendt.

Skønt færdselssager normalt er *politisager*, er der dog ikke foreskrevet nogen summarisk behandling af dem, når de fremmes ved retten. Ifølge den norske straffeprocesslovs § 377, stk. 5, kan en sag dog sluttes uden videre forhandling, når tiltalte tilbyder at underkaste sig „sådan formuestraf, som retten finder passende“. I modsætning til, hvad der gælder om bødevedtagelse efter dansk ret, fastsættes bødebeløbet altså her først efter, at vedtagelsen af den særlige afgørelsesmåde er sket. Faktisk er behandlingen som regel mere enkel end i andre sager, men der hengår ofte lang tid, før en sag når frem til afgørelse. Et tidsrum på 3—6 måneder er ikke usædvanligt. Der behøver ikke at møde anlager, og rettens formand foretager så afhøringen af tiltalte. Normalt beklædes retten både af en juridisk dommer og af to lægdommere. Retten kender *ikke* til at slutte en sag med *advarsel*. Selvom *udeblivelsesdomme* ikke er ukendte, er der ikke den samme adgang som i Danmark til i politisager at afsige summarisk udeblivelsesdom.⁷⁴⁾ Henved 70 % af samtlige ved retten afgjorte politisager er færdselssager.

Hvis der i forbindelse med en færdselssag rejses tiltale for

⁷¹⁾ Mere selvfølgelig er de tilsvarende forbudsbestemmelser, når køretøjet ikke er pligtmæssigt omregistreret eller fremstillet til kontrol, eller det ikke bringes i forsvarlig stand.

⁷²⁾ Jfr. norsk straffeprocesslov af 1. juli 1887 § 287 ff.

⁷³⁾ Det er under overvejelse at indføre et sådant takstsystem.

⁷⁴⁾ Straffeprocesslovens § 374, jfr. §§ 310 og 311 og *Andenæs*: Straffeprocessen i første instans, Oslo 1962, p. 381—385 og p. 393—94.

uagtsom legemsbeskadigelse eller uagtsomt manddrab (straffelovens §§ 237 og 239), skal sagen føres for lagmannsret som *statsadvokatsag* og ved uagtsomt drab under medvirken af nævninge (*Jury*).

Fra praksis.

Almindeligvis anvendes kun *bødestraf*, hvis føreren ikke har været påvirket af spiritus, eller kørselen ikke har medført uagtsomt manddrab. Således vil selv den mest hensynsløse bilist kun få *bødestraf*. Som en ren undtagelse har man dog anvendt betinget fængselsstraf i forbindelse med ubetinget *bødestraf*, når det har drejet sig om grov uagtsom kørsel. Ved strafudmålingen lægges hovedvægten altid på selve kørselen, men praksis viser, at kørselens følger tæller med, også når materiel skade af nogen betydning er lidt.

Er *bødestraf* således den normale straf for færdselsforseelser, gælder noget andet, når føreren har været *spirituspåvirket*.⁷⁵⁾ Efter loven er normalstraffen *fængsel*, der anvendes, selvom promillen er lav og kun ligger lidt over 0,5. Fængselsstraffen for første gang's forseelse ligger da som regel på mellem 21 dage (lovens minimum) og 30 dage. I en lille gruppe sager slipper føreren dog med betinget fængsel + ubetinget *bøde*. I et forsvindende antal sager, f. eks. hvis det drejer sig om udlændinge fra et fjernt land, der er ubekendt med den strenge norske promilleregel, anvendes alene *bøde*.

Når førerbeviset *inddrages*, sker det som regel på grund af „promillekjøring“. I andre tilfælde, *hvor inddragelsen normalt er fakultativ, vil man dog næppe som betingelse kræve udvist grov uagtsomhed*, men forseelsen bør være af alvorligere karakter. Den udvidede bestemmelse i vejtrafiklovens § 34 (note 69) kan dog måske give anledning til ny praksis. Justitsdepartementet har i sit i note 70 nævnte cirkulære til politimestrene udtalt, at der ved grove brud på trafikreglerne som „råkjøring eller annen framferd som setter liv eller helse i fare“, næppe er grund til at reagere mildere med hensyn til førerbevisets inddragelse, end når der er tale om promillekørsel. Selvom inddragelsen normalt vil have hensyn til en *færdselsovertrædelse*, er det dog *ikke en betingelse*. Inddragelse kan således ske ved motoriserede tyvetogter samt ved bil- og benzintyverier. Ligeledes hvis taxachauffør fører *gør sig skyldige i sædelighedsforbrydelser*.⁷⁶⁾ Fra praksis

⁷⁵⁾ Siden 1958 anvendes — ligesom i Sverige — *alkoholtest på stedet ved indånding*. Det har dog vist sig, at disse prøver ikke giver noget nøjagtigt udslag og derfor ikke kan bruges som bevismiddel i straffesager, men kun som hjælpemiddel. Der er ingen pligt for en motorfører til at medvirke til sådan prøve, hvorfor vedkommende betjent på taktfuld måde må spørge, om han er villig til at underkaste sig den.

⁷⁶⁾ *Reidar Harkjerr* i Lov og Rett 1966 p. 355—56.

foreligger et tilfælde, hvor en bilejer, der var dømt for ulovlig kørsel, fortsatte hermed. Politiet tog derefter førerbeviset fra ham, men han fortsatte med at køre. Sagen blev forelagt Højesteret,⁷⁷⁾ hvis flertal udtalte, at der havde været hjemmel til fratagelse. Justitiarius *Paal Berg* fremhævede i sit votum, at blandt de egenskaber, som kræves af en bilfører, er det naturligt at regne med viljen og evnen til at være loyal overfor sine pligter efter motorvognsloven. Som tidligere nævnt gælder ingen minimumsfrakendelsestid ved fakultativ inddragelse. Det er forekommet, at politiet kun har inddraget beviset for 14 dage. Justitsdepartementet har taget afstand herfra, idet inddragelsen ikke skal anses som en tillægsstraf. Nu inddrages førerbeviset sjældent for kortere tid end 3 måneder.

Er man *spirituspåvirket*, skal førerbeviset inddrages mindst for 1 år. Justitsdepartementet har udtalt,⁷⁸⁾ at tidsrummet op til 1½ år bør reserveres de *meget milde* tilfælde og finder, at hvor der foreligger skærpende omstændigheder, bør skalaen fra 2 til 5 år bruges.

Det har i praksis vist sig svært at få juryen til at dømme for *uagtsomt manddrab* i forbindelse med motorkørsel, skønt straffeloven ikke kræver grov uagtsomhed. Det gennemsnitlige antal domfældelser pr. år ligger under 10, hvorved Norge adskiller sig væsentligt fra de øvrige nordiske lande.⁷⁹⁾ Denne praksis synes at være fulgt, også efter at Højesteret i en kendelse har taget afstand fra den.⁸⁰⁾ Lignende tilbageholdenhed udvises også, når der er tale om uagtsom legemsbeskadigelse, skønt disse sager ikke behandles med jury. Derfor rejses der som regel alene tiltale efter færdselsloven for uagtsom kørsel med død eller legemsskade til følge.

Sverige.

Den svenske vägtrafikförordning er af 28. september 1951 (med ændringer). Til denne slutter sig lov af samme dato om straff för vissa trafikbrott (ligeledes med ændringer).

Vejtrafikforordningen indeholder detaljerede regler om vejtrafikken herunder også *strafbestemmelser* for overtrædelse af de almindelige trafikregler og forskrifterne om køretøjets indretning m. v. Disse strafbestemmelser (§§ 65—68) angår kun bøder, enten bøder indtil 500 kr. „omedelbart i penninger“ eller

⁷⁷⁾ Norsk Rettstidende 1939 p. 708.

⁷⁸⁾ Jfr. det i note 70 nævnte cirkulære.

⁷⁹⁾ *Johs. Andenæs og Ragnar Hauge* i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 1 ff.

⁸⁰⁾ Norsk Rettstidende 1963 p. 744. Som det vil ses under omtalen af engelsk ret, har juryen også her som oftest frifundet for uagtsomt manddrab.

— i de noget grovere tilfælde — dagbøder. De har nærmest hensyn til overtrædelse af regler, der har karakter af ordensforskrifter, men ikke til de egentlige trafikforseelser. § 72 indeholder nemlig følgende bestemmelse: „Ej må till straff enligt denna förordning dömas, där förseelsen bör beläggas med straff enligt lagen om straff för vissa trafikbrott.“ Man kan således tænke sig, at en hastighedsovertrædelse, som er farlig fra et trafiksikkerhedssynspunkt, er udtryk for en sådan uagtsomhed i trafikken, at den ikke bør straffes som en blot tilsidesættelse af en ordensforskrift men efter de strengere regler, som omhandles i loven om trafikbrott.

Trafikstraffeloven har hensyn til fem arter forseelser:

- 1) a. Uagtsomhed (vårdlöshet) i trafikken, som ikke er ringe — dagbøder (§ 1, stk. 1).⁸¹⁾
 - b. Grov uagtsomhed eller åbenbar ligegyldighed for andre ved kørsel med motorkøretøj — fængsel eller strafarbejde i højst 1 år (§ 1, stk. 2).
- 2) Unødvendig hindring eller forstyrrelse i væsentlig grad af vejtrafikken — dagbøder (§ 2).
- 3) Kørsel uden eller i strid med førerbevis („ulovlig körning“) — dagbøder, i gentagelsestilfælde fængsel (§ 3).
- 4) Kørsel af motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand, der
 - a. gør det antageligt, at føreren ikke har kunnet køre „på betryggande sätt“ (*rattfylleri*) — fængsel i højst 1 år, under formildende omstændigheder dagbøder ikke under 25. Præsumption for sådan påvirkethed foreligger, når promillen er 1,5 eller derover (§ 4, 1 mom.). Er
 - b. blodalkoholpromillen mellem 0,5 og 1,5 (normalt betegnet *rattonykterhet*), er straffen mindst 10 dagbøder eller fængsel i højst 6 måneder (§ 4, 2. mom.).
- 5) Hvis føreren af et motorkøretøj fjerner sig fra ulykkesstedet, og hans tilstedeværelse kunne være af betydning („smitning“), straffes han, selvom han er uden andel i ulykken, med fængsel i højst 1 år eller dagbøder (§ 5).

Hvis man under kørsel med motorvogn forårsager *drab eller grov legemsskade*, straffes man efter loven om trafikbrott i forbindelse med brottsbalken hyppigst med bødestraf.

Førerbevisinddragelse (återkallelse) sker altid *administrativt*, d. v. s. efter bestemmelse af länsstyrelsen.⁸²⁾ Hvis førerbeviset inddrages midlertidigt af politiet, skal lensstyrelsen straks under-

⁸¹⁾ Tidligere adgang til også at idømme fængselsstraf er ophævet fra 1. juli 1966.

⁸²⁾ Det er under overvejelse i trafikmålskomitéen at henlægge afgørelsen til domstolene.

rettes. De nærmere regler findes i vejtrafikforordningens § 33, som den er ændret i 1958 og 1959. Der bortses her fra inddragelser, der som sygdom m. v. ikke er begrundet i strafbart forhold.

Inddragelse er *obligatorisk* (I), når føreren

- 1) har gjort sig skyldig i grov uagtsom kørsel eller
- 2) har kørt i spirituspåvirket tilstand *eller* været årsag til trafikulykke med *personskade* som følge *og derefter har fjernet sig* fra ulykkesstedet uden at yde fornøden bistand.⁸³⁾

Inddragelse er *betinget obligatorisk* (II), d: når lensstyrelsen ikke mener at kunne nøjes med en *advarsel* (§ 34), hvis føreren

- 1) gentagne gange har forset sig mod bestemmelser, der er givet i trafiksikkerhedens interesse, og det derfor skønnes, at han på væsentlig måde har vist manglende vilje eller evne til at rette sig efter disse bestemmelser, eller
- 2) han ellers ved kørsel i nogen for trafiksikkerheden væsentlig henseende groft har tilsidesat de ham som fører påhvilende pligter, eller
- 3) han har gjort sig skyldig i „fylleri“ eller „ulovlig körning“, og det ikke kan anses *åbenbart*, at han desuagtet er at anse som en „skøtsam“ person, eller han p. gr. a. „onyktert levnadssätt“ ikke bør betros at være indehaver af kørekort, eller endelig
- 4) føreren ved forbryderisk gerning (ikke nødvendigvis motor-kørsel) har lagt for dagen mangel på hensyn til andre, eller han p. gr. a. personlige forhold iøvrigt ikke kan anses for egnet til at føre motorkøretøj.

Hvis inddragelse sker p. gr. a. straffbare forhold, må det tidspunkt afventes, da retskraftig dom foreligger.

Inddragelsesperioden er i tilfælde I nr. 1 (grov uagtsom kørsel) *mindst 2 år*, i de øvrige tilfælde *mindst 1 år*, dog kan under ganske særlige omstændigheder perioden afkortes til *1 år* henholdsvis til *3 måneder*. Ved periodens udløb udstedes *nyt* førerbevis.

I Sverige kan visse sager afgøres uden rettens bistand. Da de herom gældende tildels helt nye regler er mere omfattende end vore bødeforelægsbestemmelser, er det naturligt først at omtale de *sager, der forelægges retten*.

Man kender i Sverige ikke til forskellen mellem politisager og egentlige straffesager (statsadvokatsager) og heller ikke til, at politiet optræder som anklager. Om en sag for underret skal behandles for en enedommer, eller om han skal bistås af „nämnd“,

⁸³⁾ Bestemmelsen angår i princippet alene „flugtbilister“, men er man påvirket af spiritus, er reglens anvendelse ikke betinget af *personskade*. Om inddragelse af førerbevis, når man er påvirket af spiritus, henvises iøvrigt til reglen nedenfor under II nr. 3.

beror på, om der ikke er foreskrevet strengere straf for overtrædelsen end *bødestraf*.

Det er herefter en enedommer, der behandler alle færdsels-sager, der har karakter af ordensforseelser samt — efter lov-ændring i 1966 — også sager om uagtsom kørsel, når uagtsomheden ikke er grov. Enedommeren er dog ikke kompetent, når erstatningskrav skal prøves, men der er ud fra praktiske hensyn rejst spørgsmål om at forenkle denne regel. Dommeren har heller ikke adgang til som i Danmark at afgøre en sag med *advarsel* eller med *bødevedtagelse*. *Derimod* kan der under nærmere betin-gelser afsiges *udeblivelsesdom*.⁸⁴⁾ I det hele er retsbehandlingen af selv mindre færdselssager i Sverige mere omstændelig end hos os. Det er også ganske normalt, at intervallet mellem tids-punktet for færdselsovertrædelsen og forhandlingen i retten er omkring 6 måneder.

Bødeforelæg forekommer nu *under 3 former*, og de ventes at ville medføre, at de fleste mindre sager ikke når frem til dom-stolsbehandling. Formerne er:

1. Strafföreläggande.
2. Parkeringsbot.
3. Föreläggande av ordningsbot.

ad 1. Strafföreläggande (Rättegångsbalken 48 kap.) svarer nær-mest til vort bødeforelæg, men udfærdiges af anklageren. Det kan anvendes på forseelser, der alene straffes med bøder, enten almindelige bøder på indtil 1.000 kr. eller dagbøder ikke over 40.⁸⁵⁾ Fremsættelse af erstatningskrav er ikke længere normalt til hinder for straffens afgørelse på denne måde.

ad 2. Parkeringsbødesystemet blev indført i 1960⁸⁶⁾ som en nem afgørelsesmåde i de fleste parkeringssager. Er en parke-ring ulovlig, anbringer en politimand eller særlig parke-ringsvagt en blanket på køretøjet, indeholdende opfordring til inden en vis frist på nærmere opgivet sted at betale en bøde. Dennes størrelse — varierende fra 10 til 100 kr. — er forud godkendt af rigsadvokaten efter et takstsystem. Indbetales beløbet rettidigt, bevarer den skyldige sin ano-nymitet, og sagen er dermed afgjort.

ad 3. Ordensbødesystemet er en moderniseret og forenklet form for bødeforelæg, der først — og foreløbig for begrænsede

⁸⁴⁾ Rättegångsbalken kap. 46 § 15.

⁸⁵⁾ Tidligere skulle disse bødeforelæg forelægges retten til godken-delse, hvis bøden oversteg 100 kr., men denne bestemmelse er ophævet. Forslag om, at også fængselsstraf indtil en vis størrelse skulle kunne afgøres ved forelæg, har ikke kunnet gennemføres.

⁸⁶⁾ Lov af 9. december 1960 med ændring af 3. juni 1966.

områder — er bragt i anvendelse fra 1. januar 1967 efter forudgående indgående drøftelser i færdselskomitéen og i rigsdagen.⁸⁷⁾ Ulempen ved det gængse bødeforelæg er navnlig den tid, det tager, inden en sag, der ofte er bagatelagtig, bliver afgjort. Først optagelse af rapport, så forelæggelse for højere myndighed til afgørelse af bødeforelægget, derpå tilsendelse til den sigtede og afventning af hans reaktion. Hvis han afslår, og sagen må forelægges for retten, hvor eventuel vidneførsel skal finde sted, er kostbar tid tabt. Ved ordensbødesystemet, som det nu er indført i Sverige, kan en betjent i ca. 130 forskelligartede mindre færdselssager *på stedet og uden optagelse af politirapport*⁸⁸⁾ foreslå sagen afgjort ved betaling af en efter forseelsens karakter bestemt og forud af rigsadvokaten takseret bøde, ikke overstigende 200 kr. for en enkelt overtrædelse, ellers 400 kr. Systemet kan ikke anvendes ved dagbøder, og der tages ikke hensyn til den skyldiges økonomiske forhold. Forelægget udfærdiges skriftligt og underskrives af betjenten, men systemets anvendelse forudsætter, at sigtede erkender sig skyldig og tilkendegiver det ved sin underskrift. Sker betaling i rette tid, har afgørelsen virkning som dom. Der har været rejst modstand mod, at betjenten selv modtager beløbet, og det ventes, at betaling normalt vil ske ved postgiro. Der vil ske indtegnning i kørekortregistret på samme måde som ved strafførelæggande.

Fra praksis.

Anvendelsen af takserede bøder i *mindre sager* — regler om takstsystemet kan nu fås i svenske boglader — vil få stigende betydning efter indførelsen af ordensbødesystemet.

Selv i *de alvorligere kørselssager*, der behandles efter loven om trafikbrott — henved 50.000 straffes årligt efter denne lov⁸⁹⁾ —

⁸⁷⁾ Loven er af 3. juni 1966. Om dens motivering henvises til den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 50—91 og Kungl. Maj:ts proposition nr. 100, år 1966 p. 54—87. Om systemets nærmere gennemførelse er fastsat regler i en kundgørelse af 16. september 1966.

⁸⁸⁾ Lovens § 6 lyder: „Föreläggande bör utfärdas i den misstänktes närvaro, varvid denne skall beredas tillfälle att omedelbart godkänna föreläggandet.“

„Om föreläggande utfärdas i den misstänktes frånvaro eller om misstänkt, som är närvarande när föreläggande utfärdas, behöver rådrum, får polismannen tillstålla honom föreläggandet. Detta skall i sådant fall innehålla anteckning om viss tid, inom vilken föreläggandet skall återställas, försett med godkännande, och upplysning att åtal kan äga rum, om föreläggandet ej godkännes inom förelagd tid.“

⁸⁹⁾ Se den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 14.

anvendes bøde i 90 % af sagerne. Bortser man fra „sprintsagerne“, får kun ca. 1½ % *fængselsstraf*, fortrinsvis for grov uforsvarlig kørsel (ca. 160 personer årligt) og, men noget sjældnere, når der er tale om „flugtbilister“.⁹⁰⁾ Hvad *bødestraffen* angår, er den almindelige straf for uforsvarlig kørsel 20 dagbøder med 10 og 40 dagbøder som det normale minimum og maksimum. For kørsel uden at indehave lovligt førerbevis er normalstraffen 25 dagbøder, men stigende i grovere tilfælde. Selv straffen for flugt fra gerningsstedet (§ 5) er sædvanligvis kun 30 dagbøder, men stigende hvis der tillige er kørt uforsvarligt.

Mere broget er billedet, når det drejer sig om straffen for de ca. 8.000 motortrafikanter, der kører i *spirituspåvirket tilstand* (§ 4). Groft sagt idømmes halvdelen dagbøder, halvdelen fængselsstraf. De egentlige „*rattfyllerister*“ (med en blodalkoholkoncentration på over 1,5 ‰) får næsten altid fængselsstraf med 1½ måned som gennemsnit; dog vil en „*mopedrattfyllerist*“ som regel slippe med bødestraf, hvis promillen er under 2. De kun for „*rattonykterhet*“ dømt (under 1,5 ‰) slipper som regel med dagbøder med et antal af 70 som gennemsnit. Ved strafudmålingen tages dog hensyn til eventuelle følger af kørselen og også til den konkrete faresituation. Af de fængselsstraffede får 40 % 1 måned, 45 % 2 måneder, 10 % 3 måneder og 5 % 4 måneder eller mere.

Ved kørsel med *uagtsomt manddrab* som følge er normalstraffen bøde, når ikke medregnes de spirituspåvirkede. I 1959 blev 171 idømt bøde og 43 fængsel, henholdsvis 77 % og 19 %.⁹¹⁾

De højst ulige straffe navnlig for kørsel i spirituspåvirket tilstand modsvares af lignende usensartethed med hensyn til *førerbevisets inddragelse*. Er man kun påvirket i ringe grad (under 0,8 ‰) og er ingen skade sket, vil man undertiden nøjes med en advarsel (se foran) i stedet for at inddrage førerbeviset. Den hyppigst anvendte periode under iøvrigt formildende omstændigheder er 6 måneder, og man går sjældent ned til minimumstiden 3 måneder. Men det må erindres, at hvis inddragelsesgrunden er grov uforsvarlig kørsel, er mindsteperioden 2 år, under ganske særligt formildende omstændigheder dog 1 år.

Sammenfatning.

De grundlæggende færdselsregler og bestemmelserne om straf og førerbevisinddragelse er i Finland og Norge optaget i kortfattede færdselslove, der har karakter af rammelove. Sverige har foruden en detailleret vejtrafikforordning en særskilt vejtrafik-

⁹⁰⁾ Se *Hans Klette*, Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 157—159. De i det følgende meddelte oplysninger om praksis m. h. t. strafanvendelsen er hentet fra samme afhandling.

⁹¹⁾ *Johs. Andenæs og Ragnar Hauge* i Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 16.

straffelov, der omfatter de egentlige forseelser (brott) i modsætning til dem, der opfattes som blotte overtrædelser af ordensforskrifter. Alene Danmark og Island har en alle forhold omfattende færdselslov.

Medens Finland og navnlig Sverige har ret detaljerede bestemmelser om straf for de forskellige færdselsovertrædelser, er straffebestemmelserne i Danmark, Island og Norge samlet i blanketstraffebud.

Bødestraffen er i Finland altid dagbøder, i Sverige almindelige bøder indtil 500 kr. og (i grovere tilfælde) dagbøder. I Danmark, Island og Norge anvendes kun almindelige bøder.⁹²⁾

Frihedsstraffen er i Danmark og Island hæfte (arrest) og i grovere tilfælde fængsel; i de andre nordiske lande anvendes alene fængsel.⁹³⁾

Det er almindeligt i Norden i mindre færdselssager at anvende standardiserede bøder dog mest udpræget i Danmark og Sverige, hvor man har egentlige bødetabeller. Disse bøder noteres som regel ikke i det centrale strafferegister, og der tages i små færdselssager sjældent hensyn til forstraffe.

Finland har en særregel, idet politiet, når en forseelse er ringe, i stedet for at forfølge sagen kan gøre „anteckning“ i kørekortet.

Bødestraffen er i Danmark, Island og Norge den praktisk talt eneste anvendte straf i færdselssager selv af grov karakter, medmindre der er kørt i spirituspåvirket tilstand eller — og ingenlunde altid — når der i forbindelse med kørselen er forvoldt uagtsomt manddrab. Derimod anvendes i Finland og Sverige altid frihedsstraf, når kørselen har været grov uforvarlig.

Ved „*spritkørsel*“ er reglerne i Norden vidt forskellige. I Danmark og Finland gælder også her den fri bevisbedømmelse, men med hovedvægten lagt på lægeundersøgelsen og blodalkoholkoncentrationen. Efter dansk retspraksis anses det som regel som fældende bevis, hvis promillen er omkring een, men undtagelser herfra er dog ikke sjældne. I Island, Norge og Sverige anvendes en „promilleregul“, hvorefter man præsumeres påvirket, når blodalkoholkoncentrationen er 0,5 ‰ eller derover. Norge har desuden nogle skærpede præsumptionsregler (se note 68). I Island og Sverige opererer loven med 2 sæt promilleregler, således at strafferammen forskydes op, når promillen ligger over henholdsvis 1,2 og 1,5.

Den i praksis anvendte *straf for motorkørsel i spiritupåvirket tilstand* er også meget uensartet i Norden. Straffen for 1' gangs forseelse i Danmark er normalt 20 dages hæfte, i Finland 3 til

⁹²⁾ I Danmark anvendes dagbøder, hvis der (tillige) straffes efter straffeloven, f. eks. for uagtsomt manddrab.

⁹³⁾ Hæftestraf kendes i Norge, men anvendes yderst sjældent, se *Johs. Andenæs* i Nordisk Kriminalistisk Årsbok 1949/50 p. 72—73.

5 måneders fængsel, i Island bøder fra 2.000 til 4.000 kr.⁹⁴), når promillen ikke overstiger 1,2, ellers arrest eller fængsel. Efter norsk retspraksis er ved lav promille straffen fængsel fra 21 til 30 dage. I Sverige er straffen i praksis dagbøder på omkring 70, når promillen er under 1,5 og ellers — ved det egentlige „rattfylleri“ — fængselsstraf med 1½ måned som gennemsnit, når ingen ulykke er sket, når promillen ikke er særlig høj, og kørselen ikke i sig selv er grov uforsvarlig.

Med hensyn til *førerbevisets inddragelse* er billedet lige så broget.

Den kompetente myndighed i fratagelsessager er i Danmark og Island og (i alvorligere sager) også i Finland domstolene, medens det i Norge og Sverige undtagelsesfrit er administrationen, henholdsvis politiet og lensstyrelsen.

Betingelserne for inddragelse er, skønt reglerne er meget forskelligt udformet, vel i hovedprincippet temmelig ens, nemlig inddragelse — obligatorisk eller fakultativ — når der er kørt groft uforsvarligt, eller kørselen iøvrigt ud fra hensynet til færdselssikkerheden (førerens fortid taget i betragtning) gør det motiveret at fratage førerbeviset, samt — som overvejende regel — når der er kørt i spirituspåvirket tilstand. I nogle af de nordiske lande findes regler, der giver ret til at inddrage førerbeviset, selvom det ikke findes motiveret ved kørselen *som sådan*. Det gælder særligt Finland og Norge og som eksempler nævnes: flugt fra gerningsstedet, hvor hjælp burde være ydet, ulovlig brug af anden mands køretøj, obstruktion overfor politiet, når det optræder som færdselsmyndighed, bortkørsel med tyvekoster, sædelighedsforbrydelse begået af taxachaufføreren overfor passager, undladelse af at lade sig fremstille til lægeundersøgelse, når føreren er mistænkt for at være spirituspåvirket, o. s. v.

Frakendelsestiden er også stærkt varierende. Hvis der *ikke* foreligger *spirituspåvirkethed*, er minimum i Danmark ½ år (der også er den sædvanlige frakendelsestid i praksis), i Finland er ingen minimumstid foreskrevet, men ved grov uagtsom kørsel er frakendelse i 3—4 år almindelig; i Norge inddrages førerbeviset for bestandigt, hvis man flygter efter at have forvoldt skade, men ved fakultativ inddragelse findes ikke nogen minimumssats; som regel går man dog ikke under 3 måneder. Hvis man er *påvirket*, er minimumsfrakendelsestiden i Danmark 1 år, men i praksis anvendes som regel 1½ år. I Finland er man stillet frit, men frakendelse i 3—4 år er almindelig praksis, når ingen skade er forvoldt. I Island kan man, når påvirkethedsgraden er ringe (under 1,2 ‰), gå ned til 1 måned, men i praksis frakender man normalt for en periode varierende fra 2 til 8 måneder. I Norge,

⁹⁴) Svarende til 3—400 op til 6—700 danske kroner.

hvor lovens minimum er 1 år, ligger frakendelsesperioden, når promillen er lav, og ingen ulykke er sket, på omkring 1½ år, ellers betydeligt højere, og navnlig i gentagelsestilfælde er man meget streng, idet frakendelse da normalt sker for bestandig. I Sverige, hvor man ligesom i Norge præsumeres at have været påvirket, når alkoholpromillen overstiger 0,5, frakender man derimod som regel ikke, hvis promillen ikke overstiger 0,8, men nøjes med en advarsel.

Sker frakendelse *midlertidigt*, er der en vis domstolskontrol i Danmark, Island og Norge.

Norge har to særregler. Der er dels adgang til i visse tilfælde at forbyde kørsel også med „kørkortfrit“ motorkøretøj, dels til at forbyde enhver brug af motorkøretøjet (selv med chauffør), når der køres uforsvarligt med vognen eller af andre grunde.

Kørsel, der forvolder *uagtsomt manddrab* eller *uagtsom legemsbeskadigelse*, er ikke i de nordiske lande et selvstændigt færdselsdelikt, men man straffes for overtrædelse af færdselsloven i forbindelse med straffeloven. I Norge, hvor sager om uagtsomt manddrab skal behandles af en jurydomstol, opnås meget sjældent domfældelse, hvorfor disse sager normalt forfølges som almindelige kørselssager med påstand om skærpet straf på grund af kørselens følger.

Hvad *behandlingen af færdselssager* angår, er der overalt i Norden bestræbelser for at søge de mindre alvorlige — langt de hyppigste tilfælde — afgjort uden rettens bistand ved *bødeforelæg* (strafførelæggende eller strafforder). Det finske strafforder-system er det mest konservative, idet retten indkobles som kontrolorgan, efter at sagen først har passeret både politi og anklagemyndighed. Til gengæld kan der ved strafforder også anvendes fængselsstraf indtil 6 måneder, og grænsen for bødestraf er fastsat så højt som 300 dagbøder. I Danmark kan bødeforelæg kun anvendes på bøder indtil 300 kr., i Norge er der ingen begrænsning, men i praksis anvendes systemet sjældent på bøder over 1.000 kr. I Sverige er grænsen enten almindelig bøde på 1.000 kr. eller 40 dagbøder.

I *Sverige* har man — under bibeholdelse af strafførelæggende — indført 2 nye systemer, der har udenlandsk forbillede, nemlig *parkeringsbot* (indtil 100 kr.) og *ordningsbot* (indtil 400 kr.). Princippet i systemet er at søge bagatelsager afgjort på stedet uden optagelse af politirapport.

Kommer færdselssagerne *for retten*, har Danmark på grund af de særlige regler om politisagsbehandling, hvor retten altid beklædes af en enedommer, det mest smidige system, idet flertallet af sagerne afgøres ved bødevedtagelse eller ved afsigelse af kortfattet udeblivelsesdom, ligesom en sag kan afsluttes med advarsel. I Island afgøres også mange færdselssager i retten med

en advarsel eller med bøvedtagelse, der ellers ikke anvendes i de andre nordiske lande, hvor retten ofte beklædes af en juridisk dommer sammen med lægdommere.

Konklusionen af foranstående bliver:

Finland er strengest både hvad angår straf og førerbevisinddragelse, medens Norge kommer ind som nr. 2, idet Norge navnlig i „sprintsager“ er overordentlig streng. Sverige synes at indtage en mellemstilling, medens *Danmark* — og måske også Island — vel *i det store og hele er mildest* i behandlingen af færdselsovertrædelser. I betragtning af den på grund af landets lidenhed stærke trafikintensitet og den deraf følgende forøgede færdselsfare, turde dette forhold give anledning til refleksioner.

B. Vesttyskland, Frankrig, England og U.S.A.

Vesttyskland.

Tyskland har fra gammel tid sondret mellem Verbrechen (tugthus), Vergehen (fængsel indtil 5 år og bøder over 150 D.M.) samt Übertretungen (bøder under 150 D.M.).

Et straffelovsforslag fra 1962 reducerede grupperne til to: Verbrechen (tugthus) og Vergehen (øvrigt straffe). En del tidligere Übertretungen ville man gøre til Vergehen, medens en del bagatel-forseelser skulle „afkriminaliseres“ og flyttes fra strafferettens område og behandles som forvaltningsforseelser. Allerede forinden havde man i tysk ret været inde på at sondre mellem egentlige kriminelle handlinger og ordensforseelser (Ordnungswidrigkeiten). Bødestrafen er i vidt omfang reduceret fra Geldstrafe til Geldbusse (uden forvandlingsstraf) eller „gebührenpflichtige Verwarnung“, der behandles summarisk af forvaltningsmyndighederne, men med rekurs til domstolene.⁹⁵⁾ Den tyske færdselslovgivning må ses i lys af denne udvikling.

Lovreglerne i Tyskland på færdselsområdet er derfor

1. Strassenverkehrs-Ordnung fra 1937 (med ændringer),
2. Strassenverkehrsgesetz fra 1952 (ligeledes med ændringer) og
3. Strafgesetzbuch fra 1871, hvori blandt mange ændringer er inkorporeret regler om straf og førerbevisinddragelse m. v. vedrørende alle alvorligere færdselsovertrædelser.

Et særkende for tysk strafferet er de mange *specificerede strafammer*. Blanketstraffebud er ikke populære, hvor naturligt det end er at samle alle mindre forseelser under en fælles straffebestemmelse. En sådan findes i Strassenverkehrs-Ordnung (§ 49), hvorefter straffen er bøder indtil 150 D.M. eller hæfte, men i 1962 blev denne bestemmelse under stor opmærksomhed tilsidesat af

⁹⁵⁾ *Gerhard Simson* i Svensk Juristtidning 1963 p. 593—94.

forbundsdomstolen i Karlsruhe som stridende imod forfatningen, da straffbestemmelsen generelt henviser til forskrifter af så forskellig art, at dens anerkendelse ville stride mod den almindelige retssikkerhed.⁹⁶⁾ Derimod er en tilsvarende bestemmelse i Strassenverkehrsgesetz (§ 21) ved en samtidig dom ikke blevet underkendt. Karakteristisk er også tysk rets *mindre tilbøjelighed til individualiserende behandling* af lovovertræderen. Også efter straffelovsforslaget (p. 97) anses som retningsgivende for strafudmålingen „gerningens grovhed, det angrebne objekts karakter og handlingens forkastelighed“ (Unwert).⁹⁷⁾ Dette har i nogen grad fundet udtryk i færdselslovgivningen gennem den nærmere beskrivelse af de under hvert straffebud henhørende forseelser. Også det subjektive moments betydning for bestemmelsen af, hvilken straf ramme der skal anvendes, præger færdselslovgivningen.

De *alvorligste* færdselsovertrædelser behandles i straffeloven. Den strengeste gruppe (§ 315 b) betegnes som „*gefährliche Eingriffe in den Strassenverkehr*“, hvorved liv eller legeme eller ting af betydelig værdi udsættes for fare, og fare må her forstås som almenfare (cfr. nedenfor vedr. § 315 c). Under de mest skærpente omstændigheder kan straffen stige til tugthus i 10 år, men ved uagtsomhed kan straffen gå ned til fængsel, ja til bøde. Ved uagtsomt manddrab, forvoldt under mindre skærpente omstændigheder end foran nævnt, er straffen fængsel fra 30 dage indtil 5 år (§ 222). Mere almindeligt anvendt er reglerne om *Gefährdung des Strassenverkehrs* (§ 315 c), *hvor andres liv, helbred eller ting af betydelig værdi udsættes for fare*, og som — under denne forudsætning — omfatter 2 grupper: 1) *kørsel i spirituspåvirket tilstand*, uden at føreren er „in der Lage sicher zu führen“, og 2) *grov hensynsløs kørsel* („grob verkehrswidrig und rücksichtslos“). Til den sidste gruppe henregnes nærmere beskrevne kørsler.⁹⁸⁾ Alt efter skyldgraden varierer straffen fra bøde til fængsel i 5 år. For kørsel i spirituspåvirket tilstand, *uden* at fornævnte faresituation foreligger (§ 316), straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år. Uden iøvrigt at komme ind på de andre med særlig straf belagte færdselsovertrædelser (flugt fra ulykkesstedet, kørsel uden førerbevis eller efter at dette er frakendt m. v.) er der grund til som noget særligt at anføre reglen (§ 248 b) om straf af fængsel indtil 3 år — hvis ikke strengere straf er forskyldt

⁹⁶⁾ *Schwarz-Dreher*, Strafgesetzbuch 27 opl. 1965 p. 1349.

⁹⁷⁾ *Simson* l. c. p. 595.

⁹⁸⁾ *Navnlige*: Tilsidesættelse af forkørselsret, ulovlig overhaling, ufor-sigtig kørsel ved fodgængerovergangssteder, for hurtig kørsel ved gadekryds, eller hvor oversigtsforholdene er dårlige, ved udkørsel fra sidegader eller ved baneovergangsteder, kørsel i forkert side, på uoverskuelige steder samt uforsigtighed ved vendinger.

en advarsel eller med bøvedtagelse, der ellers ikke anvendes i de andre nordiske lande, hvor retten ofte beklædes af en juridisk dommer sammen med lægdommere.

Konklusionen af foranstående bliver:

Finland er strengest både hvad angår straf og førerbevisinddragelse, medens Norge kommer ind som nr. 2, idet Norge navnlig i „sprintsager“ er overordentlig streng. Sverige synes at indtage en mellemstilling, medens *Danmark* — og måske også Island — vel *i det store og hele er mildest* i behandlingen af færdselsovertrædelser. I betragtning af den på grund af landets lidenhed stærke trafikintensitet og den deraf følgende forøgede færdselsfare, turde dette forhold give anledning til refleksioner.

B. Vesttyskland, Frankrig, England og U.S.A.

Vesttyskland.

Tyskland har fra gammel tid sondret mellem Verbrechen (tugthus), Vergehen (fængsel indtil 5 år og bøder over 150 D.M.) samt Übertretungen (bøder under 150 D.M.).

Et straffelovsforslag fra 1962 reducerede grupperne til to: Verbrechen (tugthus) og Vergehen (øvrigt straffe). En del tidligere Übertretungen ville man gøre til Vergehen, medens en del bagatel-forseelser skulle „afkriminaliseres“ og flyttes fra strafferettens område og behandles som forvaltningsforseelser. Allerede forinden havde man i tysk ret været inde på at sondre mellem egentlige kriminelle handlinger og ordensforseelser (Ordnungswidrigkeiten). Bødestrafen er i vidt omfang reduceret fra Geldstrafe til Geldbusse (uden forvandlingsstraf) eller „gebührenpflichtige Verwarnung“, der behandles summarisk af forvaltningsmyndighederne, men med rekurs til domstolene.⁹⁵⁾ Den tyske færdselslovgivning må ses i lys af denne udvikling.

Lovreglerne i Tyskland på færdselsområdet er derfor

1. Strassenverkehrs-Ordnung fra 1937 (med ændringer),
2. Strassenverkehrsgesetz fra 1952 (ligeledes med ændringer) og
3. Strafgesetzbuch fra 1871, hvori blandt mange ændringer er inkorporeret regler om straf og førerbevisinddragelse m. v. vedrørende alle alvorligere færdselsovertrædelser.

Et særkende for tysk strafferet er de mange *specificerede strafammer*. Blanketstraffebud er ikke populære, hvor naturligt det end er at samle alle mindre forseelser under en fælles straffebestemmelse. En sådan findes i Strassenverkehrs-Ordnung (§ 49), hvorefter straffen er bøder indtil 150 D.M. eller hæfte, men i 1962 blev denne bestemmelse under stor opmærksomhed tilsidesat af

⁹⁵⁾ Gerhard Simson i Svensk Juristtidning 1963 p. 593—94.

forbundsdomstolen i Karlsruhe som stridende imod forfatningen, da straffbestemmelsen generelt henviser til forskrifter af så forskellig art, at dens anerkendelse ville stride mod den almindelige retssikkerhed.⁹⁶⁾ Derimod er en tilsvarende bestemmelse i Strassenverkehrsgesetz (§ 21) ved en samtidig dom ikke blevet underkendt. Karakteristisk er også tysk rets *mindre tilbøjelighed til individualiserende behandling* af lovovertræderen. Også efter straffelovsforslaget (p. 97) anses som retningsgivende for strafudmålingen „gerningens grovhed, det angrebne objekts karakter og handlingens forkastelighed“ (Unwert).⁹⁷⁾ Dette har i nogen grad fundet udtryk i færdselslovgivningen gennem den nærmere beskrivelse af de under hvert straffebud henhørende forseelser. Også det subjektive moments betydning for bestemmelsen af, hvilken strafframme der skal anvendes, præger færdselslovgivningen.

De *alvorligste* færdselsovertrædelser behandles i straffeloven. Den strengeste gruppe (§ 315 b) betegnes som „gefährliche Eingriffe in den Strassenverkehr“, hvorved liv eller legeme eller ting af betydelig værdi udsættes for fare, og fare må her forstås som almenfare (cfr. nedenfor vedr. § 315 c). Under de mest skærpente omstændigheder kan straffen stige til tugthus i 10 år, men ved uagtsomhed kan straffen gå ned til fængsel, ja til bøde. Ved uagtsomt manddrab, forvoldt under mindre skærpente omstændigheder end foran nævnt, er straffen fængsel fra 30 dage indtil 5 år (§ 222). Mere almindeligt anvendt er reglerne om Gefährdung des Strassenverkehrs (§ 315 c), *hvor andres liv, helbred eller ting af betydelig værdi udsættes for fare*, og som — under denne forudsætning — omfatter 2 grupper: 1) *kørsel i spirituspåvirket tilstand*, uden at føreren er „in der Lage sicher zu führen“, og 2) *grov hensynsløs kørsel* („grob verkehrswidrig und rücksichtslos“). Til den sidste gruppe henregnes nærmere beskrevne kørsler.⁹⁸⁾ Alt efter skyldgraden varierer straffen fra bøde til fængsel i 5 år. For kørsel i spirituspåvirket tilstand, *uden* at fornævnte faresituation foreligger (§ 316), straffes med bøde eller fængsel indtil 1 år. Uden iøvrigt at komme ind på de andre med særlig straf belagte færdselsovertrædelser (flugt fra ulykkesstedet, kørsel uden førerbevis eller efter at dette er frakendt m. v.) er der grund til som noget særligt at anføre reglen (§ 248 b) om straf af fængsel indtil 3 år — hvis ikke strengere straf er forskyldt

⁹⁶⁾ Schwarz-Dreher, Strafgesetzbuch 27 opl. 1965 p. 1349.

⁹⁷⁾ Simson l. c. p. 595.

⁹⁸⁾ *Navnlige*: Tilsidesættelse af forkørselsret, ulovlig overhaling, ufor-sigtig kørsel ved fodgængerovergangssteder, for hurtig kørsel ved gadekryds, eller hvor oversigtsforholdene er dårlige, ved udkørsel fra sidegader eller ved baneovergangsteder, kørsel i forkert side, på uoverskuelige steder samt uforsigtighed ved vendinger.

(tyveri ?) — for uberettiget brug af andres køretøj, dog at påtale forudsætter begæring fra den forurettede.

Til en domfældelse kan knyttes bestemmelse *enten* om forbud mod kørsel *eller* om formelig inddragelse af førerbeviset.

Det førstnævnte tilfælde, betegnet *Kraftfahrzeugfahrverbot* (§ 37), har karakter af *bistraf* som tillæg til bøde eller frihedsstraf og anvendes af retten, når kørselen giver grund dertil. Varigheden er begrænset *fra 1 til 3 måneder*. Man taler i tysk ret om på denne måde at give føreren en „Denkzettel“; overfor egentlige upålidelige førere anvendes systemet ikke. Førerbeviset skal vel deponeres, men det anses ikke som en frakendelse.

Til *egentlig inddragelse* (Entziehung der Fahrerlaubnis), hvis formål efter loven er „*Sicherung und Besserung*“, kræves (§ 42 m), at man er fundet „*ungeeignet*“ til at føre motorkøretøj. Inddragelsen er *obligatorisk*, og loven *præsumerer*, at man som *regel* er uegnet, når man dømmes 1) for den ovenfor beskrevne farlige kørsel (§ 315 c), 2) for kørsel i spirituspåvirket tilstand uden sådan fare (§ 316), eller føreren 3) ved flugt har undladt at yde hjælp, når han må vide at have været årsag til andres død eller legemsbeskadigelse eller til betydelig materiel skade. I disse tilfælde, hvor en strafbar overtrædelse ligger til grund for frakendelsen, træffes afgørelsen af *retten*.

Frakendelsestidens *varighed* er fra 6 måneder til 5 år eller for bestandig. Er førerbeviset tidligere inddraget, og er det sket indenfor de sidste 3 år, er varigheden mindst 1 år. Under særlige omstændigheder kan retten efter begæring tillade udlevering af førerbeviset før periodens udløb, når man efter visse frister ikke længere findes køreuegnet (§ 42 n).

Under særlige omstændigheder, nemlig når man er blevet straffet for kørsel uden at have førerbevis eller efter, at det er blevet en frakendt, inden 3 år efter *påny* gør sig skyldig i samme overtrædelse, kan selve køretøjet inddrages, *o: konfiskeres* (Strassenverkehrsgesetz § 24).

Ved *mindre* færdselsforseelser, der straffes med bøde, tages ikke hensyn til den skyldiges økonomiske kår. Bøderne er i vidt omfang takserede.

Har man gjort sig skyldig i en sådan mindre forseelse, kan en dertil befuldmægtiget færdselsbetjent (Strassenverkehrsgesetz § 22), som træffer den skyldige på fersk gerning, give ham en advarsel + pålægge ham et *gebyr* (*ikke bøde*) *på indtil 5 D.M.* Det er en betingelse, at den skyldige på stedet erkender forseelsen og mod kvittering straks betaler (i praksis tillades dog omgående indsendelse af gebyret). Systemet anvendes også, selvom mindre trafikskader er sket, samt ved parkeringsovertrædelser. Henvend 2 millioner småsager afgøres årligt på denne måde i Tyskland. Systemet betegnes *Verwarnungsgebühr*, og den, hvis sag afgøres

på denne måde, indføres ikke i strafferegistret over færdselsovertrædere.

Medens alle alvorligere færdselsforseelser behandles i retten som andre retssager, i byerne dog ofte af særlige færdselsdomstole, har bestræbelserne for at få de mindre sager afgjort hurtigt og summarisk uden større indblanding fra rettens side også gjort sig gældende i Vesttyskland. Man kender to former: Strafbefehl og Strafverfügung.⁹⁹⁾

Strafbefehl (Strafproceslovens §§ 407—12) kan anvendes i bødesager samt — men i praksis yderst sjældent — i sager, der medfører frihedsstraf indtil 3 måneder. Fremgangsmåden er den, at anklageren til retten indleverer en skriftlig ansøgning om Strafbefehl med forslag om straffens størrelse, som retten ikke kan hverken forhøje eller nedsætte. Derimod kan dommeren efter en bedømmelse af det forelagte materiale afgøre, om han vil tilstede en afgørelse som den foreslåede, eller om han ønsker sagen indbragt for retten på sædvanlig måde. I førstnævnte tilfælde sendes meddelelse til den sigtede, der så inden en uge må afgøre, om han vil efterkomme kravet, eller om han foretrækker almindelig domstolsbehandling.

Strafverfügung, der også har hjemmel i procesloven, er beslægtet med Strafbefehl, men her er det politimyndigheden og ikke anklageren, som er indkoblet, og dommeren har her ikke pligt til — hvis han tiltræder den summariske afgørelse af sagen — at følge politiets bødeforslag, men han kan endog helt eftergive straffen.

De to former: Strafbefehl og Strafverfügung er meget anvendt. I 1959 indleveredes begæringer om Strafbefehl i et antal af over 600.000 og om Strafverfügung i over 1.000.000 tilfælde. Til sammenligning tjener, at antallet af Übertretungen var ca. 65.000, Vergehen knap 300.000 og Verbrechen ca. 35.000. Fremgangsmåderne er ikke begrænset til færdselsforseelser, men de har her deres største udbredelse.

Uden for de sædvanlige sanktioner falder en bestemmelse i Strassenverkehrs-Ordnung (§ 6), hvorefter de myndigheder, der overvåger færdselen, kan pålægge dem, der ikke viser hensyn til færdselsforskrifterne, at *deltage i undervisning i færdselslære*. Sådant pålæg har ikke til nødvendig forudsætning, at den pågældende straffes for færdselsforseelse. Bestemmelsen er mest anvendt i forbindelse med den før omtalte gebyrpligtige advarsel.

⁹⁹⁾ Nedennævnte oplysninger er hentet fra den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 224—29.

Frankrig.

Man har i Frankrig bibeholdt den gamle sondring mellem crimes, délits og contraventions, hvor délits omfatter forbrydelser af mellemklassen, medens contraventions har hensyn til de mindre overtrædelser, som normalt kaldes forseelser. Disse 3 kategorier modsvares af 3 domstolstyper, men ved en ny straffeprocéslov af 1959 (code de procédure pénale) er sket nogle ændringer.

Til délits henregnes bl. a. alvorligere trafikovertrædelser, der har medført betydelig person- eller materiel skade. Disse sager behandles af en kollegial ret bestående af 3 fagdommere (tribunal correctionnel).

De fleste andre færdselssager er at anse som *contraventions*, hvor straffen er bøde eller fængsel indtil 10 dage. De pådømmes som regel af en enedømmer (tribunal de police).¹⁰⁰⁾

Det regelkomplex, der har hensyn til trafikken, er ikke at finde i en enkelt lov, men man plejer at bruge navnet *code de la route* som fællesbetegnelse for alle de heromhandlede bestemmelser. De mange færdselsregler findes i et administrativt reglement af 1958 (i livre I), og en række straffebestemmelser for brud på disse regler findes også optaget i reglementet (livre II). Straffen varierer fra bøder på 20 til 360 francs og/eller fængsel indtil 8 dage, i gentagelsestilfælde 10 dage. Endelig findes i reglementets livre III, udstedt i 1960, nogle regler om inddragelse af førerbevis samt bestemmelser om forbud mod at bruge sit motor-køretøj (immobilisation) og om dets tagen i forvaring af det offentlige (mise en fourrière). Disse sidste regler skal ikke omtales nærmere.

De mere *alvorlige færdselsovertrædelser* omhandles i den egentlige code de la route, der blev vedtaget af det franske parlament i 1958 og er at betragte som en *trafikstraffelov* (sammenlign den svenske lov om trafikbrott). Heri findes både straffebestemmelser og de strengere regler om førerbevisfrakendelse. Coden omhandler først (art. 1) *kørsel i spirituspåvirket tilstand*. Der opereres ikke med nogen „promilleregul“. Man anses som påvirket, hvis føreren er „sous l'empire d'un état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse“. Straffen er fængsel fra en måned til 1 år og/eller bøde fra 500 til 5.000 francs. Har man i denne tilstand gjort sig skyldig i uagtsomt manddrab eller uagtsom legemsbeskadigelse, kan straffen herfor (code pénal art. 319 og 320) forhøjes til det dobbelte. Samme straf som for kørsel i spirituspåvirket tilstand pålægges den, der som mistænkt

¹⁰⁰⁾ Det årlige antal færdselssager i Paris og omegn (Département de la Seine) nærmer sig 2 millioner, se den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 231.

nægter at lade sig undersøge ved autoriseret læge. Lignende straf er fastsat for den, der *flygter* eller forsøger på at flygte for at unddrage sig straf eller erstatningsansvar i anledning af forvoldt ulykke, og straffen kan ligeledes, hvis nogen dør eller kommer alvorligt til skade, forhøjes som ovenfor nævnt (art. 2). Streng straf — fængsel fra 10 dage til 3 måneder og/eller bøde fra 500 til 3.000 francs — gælder for den, der *viser obstruktion* overfor politiet ved ikke at standse, når det påbydes, eller han ulovligt vægrer sig ved at lade køretøjet undersøge (art. 4). Hvis man med vilje *generer færdselen* på nærmere angiven måde, er straffen fængsel fra 3 måneder til 2 år og/eller bøde fra 1.000 til 20.000 francs (art. 7). Fører man bil *uden at have førerbevis*, er straffen af samme størrelse. Som man ser, er minimumsbøderne meget høje. Ganske særlig strenge straffe gælder ved forfalskning af nummerplade o. lign., hvilket også kan medføre konfiskation af vognen (art. 8—11).

Inddragelse af førerbeviset kan ske enten i form af *suspension* eller *annullation*. I sidstnævnte tilfælde skal ny førerprøve aflægges. Hvis man overtræder de *ovennævnte* bestemmelser, eller man ved kørsel gør sig skyldig i uagtsomt manddrab eller uagtsom legemsbeskadigelse, bestemmer loven (art. 14 og 17), at retten skal frakende beviset *for indtil 3 år, i gentagelsestilfælde 6 år*. Frakendelsen er at anse som en *tillægsstraf* (*peine complémentaire*, art. 13). Med hjemmel i loven kan der administrativt fastsættes regler om *suspension i andre sager*. Sådanne regler findes i det ovennævnte reglement (livre III, art. 265—274). Reglementet opregner *en lang række tilfælde, hvor frakendelse kan ske*; nogen minimumsperiode er ikke nævnt. Det er ikke en betingelse, at kørselen er grov uforsvarlig. I nogle tilfælde, alt efter forseelsens karakter, kan suspension ske allerede ved den første forseelse, i andre tilfælde først ved tilbagefald inden 3 år. Som eksempler kan nævnes: stationering af vogn om natten eller i tåge uden at stedet er tilstrækkeligt belyst, manglende respekt for stopsignal, kørsel i venstre side af vejen, væsentlig overskridelse af foreskrevne maksimalhastighed o. s. v. Midlertidig inddragelse kan ske ved le préfet for et tidsrum af op til 2 måneder.

Siden 1945 har man også i Frankrig indført *en slags bødeforelægning* med de tyske Strafverfügung og Strafbefehl som forbillede.¹⁰¹ Systemet kaldes *ordonnance pénale*. Politiets rapport (procès verbal) skal dog forelægges politidommeren, og hvis han tiltræder, at sagen afgøres uden mundtlig forhandling, får lovovertræderen meddelelse om, at han skal betale en nærmere an-

¹⁰¹) Jfr. til det følgende den i note 20 nævnte betænkning om Trafikmål p. 231—33.

given bøde (amende de composition) inden en vis tid. Bøden må ikke overstige 400 francs. Hvis bøden ikke accepteres, fremmes sagen på sædvanlig måde.

I 1960 blev imidlertid indført et simplere system i bagatelsager, kaldet *amende forfaitaire*. Reglerne herom findes i code de la route (art. 27) og i det føromtalte reglement (livre III, art. 255—264). Det er en forudsætning, at vedkommende træffes på fersk gerning, og bøden må ikke overstige 40 francs. Bøderne er tarifierede. De kan betales straks til betjenten, men der kan tilstås udsættelse i 8 dage, og betaling kan ske i form af værdimærker. En vis kontrol finder sted, idet betjenten (agent verbalisateur) selv ved kontant betaling skal forfatte en summarisk „procès verbal“, som skal sendes til efterfølgende censur hos den stedlige anklager. Hvis det viser sig, at der er tale om en recidivist, kan sagen trods den erlagte bøde fremmes på sædvanlig måde som politisag.

England.

De engelske færdselsregler findes i Road Traffic Act 1960, som den er ændret ved en act af 1962.

Det er tradition i England at inddele de færdselsforseelser, der ikke har karakter af ordensovertrædelser, i 3 kategorier: 1: hensynsløs eller farlig kørsel (reckless or dangerous driving), hvor *strafferammen* er fængsel indtil 2 år og/eller bøde, 2: almindelig uagtsom kørsel (careless driving) med straf af højst 100 £, i gentagelsestilfælde fængsel indtil 3 måneder og/eller bøde op til 100 £, samt 3: kørsel i spirituspåvirket tilstand med straf som under 1 nævnt. Da det i tilfælde af uagtsomt drab under bilkørsel havde vist sig vanskeligt at få juryen til at dømme for manslaught,¹⁰²⁾ indførte man i 1956 (nu Road Traffic Act 1960, section 1) som *ny kategori*: causing death by reckless or dangerous driving, der straffes med fængsel indtil 5 år. Til disse kategorier slutter sig andre *specielle forseelser*, der sjældent belægges med højere straf end bøder.

Kørsel i spirituspåvirket tilstand er i England — som vist overalt i den engelsktalende verden — genstand for fri bevisbedømmelse,¹⁰³⁾ men loven indeholder dog et kriterium, som i 1962 blev skærpet. Tidligere var kriteriet *uegnet* til at køre (unfit to drive), men nu er det nok, at spiritusindtagelsen har gjort en *mindre egnet* (for the time being impaired). Der er ingen pligt til lægeundersøgelse eller til at underkaste sig analyse af blod, urin eller ånde, men hvis man undlader at lade sig fremstille for dertil autoriseret læge, kan det anvendes som bevis imod en.

¹⁰²⁾ Willett, Criminal on the Road, 1964 p. 77.

¹⁰³⁾ Der er dog i vinteren 1966/67 blevet forelagt parlamentet et forslag om indførelse af en promilleregulering, hvor 0,8 ‰ alkohol i blodet (= 1,07 ‰ alkohol i urinen) sættes som grænse.

Om *inddragelse af førerbevis* (disqualification) er nye regler givet i 1962. Afgørelsen træffes altid af *retten*.

I de alvorligste tilfælde, omfattende 1) uagtsomt manddrab i forbindelse med kørsel (manslaughter), 2) den mildere form: kørsel med andens død til følge (causing death by dangerous driving), 3) kørsel i spirituspåvirket tilstand eller under indflydelse af narkotika og 4) kørsel, når førerbeviset er en frataget, samt 5) — dog kun i gentagelsestilfælde — hensynsløs eller farlig kørsel, *skal* retten *normalt* frakende domfældte retten til at føre motorvogn og for et tidsrum af *mindst 1 år*, men under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog undlades eller perioden forkortes (1962, sect. 5). Desuden er i loven (First Schedule) opregnet en lang række tilfælde, hvor førerbeviset *kan* frakendes af retten efter et frit skøn for et tidsrum, dommeren finder passende, f. eks. for 30 dage, men også for meget lang tid. Som eksempler kan nævnes: overskridelse af hastighedsbegrænsningen, kørsel i strid med de trafikanten af politiet givne anvisninger, flugt fra gerningsstedet, henstillen af motorkøretøj på steder, der er farlige for trafikken, undladelse af at tegne ansvarsforsikring og tyveri (brugstyveri) af motorkøretøjer. I stedet for at frakende førerbeviset for bestemt tid kan retten foreskrive, at kørsel ikke må finde sted, *fjænd ny førerprøve er aflagt og bestået*. Er førerbevis frakendt for bestemt tid, kan det efter ansøgning tillades *generhvervet* af retten efter nærmere i loven fastsatte regler.

En måske for England særlig regel er rettens adgang til at påbyde, at *førerbeviset ved nærmere angivne overtrædelser skal have påtegning om idømt straf og om, at førerretten er frataget*. Den praktiske betydning af reglen i sidstnævnte tilfælde viser sig naturligvis først, når førerbeviset påny udleveres. I de tilfælde, hvor der alene idømmes straf, kan sådan påtegning (*endorsement of licence*) dog undlades, men *ellers* er reglen *obligatorisk*. Påtegningen kan efter ansøgning slettes efter rettens bestemmelse, men dog tidligst 3 år efter domfældelsen, og i tilfælde af kørsel i spirituspåvirket tilstand først 10 år efter (1962, sect. 7).

Færdselssager i England behandles som andre retssager. De alvorligere sager, hvor der ikke foreligger tilståelse, kommer for en jury, de andre for politiretten, der beklædes af en enedommer. Her kan sagerne behandles mere summarisk uden egentligt anklageskrift (Summary jurisdiction). Trangen til at søge mindre sager afgjort uden større indblanding fra rettens side har dog også gjort sig gældende i England. I 1957 gennemførtes et forslag, hvorefter en sigtet *til retten kan aflevere en skriftlig tilståelse i bødesager* med den virkning, at anklageren da ikke kan påberåbe sig andre kendsgerninger end dem, der fremgår af tilståelsen. Endvidere har man i 1960 vedtaget en lov, der minder

om det svenske parkeringsbot-system, dog udvidet til at omfatte visse andre bagatelforseelser som kørsel uden lygte m. v.¹⁰⁴⁾

U.S.A.

Hver af de 50 stater i U.S.A. har sin egen trafiklov, der kan være af ret forskelligt indhold. Det er derfor noget af en jungle at trænge ind i U.S.A.'s færdselslovgivning også på det område, der vedrører sanktioner overfor overtræderne. Tager man en enkelt stats færdselslov som *Californiens*, viser det sig, at dens Vehicle Code 1965 er et digert værk på over 400 sider og med henved 2.000 paragraffer.¹⁰⁵⁾ Med hensyn til straf og førerbevisinddragelse samt visse andre forholdsregler vil der blive foretaget nogle mindre uddrag fra denne code som illustration. Derudover vil blive omtalt to i U.S.A. udbredte systemer: ticket-systemet og point-systemet.

Angående straf:

Mange trafikforseelser har deres egen strafamme, men ellers sondres mellem 3 kategorier. *Felony*, de alvorligste, belægges med straf, der spænder over bøde fra 1.000—5.000 \$ til fængsel fra 1 til 5 år eller *både* bøde og frihedsstraf. Hertil henregnes f. eks. kørsel i spirituspåvirket tilstand, der har død¹⁰⁶⁾ eller legemsskade til følge. Mellemlassen, *general misdemeanors*, har en strafamme fra bøde indtil 500 \$ til fængsel indtil 6 måneder eller *både og*. Til denne gruppe — dog med visse variationer m. h. t. strafminimum og -maksimum — hører f. eks. kørsel i spirituspåvirket tilstand uden eller alene med materiel skade til følge, undladelse af at yde foreskreven bistand, når skade er forvoldt, og visse tilfælde af hensynsløs kørsel. For mindre forseelser, mange under fællesbetegnelsen *special misdemeanors*, er straffen almindeligvis bøde indtil 50 \$ eller *fængsel indtil 5 dage*, men med nærmere specificerede forhøjelser i gentagelsestilfælde.

Som *tillæg* til straf åbner retten retten adgang til at *pålægge* den dømte i dertil egnede tilfælde at frekventere en „*traffic violations school*“ til nærmere instruktion, dog må varigheden af kursus ikke udstrækkes over 12 timer.

Ifølge oplysning fra The Municipal Court i *San Francisco* er straffen for 1' gangs kørsel i spirituspåvirket tilstand, når ingen

¹⁰⁴⁾ Jfr. den i note 20 omtalte betænkning om Trafikmål, p. 233—34.

¹⁰⁵⁾ Den sidste paragraf bærer ganske vist tallet 42.273, for i U.S.A. har alt, hvad der er stort, også de store tal, altid øvet en særlig tiltrækningskraft. Der ligger dog også en praktisk mening bag, idet man, hver gang et nyt færdselssejeme behandles i loven, begynder med det næste med 100 delelige paragrafnummer, således at de mange ledige paragraffer kan anvendes ved lovtillæg.

¹⁰⁶⁾ Under mere skærpente omstændigheder kan man dog også blive straffet efter Penal Code for manslaughter.

skade er sket, efter praksis normalt bøde på 250 \$ (5: lovens minimumsstraf), men førerbeviset inddrages ikke. Det er i denne henseende åbenbart en fordel at bo i Californien i stedet for i Washington.¹⁰⁷ 2' gang får man foruden en højere bøde også frihedsstraf mindst i 5 dage; tillige sker frakendelse af førerbeviset indtil 6 måneder. Loven indeholder ingen særlige „promilleregler“. Bevisbedømmelsen er fri, men viser blodalkoholprøven — som man ikke har pligt til at underkaste sig — mindst 1,5 ‰, vil retten normalt anse en for at have været påvirket.

Reglerne om *førerbevisinddragelse* i Californien (og måske i mange andre stater) kan for en skandinav virke noget ejendommelige.

Der sondres mellem *suspension* og *revocation*. Ved *suspension* inddrages førerbeviset midlertidigt, mindst nogle dage højst for 6 måneder, men har ligesom *revocation* virkning *efter* sagens afgørelse. Bortset fra varigheden består forskellen i, at ved *suspensionens* udløb udleveres det i bevaring tagne førerbevis, medens der ved *revocation*, når perioden er udløbet, udstedes nyt førerbevis.

Man har endvidere i Californien den regel, at det normalt er *retten*, der efter *et skøn* træffer afgørelse m. h. t. *suspension*, medens *trafikdepartementet* i nærmere foreskrevne tilfælde på grundlag af forelagt domsudskrift har *pligt til* enten *suspension* eller (*som oftest*) *revocation*.¹⁰⁸ Begrundelsen er formentlig den, at i de mere tvivlsomme tilfælde kræver retsgarantierne en domstolsafgørelse, medens de oplagte sager af alvorlig karakter, hvor normalt *revocation* skal ske, overlades til administrationen. Eksempelvis træffer *retten* afgørelse om *suspension* ved fartforseelser eller ved kørsel i spirituspåvirket tilstand uden forvoldelse af personskaade, medens *departementet*, hvis personskaade er sket, *skal* enten suspendere eller tilbagekalde førerbeviset efter nærmere regler m. h. t. varighed.

Der er grund til endnu at omtale to bestemmelser i forbindelse med inddragelse af førerbevis. Den ene er en i loven foreskrevet regel om, at *retten*, hvis en sag giver anledning dertil, bør — med en nærmere begrundelse — *indstille til departementet*, at der *foretages en nærmere undersøgelse* med henblik på tiltaltes egnethed til at have førerbevis, således at det *eventuelt* suspenderes eller tilbagekaldes. Den anden er en også i loven optaget bestemmelse om, at *departementet* som betingelse for efter *suspension*

¹⁰⁷) I Washington inddrager retten nemlig førerbeviset for 6 måneder.

¹⁰⁸) Det eneste tilfælde, hvor retten obligatorisk tilbagekalder førerbeviset, er mærkeligt nok sager om import, transport og forhandling af narkotica og marihuana i strid med Health and Safety Code, hvis motorkøretøj har været anvendt.

at tilbagegive eller efter revocation at udstede nyt førerbevis kan pålægge vedkommende at søge „driver training“ efter et program, hvis formål er at fremelske kørefærdighed (promote safe driving).

Ticket-systemet, hvorfra Sverige vist i nogen grad har fundet forbilledet for sit parkeringsbot- og ordningsbotsystem, findes anvendt i hele U.S.A. og har allerede i 1957 været benyttet på ca. 6 millioner trafikforseelser.¹⁰⁹⁾ Færdselsbetjentene medfører nummererede tickets og tillige en fortegnelse over takserede bøder i alle mere kurante færdselssager. Har nogen gjort sig skyldig i en forseelse, overrækkes en ticket til den pågældende, og hvis han ikke træffes, fæstes den på vognen, idet dennes ejer præsumeres at være den skyldige. På sedlen angives som regel bødens størrelse og tidspunktet for møde i retten, hvis den mistænkte ikke inden en opgivet frist frivilligt betaler. 99 % af alle færdselssager afgøres på denne måde uden domstolsprøvelse. Systemet er ikke begrænset til rene bagatelsager, men i alvorligere tilfælde er der forbundet pligt til at møde i retten. En fra Californien modtaget bødeskala viser bøder varierende fra 5 til 250 \$; ved nogle bødeforelæg på 25 \$ og ved alle på 50 \$ eller derover er knyttet pligt til at vise sig i retten („court appearance“).

Point-systemet har hensyn til inddragelse af førerbeviset. Her takseres forseelserne ikke efter straf, men efter point, således at man på grundlag af strafferegistret vedrørende færdselssager kan se, hvor mange points en bilist har. Overstiger de et vist tal, modtager man indkaldelse til en „Driver Safety Clinic“. Samler man sig yderligere point, suspenderes førerbeviset, og fortsætter man, kan det helt tilbagekaldes.

Til illustration vælges *reglerne i Washington* (District of Columbia): Alm. småforseelser 2 points, medansvar i mindre færdselssuheld 3 points, hastighedsoverskridelse 4 points, unkladelse af at rapportere et uheld eller vige for fodgængere 5 points og flugt fra ulykkesstedet, når ingen personskade er sket, 8 points. Ved flugt i tilfælde af personskade eller hensynsløs kørsel, kørsel efter at førerbeviset er frataget, motorkørsel med død eller legems-skade til følge, samt når kørsel er sket i spirituspåvirket tilstand, eller en forbrydelse er begået under brug af bilen — 12 points. Advarsel gives efter 5 points (eventuelt opsamlet), suspension fra 2 til 30 dage sker efter opnået 8 points, efterfølgende suspension fra 15 til 90 dage. Er 12 points nået ved opsamling eller som følge af en enkelt alvorlig forseelse, tilbagekaldes førerbeviset. Points for forseelser, der er ældre end 3 år, medregnes ikke.

Hvis man kører, efter at førerbeviset er frataget, kan man blive idømt fængsel indtil 1 år og/eller blive pålagt en bøde på indtil 500 \$.

¹⁰⁹⁾ Se den i note 20 omtalte betænkning om Trafikmål p. 234—35.

IV.

Problemer under debat.

Det foreliggende materiale viser, at sanktionsspørgsmålet trods fælles grundelementer er løst på forskelligartet måde i de forskellige lande. Det viser tillige, at formerne for færdselssagernes behandling er temmelig uensartede. Derved rejser sig mange problemer, men kun de mere centrale vil blive fremdraget her. Nogle af dem er endda så omfattende, at de fortjener en mere indgående undersøgelse, end nærværende afhandling levner plads for.

For moderne kriminalister står *straf*, og hvad dermed må side-stilles, som et betydningsfuldt men dog *yderste middel*, når det drejer sig om at bekæmpe kriminaliteten, den mindre som den større. Det er senest fremdraget i den ofte citerede svenske betænkning om Trafikmål (p. 15). Det er værd at tage som udgangspunkt. Forudsætter man, at trafikens regler er udformet som de skal, både hvad angår de bestemmelser, der har hensyn til selve kørselen, og de regler der vedrører vejenes indretning og afmærkning, køretøjets beskaffenhed og reglerne for førerprøve, *betyder det, at hvis alle disse regler efterkommes, sker der kun få skader*. Derfor må alle bestræbelser gå ud på at skabe respekt for disse regler. Ved straf og lignende forholdsregler, i det omfang de har præventiv betydning, kan kriminalisten yde sit bidrag, men *straffedommerens virksomhed er det sidste led*. Der må sættes ind på et langt tidligere stadium.

Som noget af det mest centrale må fremhæves disse to ting:

I teknikens tidsalder bør det gennem *skoleundervisningen* fra barnsben indprentes, at det er højt eftertragtelssværdigt at lære at blive uddannet til at blive en god bilist. Hvor den mandlige ungdom i datidens Hellas lærte, at den for at kunne begå sig og skaffe familien hæder, måtte kunne præstere det ypperste på sportspladsen, må der nu skabes den opfattelse blandt ungdommen, at det *hører med til en all-round uddannelse, at den kan færdes i den uundgåelige intensive trafik*. Derved indpodes, at valgsproget bag rattet ikke bliver: „Her kommer jeg!“, men: „Hvor kommer du?“ Det er næppe for meget sagt, at hensynet til Næsten i vor tid har fået sin største betydning i trafikken. Her kan vi lære noget af englænderne, hvis færdselskultur er højere end Nordens.

Det er allerede almindeligt flere steder, at færdselslære indgår som fag i skolen. Efter den danske folkeskolelov *skal* der undervises i færdselslære efter bestemmelser, der nærmere fastsættes af undervisningsministeren.¹¹⁰⁾ Spørgsmålet har også været drøftet i det udvalg, der har afgivet betænkning om undervisningen

¹¹⁰⁾ Jfr. bkg. af lov om folkeskolen nr. 279 af 8. juli 1966 § 17, stk. 6.

i folkeskolen.¹¹¹) I Island indeholder selve færdselsloven en bestemmelse om, at der skal være tvungen trafikundervisning i skolerne. Det er også i udlandet kendt at arrangere trafikundervisning *for voksne*, således i Tyskland (Strassenverkehrsordnung § 6) og i Californien (Vehicle Code art. 1659).

Hvad der også er værd at fremdrage, er *færdselspolitiets betydning*. Færdselspolitiet bør være veluddannet, effektivt og talstærkt. Effektiviteten og mandskabets størrelse er nøje forbundet. Tilfredsstilles disse krav, har det utvivlsomt større betydning for præventionen end nok så mange og strenge færdselsdomme. Når man ser hen til de enorme summer, de mange færdselsulykker belaster samfundet med, er det udtryk for dårlig samfundsøkonomi ikke at ofre nogle flere millioner kroner til forøgelse af politistyrken, hvis tilstedeværelse på gader og veje ialtfald i Danmark ofte ikke er synlig. Til de krav, der må stilles til politiet, hører også, at det har nogen psykologisk indsigt, der er forudsætningen for at skabe den rette forståelse mellem politi og borger. Færdselspolitiet må være et elitekorps. Dets vigtigste opgave er ikke at være revser, men rådgiver og vejleder for de mange, der måske ret undskyldeligt overser et af de mange påbud, færdselslovgivningen indeholder. At der omvendt må skrives hårdt ind mod de virkelig hensynsløse motortrafikanter, siger sig selv. —

Som tidligere omtalt må sanktionsspørgsmålet ses i sammenhæng med den måde, hvorpå sagerne behandles og afgøres. I det følgende vil det sidste spørgsmål blive stillet i spidsen.

1. *Bør tendensen til udvidet udenretlig behandling af mindre færdselssager understøttes?*

Da det nyindførte svenske ordningsbot-system blev bekendt i Danmark, delte pressen sig i to lejre: den ene fandt, at det var en moderne og praktisk måde at ordne mindre færdselssager på, den anden mente, at man derved gjorde politiet til „dømmende“

¹¹¹) Den såkaldte blå betænkning (nr. 253) af 1960 p. 209—214. Færdselslære skal *ikke* være et *selvstændigt fag*, men undervisningen i faget skal tilrettelægges som led i den almindelige undervisning. Der lægges vægt på, at børnene aktiveres mest muligt med færdselsstoffet, og at undervisningen levendegøres ved brug af de mange anerkendte hjælpemidler som færdselsbøger, færdselstavler, film, båndoptagelser m. v. Undervisningen bør også tages op, når der er aktuel lejlighed dertil, f. eks. under ekskursioner. Det fremhæves, at færdselsundervisningen *påhviler læreren*, men at det er af stor betydning, at skolen *samarbejder med politiet*. I de skoler, hvor politiet giver færdselsundervisning, er den at betragte som et supplement til lærerens undervisning. Politiet medvirker også ved oprettelsen og instruktionen af skolepatruljer. I København og Frederiksberg har det i flere år været praksis, at en færdselsbetjent hvert år giver hver klasse mindst 1 times undervisning i færdselslære.

myndighed, og at systemets anvendelse var betænkeligt i en retsstat.^{111a)} Med forståelse for de motiver, der har ligget til grund for den fremførte kritik, er det forfatterens opfattelse, at de hviler på en misforståelse, og at der er god grund til — for Danmarks vedkommende uden nævneværdig ændring af loven — at indføre et lignende system i det øvrige Norden.

Når man i forvejen har accepteret bødeforelægssystemet — i Finland ganske vist under domstolskontrol — er der *kun en gradsforskel* fra det bestående system til det nyindførte svenske system. Begge har til forudsætning, *at* det drejer sig om mindre sager, der kan afgøres med en bøde, hvis størrelse bestemmes efter et vist takstsystem, *at* der foreligger tilståelse, og *at* den skyldige er indforstået med, at sagen afgøres uden rettens mellemkomst. Det eneste virkeligt nye er, at en sag afgøres *på stedet uden optagelse af politirapport*, hvorved — også i den skyldiges interesse — kostbar tid spares. Kun hvis man forestiller sig, at de „gammeldags“ bødeforelæg giver væsentligt større garantier end „på-stedet-afgørelser“, er der plads for kritik, men det er næppe tilfældet. I al fald i Danmark har politiet i mange år anvendt standardiserede bøder, og forestillingen om, at det skulle være mere betryggende, at en politirapport forelægges en politimand med højere charge end den betjent, der har førstehåndskendskab til sagen, er vist i det væsentlige ubegrundet. Mange steder afgøres disse sager rutinemæssigt. Enhver betænkelighed ved et sådant udvidet bødeforelægssystem synes iøvrigt at måtte falde væk, hvis man — jævnsides med det nye system — bibeholder det bestående, så politiet efter et skøn over sagens omstændigheder afgør, om der skal optages rapport eller ej. For Københavns vedkommende har man iøvrigt i de sidste år i praksis nærmet sig det svenske ordningsbot-system, idet der ofte ikke optages en egentlig politirapport, men udfærdiges et såkaldt *påkørselskort*, se foran. Den helt afgørende betragtning er imidlertid, at *alternativet* til et moderniseret bødeforelægssystem, der har forbilleder i mange lande, *vil blive en mindre betryggende retsbehandling*, idet domstolene ikke er indrettet på at behandle sager „på samleband“, og selv en væsentlig forøgelse af dommernes antal (og af lokaler) vil ikke kunne hindre, at domstolsbehandlingen vil komme til at antage former, der ikke er forenelige med de værdighedskrav, som man i en retsstat stiller til domstolene.

Hvad angår *bødernes størrelse ved bødeforelæg* i almindelighed, er der måske *grund til at foreslå dem lagt i et noget lavere plan end domstolenes*. For det første vil en passende margin sikre, at man aldrig ved at indgå på et bødeforelæg kommer til at betale mere, end hvis sagen var blevet afgjort ved dom. Men dernæst er der grund til at sænke bødeniveauet, f. eks. med 20—25 %, fordi

^{111a)} Se også Juristen 1967 F p. 42—46.

en accept af bødeforelægget normalt er udtryk for en tilståelse og derved ofte for en forståelse af den fejl, man har begået, hvilket i sig selv giver motivering for, at sagen afgøres på en noget lempeligere måde.

Konklusion: Der findes ingen betænkeligheder ved at indføre et system som det svenske ordningsbottsystem eventuelt under bibeholdelse af de gældende regler om bødeforelæg. Bødernes niveau bør være noget lavere end domstolenes.

2. Er domstolsbehandlingen af mindre færdselssager tilfredsstillende?

Forfatteren har ikke forudsætning for at udtale sig generelt herom, men der er grund til at pointere, at når færre sager reserveres til domstolsbehandling, fordi hovedparten afgøres let og enkelt ved bødeforelæg under den ene eller den anden form, må *modstykket hertil være, at retssagsbehandlingen selv i mindre sager foregår under betryggende former og uden at give indtryk af jag.* Det er allerede sagt, at for de fleste mennesker er mødet i en retssal deres første og sidste, og det indtryk, de modtager, skulle gerne skabe respekt for domstolene. Mange jurister uden for Danmark har besøgt Københavns Byrets afdelinger for behandling af færdselssager; deres indtryk er en blanding af beundring for den hurtighed og rutine der lægges for dagen og en vis skepsis for, om der nu også er taget tilbørligt hensyn til decorum. Det er mindre et spørgsmål om afgørelsernes rigtighed end om behandlingens form.

Det danske system med at afgøre småsager med *dommeradvarsel*, som det også kendes i Island, er godt og anbefalelsesværdigt. Når alligevel de færreste småsager ender med advarsel, er grunden, at de sager, der måske var bedst egnede til at blive sluttet på denne måde, allerede er afgjort ved bødeforelæg, så de mødende, der ikke har villet acceptere bødeforelægget, enten er uskyldige eller også viser en så mangelfuld forståelse af deres forseelse, at en advarsel ikke er på sin plads.

Der kan efter forfatterens opfattelse heller ikke rejses kritik af systemet med at afsige *summeriske udeblivelsesdomme*, når en tiltalt uden oplyst lovligt forfald ikke har ønsket at give møde.

De fleste færdselssager, der når frem til retten, afgøres i Danmark og vistnok også i Island ved *bødevedtagelse*. Systemet er praktisk, men kan kritiseres som ikke ganske stemmende med værdighedskravet til en domstol. Få danske dommere (forfatteren indbefattet) kan vist sige sig fri for at have sagt til en tiltalt, der tøver med at acceptere dommerens bødeforslag: „Mon De ikke ligeså godt kan tage imod bøden, for De skal ikke regne med at slippe billigere ved en dom?“ Det må erindres, at en bødevedta-

gelse er alternativet til den dom, der ellers skal skrives. Det står næppe alle klart, at disse „vedtagelser“ på grund af tiltaltes faktiske afhængighedsforhold til dommerautoriteten ikke altid opfylder de civilretlige krav til aftalers bindende kraft, og at denne „handel“ om bøden, hvis størrelse der ganske vist ikke tinges om, i nogen grad er egnet til at skabe en atmosfære, der ikke er vel forenelig med den, der bør herske i en retssal. Her har englænderne en ikke mindre praktisk, men i princippet bedre fremgangsmåde. Dommeren *dekreterer straffen*, der ikke kræver accept. Det hænger sammen med det engelske system, hvorefter der normalt ikke skrives en dom, men gives „oral judgement“. Dette for os i Norden uvante system skal ikke foreslås gennemført her, men i bagatelsager har det sin værdi, og det skaber større respekt end bødevedtagelsessystemet. Den, der har overværet behandlingen af politisager i Bow Street Police Court, vil vide, at det foregår både hurtigt og smidigt, men uden arbejdspress. Tiltalte og vidnerne — stillet i tilbørlig afstand fra dommerskranken, cfr. note 47 — får lov til at tale ud, *hvorpå dommeren på stedet afsiger dommen*, hvis resultat indføres af ham i en på dommerskranken liggende dombog, hvori fuldmægtigen i forvejen har udfyldt rubrikkerne for navn, forseelse m. v., suppleret af dommeren med navnene på vidnerne.¹¹²⁾ Vil man spørge, hvad der sker, når dommen appelleres, bliver svaret, at de næsten aldrig ønskes prøvet for højere instans. Sker det, vil hele bevisførelsen blive gentaget i ankeinstansen. Hvis sagen agtes indbragt til prøvelse af et juridisk spørgsmål, skal meddelelse om anke ske til retten senest 3 dage efter, og dommeren giver så ankeinstansen en skriftlig begrundelse for sit resultat; det hedder „to state the case“, hvilket dommeren iøvrigt kan gøre på eget initiativ, hvis han anser sagen for tvivlsom. Han kan også afvise anken, hvis han anser den for „frivolous“. Kort sagt, i stedet for at forsøge på at få tiltalte til at indgå på at vedtage en bøde eller at afsige en temmelig indholdsløs „blanketdom“, som alligevel normalt ikke påankes, vil den engelske dommer ledsage sin dom med få velvalgte udtryk, der er nok så sigende og derfor næsten altid modtages.

Konklusion: Jo flere sager, der henskydes til afgørelse uden for retten, des vigtigere er det, at de resterende behandles i retten på en måde, der ikke kan give anledning til kritik. Dommeradvarsel og summariske udeblivelsesdomme er egnede fremgangsmåder i mindre færdselssager. Bødevedtagelse bør afløses af et system, hvorefter dommeren, når alle er afhørt, på stedet dekreterer dommen og indfører resultatet i en rubriceret dombog.

¹¹²⁾ Se *Theodor Petersen*, Retsliv og Retspleje i England, København 1949 p. 210—11 og p. 214.

3. *Bøde eller frihedsstraf i færdselssager* (bortset fra „sprit-sager“ og sager med strafbar personskade til følge)?

Det er fremgået af fremstillingen af nordisk retspraksis, at der som regel kun anvendes bødestraf i disse sager, selv hvor lovens strafammer giver mulighed for idømmelse af frihedsstraf. Denne praksis hænger formentlig sammen med den sænkning af straff-niveauet, der følger af, at færdselsforseelsen er en masseforseelse, jfr. afsnit II. *Hans Klette* har påvist,¹¹³⁾ at disse straffe ikke har større indvirkning på overtræderen. Hvor der imidlertid er tale om virkelig *hensynsløs* kørsel, der ofte er farligere for den almindelige trafikikkerhed end kørsel med lav blodalkoholkoncentration¹¹⁴⁾, synes det rimeligt begrundet at anvende kortvarige frihedsstraffe, hvorved man også klart adskiller de egentlige „trafiksyndere“ fra dem, hvis lovstridige kørsel er udslag af de fejl, som de fleste mennesker fra tid til anden begår. Der er derfor særlig anledning til at fremhæve, at straffen for grov uagtsom kørsel med motorkøretøj, selvom der ikke forvoldes skade, både i Finland og i Sverige altid er frihedsstraf.

Konklusion: Virkelig hensynsløs kørsel bør straffes med kortvarig frihedsstraf og ikke med bøde.

4. *Kørsel med uagtsomt manddrab til følge.*

I de fleste lande vil der i disse tilfælde blive straffet for overtrædelse af færdselsloven i kombination med straffeloven.

I Norge har det været vanskeligt at få juryen til at domfælde for uagtsomt manddrab, således som det er påvist af *Johs. Andersen og Ragnar Hauge*. Tilsvarende har gjort sig gældende i England, hvorfor man i 1956 kriminaliserede kørsel med død til følge som et særligt færdselsdelikt, se foran pag. 47. Erfaringen har vist, at der i nutiden sjældent rejses tiltale for uagtsomt manddrab udenfor færdselstilfælde. Det illustreres måske mest tydeligt i note 55, hvor samtlige domfældelser i Danmark i 1965 angående uagtsomt manddrab, i alt 80, havde forbindelse med færdselslovgivningen. Der kan være god grund til at rejse det spørgsmål, om man ikke burde følge Englands eksempel, således at straffen for uagtsomt manddrab forbeholdes de tilfælde, hvor uagtsomheden har været grov. Herfor taler, at ethvert menneske, der ellers i dagliglivet har ord for at være agtpågivende og hensynsfuld, under uheldige omstændigheder kan komme til at køre et andet menneske ned. For et ansvarsbevidst menneske er selve denne tildragelse straf i sig selv, og der synes ikke grund til at føje spot til skade ved også under formildende omstændigheder

¹¹³⁾ Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 162 ff.

¹¹⁴⁾ Se *H. A. Sørensen* i den i note 53 nævnte artikel.

yderligere at hæfte den etikette på tiltalte, at han har gjort sig skyldig i drab, selvom det er uagtsomt forvoldt. Spørgsmålet har været debatteret i Dansk Kriminalistforening i 1961¹¹⁵), og *Johs. Andenæs og Ragnar Hauge* har også været inde herpå.¹¹⁶)

Konklusion: Der er grund til at overveje, om ikke kørsel med andres død eller lemlæstelse til følge bør gøres til et selvstændigt færdselsdelikt, således at straffelovens herom gældende bestemmelser begrænses til grov uagtsomhed.

5. Kriteriet for kørsel i spirituspåvirket tilstand og straffen for sådan kørsel.

Bortset fra Østrig hører det vist de nordiske lande til at operere med faste promilleregler som præsumption for påvirkethed. I Norden danner Danmark og Finland dog undtagelser. En betænkning af 1954, afgivet af et interskandinavisk udvalg angående dette spørgsmål, har ikke resulteret i nordisk retsenhed.

To grunde taler for en „promilleregul“.

Den ene er, at den letter bevisvanskelighederne; lægernes utvivlsomt noget forskelligartede subjektive skøn ved den kliniske undersøgelse opfordrer til at betjene sig af mere objektive kriterier. På den anden side undgår man ikke en „tilbagegning“ til kørselstidspunktet, medmindre man griber så håndfast om nælden som nordmændene, jfr. note 68. Man kan heller ikke bortse fra, at folks alkoholtolerans er forskellig, hvilket vist for det danske Retslægeråd er den afgørende grundelse for ikke at anbefale en regel efter norsk-svensk mønster.

Men der er en anden grundelse for promilleregelen: Selvom ikke alle er påvirkede, når de har en så lav alkoholkoncentration i blodet som 0,5 ‰, er det et fuldt forsvarligt standpunkt at hævde, at man dog har drukket så meget, at man er i farezonen, og at det derfor er begrundet at kriminalisere forholdet, når man har indtaget et vist omend ikke større kvantum spiritus.

Alligevel må forfatteren melde sig som absolut modstander af en promilleregul.

Den er fra et kriminalistisk synspunkt uheldig ud fra to betragtninger. Den ene er, at hvis man straffer den, der fører motor-køretøj med en bestemt lav promille, vil meget få skyldige blive opdaget, fordi hverken føreren eller hans kørsel bærer præg af, at der er indtaget alkohol i utiladeligt omfang, jfr. foran pag. 12. Hvis man derfor vil kriminalisere forholdet, må straffen

¹¹⁵) Nordisk Kriminalistisk Årsbok 1961 p. 120 ff, særligt p. 131—38, 159 og 161—62 (*Hertz*) p. 147 (*Bjarne Frandsen*) p. 153—54 (*Theodor Petersen*) og p. 155—57 (*Waaben*).

¹¹⁶) Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab 1966 p. 31—32.

blive ringe. Sverige har taget konsekvensen, idet de fleste med lav alkoholpromille i blodet slipper med en bødestraf, og meget ofte beholder de førerbeviset.

Men dermed går der inflation i en forseelse, der efter sin beskaffenhed er grov. Målet er ikke at straffe så mange som muligt og så lidet effektivt som muligt, men derimod at ramme de virkelige skyldige og på en måde, der virker præventivt. Nordmændene har da heller ikke fulgt Sveriges eksempel, men straffer også den mildt påvirkede med fængselsstraf, skønt mange i samme situation på grund af den ringe risiko for opdagelse går fri. Det virker p. d. a. s. meget hårdt, og det er lidet sandsynligt, at man i Danmark vil tage denne konsekvens, selvom der ikke er få tilhængere af en promilleregulering. Noget andet er, at dansk straffepolitik på området tåler skærpelse, fordi statistikken viser, at danskerne tilsidesætter ædruelighedskravet i færdselen i højere grad end de andre nordiske folk.

Konklusion: Der er ikke tilstrækkeligt tungtvejende hensyn til at indføre en promilleregulering, der vil føre til inflation, samtidig med at størsteparten vil undgå opdagelse. Reglen er også stort set ukendt udenfor Norden. P. d. a. s. bør dansk straffepolitik på området vist skærpes.

6. Inddragelse af førerbevis.

Dette spørgsmål rummer så mange problemer, at de må deles op.

A. Hvilket organ bør være kompetent til at træffe bestemmelse om førerbevisets inddragelse?

At det må være administrationen, der træffer bestemmelse om førerbevisets inddragelse, når de oprindelige betingelser i henseende til helbred, færdselskundskaber m. v. ikke længere er til stede, er vel utvivlsomt. Det her rejste spørgsmål har alene hensyn til de tilfælde, at en lovovertrædelse, hyppigst en færdselsovertrædelse, er grundlaget for at inddrage kørekortet.

Det er den alt overvejende regel i de vestlige demokratier, at det er domstolene, der træffer disse afgørelser. I Californien har man den ejendommelige regel, at det i de mest oplagte tilfælde er administrationen, der på grundlag af domsmaterialet træffer bestemmelsen, hvilket dog i praksis vil sige, at førerbeviset inddrages automatisk; i de mere tvivlsomme tilfælde er det derimod retten, der afgør spørgsmålet ved dom. I Norden er ordningen forskellig. I Danmark (siden 1908) og Island træffes afgørelsen altid af domstolene. Finland har en blandet ordning, idet domstolene er enekompetente, når der er tale om de mere alvorlige

trafikovertrædelser, der omhandles i vejtrafikloven, og hvor obligatorisk frakendelse finder sted, medens politiet, når motorkøretøjsforordningen er tilsidesat, har en ret diskretionær adgang til at inddrage førerbeviset. Kun i Norge og Sverige er myndigheden helt og holdent lagt i hænderne på administrative organer, henholdsvis politiet og lensstyrelsen.

Når henses til det betydelige indgreb i borgernes personlige rettigheder, der sker ved at fratage dem retten til at føre motorkøretøj, indgreb der er ganske særligt følelige, når de rammer erhvervschauffører, er det vist den almindelige opfattelse, at kompetencen i en moderne retsstat bør være henlagt til domstolene, og det er i alt fald i Danmark utænkeligt at flytte denne magt over til administrationen.

Konklusion: Kompetencen bør være henlagt til domstolene.

B. *Hvad er formålet med inddragelse af førerbevis?*

De fleste i Norden er vist tilbøjelige til at besvare spørgsmålet derhen, at inddragelse sker af sikkerhedshensyn,¹¹⁷⁾ men at den rent faktisk snarere virker som straf.¹¹⁸⁾ Forfatterens opfattelse er — med støtte i udenlandsk ret — at inddragelsen snart og med føje er at anse som tillægsstraf, og at den er uhyre virksom som sådan, men at den i andre tilfælde alene er og bør være en sikkerhedsforanstaltning. Tilhængerne af det sidstnævnte synspunkt synes imidlertid at have været lidet konsekvente. Det har professor *Aubert* (foran under afsnit II) i særlig grad haft blik for, når han så kraftigt har betonet, at indenfor færdselsovertrædelserne har behandlingssynspunktet været lidet fremtrædende ved sanktionsvalget. Man kan nemlig ganske enkelt stille det spørgsmål: Hvad nytter det ud fra et sikkerhedssynspunkt at berøve en trafikant adgangen til at føre bil for 1 år eller mere, hvis han så, når tiden er udløbet, uden videre kan sætte sig ved rattet igen? Nogen bedre kører er han ikke blevet, snarere ringere, for han er kommet ud af øvelse. Hvis han trods alt er blevet bedre, må det være fordi førerbevisets fratagelse har haft samme virkning som selve straffen: bod og bedring gennem påførelse af et onde. *Klette's* undersøgelser har vist, at medens straf i færdsels-

¹¹⁷⁾ *Knoph og Rønholt:* Lov om motorvogn, Oslo 1937 p. 34, og det norske Justitsdepartement, der har taget afstand fra de korte inddragelsesperioder med den begrundelse, at inddragelsen ikke er at anse som straf.

¹¹⁸⁾ Dansk Højesteretsdom i Ugeskrift for Retsvæsen 1952 p. 1014 udtaler, at i analogi med reglerne om straf skal, når stemmerne står lige, ikke retsformandens stemme men det gunstigste resultat bestemme dommens resultat. Hermed stemmer *Hurwitz:* Straffeprocess 1949 p. 125—26, cfr. *Victor Hansen:* Nordisk Tidsskrift for Strafferet 1937 p. 10—11.

sager normalt ikke betyder noget større indgreb, opfattes førerbevisinddragelse som noget meget mere føleligt.¹¹⁹⁾

Udenlandsk ret kender både til frakendelse som straf og som sikkerhedsforanstaltning. Det er tidligere omtalt, at Vesttyskland som en art bistraff anvender en deponering af førerbeviset for et tidsrum fra 1 til 3 måneder, medens egentlig fratagelse af førerbeviset — og for længere tid — sker til „Sicherung und Besserung“. I Frankrig er førerbevisinddragelse altid at anse som tillægsstraf. Både i England og i Californien kender man til, at retten undertiden — dikteret af sikkerhedshensyn — ikke frakender førerbeviset for en bestemt tid, men med eller uden suspension henleder autoriteternes opmærksomhed på, at en førers kørsel gør det naturligt nærmere at undersøge hans køreegnethed, så han eventuelt får yderligere undervisning og pålæg om at underkaste sig ny førerprøve.

Konklusion: Inddragelse af førerbevis kan anvendes — alt efter forholdene — som tillægsstraf eller som middel til at oplære føreren til at erhverve større færdighed.

C. Betingelserne for førerbevisets inddragelse?

Dette meget vigtige spørgsmål er så omfattende og er løst på så forskelligartet måde rundt i verden, at kun nogle hovedpunkter skal omtales her.

Ser man bort fra spørgsmålet om obligatorisk eller fakultativ inddragelse og de forskellige minimums- og maksimumsperioder for inddragelsen, kan man vist stort set sige, at der er *enighed om*, at inddragelse skal eller kan ske i de 3 (eneste) tilfælde, hvor inddragelse er hjemlet efter dansk ret, nemlig 1) ved grov uforvarlig kørsel, 2) ved mindre grov uforvarlig kørsel, hvis denne sammen med tidligere færdselsovertrædelser gør det betænkeligt ud fra et færdselssikkerhedssynspunkt at lade føreren bevare sit kørekort, samt 3) som regel, når der er kørt i spirituspåvirket tilstand. Disse kriterier bør man formentlig i princippet oprettholde.

a. *Gruppe 1) og 3) bør sættes i øverste fareklasse.* Her bør frakendelse af førerbeviset være *obligatorisk*, og der synes ingen grund til at sætte minimumstiden under 1 år. Det er også begrundet at hævde, at frakendelsen her i første række sker *som en følelig tillægsstraf*, og at der til generhvervelse af førerbevis må aflægges ny prøve, således at frakendelsen får karakter af *annullation*. Derimod synes gruppe 2) med større ret at burde henregnes under de nedenfor under b) og c) nævnte kategorier. Om disse kategorier følgende:

¹¹⁹⁾ l. c. p. 166—67.

- b. Det har under omtalen af dansk højesteretspraksis vedrørende forståelsen af begrebet grov uforsvarlig kørsel (foran pag. 22—23) været nævnt, at det er den almindelige opfattelse, at kun den subjektivt dadelværdige kørsel danner grundlag for frakendelse af førerbeviset, men ikke den ellers uforsvarlige kørsel, selvom dens følger måtte være fatale, hvis alene et øjeblikks uopmærksomhed har været årsagen (bortset fra de tilfælde hvor særlige advarselstegn på trafikfarlige steder ikke har været respekteret). Der kan imidlertid i flere af disse tilfælde være grund for retten til *for ubestemt tid* at *suspendere* førerretten, nemlig når kørselen efter sagens oplysninger skaber formodning om, at den pågældende ikke eller ikke længere er ganske køreegnet, hvad enten det skyldes manglende rutine, dårlige nerver, stress, medicinforbrug o. a. *Hensigten* med suspensionen *skulle være at henlede et med dette formål oprettet alsidigt sammensat trafiknævns opmærksomhed på forholdet*, således at nævnet efter at have foretaget forskellige tests konstaterer, om og hvornår det er forsvarligt — eventuelt efter fornyet førerprøve — at udlevere den pågældende førerbeviset igen. I sådanne tilfælde bør hovedvægten ikke lægges på straffen, der eventuelt helt kan bortfalde. Inddragelsen af førerbeviset — kortvarigt eller måske for stedse — sker altså her *af sikkerhedsmæssige grunde*, og det behandlingsbehov, der ikke hidtil har været tilfredsstillt, bliver på denne måde tilgodeset. Det har som påvist udenlandsk forbillede.
- c. Ved siden af den obligatoriske frakendelse som under a) nævnt bør endvidere domstolene *i mindre graverende tilfælde*, hvor der ikke som anført under b) er egentlig formodning for mindre køreegnet, have hjemmel til at suspendere førerbeviset *for en kortere periode, dog næppe under 3 måneder*.¹²⁰⁾ Her skal suspensionen virke som en slags „huskeseddel“. Under en sådan regel vil undertiden også kunne henføres de tidligere under gruppe 2) nævnte førere. Manglen af en sådan suspensionsregel har medført, at den danske Højesteret til tider (ofte med dissens) har draget grænsen for den grove uforsvarlige kørsel ret vidt og medtaget tilfælde, hvor der ikke har været tale om hensynsløs kørsel.¹²¹⁾
- d. Der bør muligvis, således som tilfældet blandt andet er i Norge, være hjemmel til at frakende førerbeviset for en vis periode, når køretøjet bruges i strid med sin bestemmelse eller imod

¹²⁰⁾ I den danske betænkning (nr. 91) angående revision af færdselsloven m. v., København 1954, havde man foreslået minimumstiden sat til 3 måneder, se p. 89.

¹²¹⁾ Ovennævnte betænkning (p. 89) taler også kun om den hensynsløse kørsel.

givne påbud, men uden at selve kørselen kan kritiseres fra et færdselssynspunkt. Der tænkes på sådanne tilfælde som ulovlig kørsel med andres køretøj (brugstyveri), flugt fra gerningsstedet, hvor hjælp burde være ydet, taxachaufførers overgreb på de ham betroede passagerer og flere andre tilfælde.

Konklusion: Denne skulle tilstrækkeligt tydeligt fremgå af det umiddelbart foregående.

D. Bør i visse tilfælde advarsel træde i stedet for førerbevisinddragelse?

Reglen anvendes i Sverige, men det må erindres, at den kompetente myndighed er lensstyrelsen. Hvor det er domstolene, der bestemmer, om et førerbevis skal inddrages, vil der i anklagemyndighedens påstand i anklageskriftet, selvom den ikke bliver fulgt, ligge fornøden advarsel.

Konklusion: Reglen kan ikke anbefales.

7. Det amerikanske point-system.

Systemet er skildret foran under omtalen af U.S.A. Der er næppe tvivl om, at systemet virker ganske effektivt. På den anden side må det forekomme noget betænkeligt at typebestemme alvorligere færdselsforseelser, således at de klassificeres med numre (points). Når nogle ikke er ubetinget tilhængere af takserede bøder i småsager, må betænkeligheden tiltage, når større færdselsforseelser klassificeres, særligt når det sker med henblik på senere automatisk inddragelse af førerbeviset.

Konklusion: Foreløbig bør man vist ikke adoptere dette system; ialtfald bør større erfaring først indhentes.

8. Det engelske endorsement-system.

Det kan nok virke ganske effektivt at påføre selve førerbeviset oplysning om tidligere alvorlige færdselsstraffe og om, at førerbeviset har været frataget. På den anden side virker det lidt som en „brændemærkning“. Systemet har kun været anvendt i få år, og nærmere oplysning om dets virkning i praksis savnes. Måske bør man ikke stille sig afvisende overfor enhver anvendelse af påtegning i førerbeviset overfor personer, der er straffet for „spritkørsel“ eller virkelig hensynsløs kørsel.

I familie med men dog stærkt afvigende fra det engelske system er den tidligere omtalte finske ordning, hvorefter en betjent i

stedet for at optage rapport i en færdselssag af *ringe* betydning kan gøre en „anteckning i kørkortet“. Mon ikke de fleste så hellere vil betale en beskeden bøde?

Konklusion: Nærmere oplysning om endorsement-systemets virkning i praksis må afventes; hvis det indføres i Norden, bør det formentlig begrænses til de groveste tilfælde.

9. Bør der oprettes et trafikforskningsinstitut?

Ingen steder har færdselsproblemerne været dyrket så intenst som i U.S.A., der har mange færdselsforskningscentre, der frekventeres af kriminologer, psykologer, pædagoger og andre, der er videnskabeligt interesseret på området. Der foreligger også en fyldig litteratur.¹²²⁾ Flere steder er oprettet trafiklinikker, hvor trafikanten møder for at blive interviewet og underkastet psykiske tests. Det er navnlig ved nogle af professor *Heimstra* foretagne undersøgelser påvist, hvilken betydning de ulige sindstemninger har for kørselen, og at uro — skabt af vor hektiske tidsalder — er den mest kritiske faktor, navnlig når det drejer sig om kørsel med høj hastighed.

Der er i *Sverige* bl. a. af trafikmålskomitéen fremlagt forslag om oprettelse af et særligt trafikforskningsinstitut. I *Norge* har man i januar 1966 nedsat et udvalg til at foretage trafiksikkerhedsundersøgelser, som senere skal give indstilling til Samfærdselsdepartementet om den videre trafikmæssige forskning i Norge. I *Danmark* har en kommission i marts 1967 indstillet, at der oprettes et permanent råd for trafiksikkerhedsforskning.

Trafikulykker kan ikke afskaffes. Mange, måske de fleste, er resultatet af de fejl, alle mennesker — i større eller mindre grad — er behæftet med. Man må derfor affinde sig med, at der er sat en pris udover den økonomiske på den daglige brug af benzint motoren, som i vor tidsalder er blevet en fornødenhed for så mange. Fra et realistisk synspunkt er *målet et andet: en begrænsning i ulykkernes antal i videst muligt omfang.* Mange midler

¹²²⁾ På grundlag af en af hovrättsassessor Cosmo udarbejdet redegørelse kan nævnes: *Noel F. Kaestner:* „Driver Improvement Interview Training and Evaluation“, *Lawrence E. Schlesinger:* „Group Dynamic Study of Driver Attitudes and Driver Behavior“, *Angeline M. Jacobs:* „Driver Tests as a Means of Accident Reductions“, *Dorothy S. Edwards:* „Effects of Self-Perception on Driving Behavior“, *Bruce Green-shields:* „Driving Behavior and Traffic Accidents“, *B. J. Campbell:* „The Effects of Driver Improvement Actions and Driver Behaviour“, *Norman Heimstra:* „Mood as a Predictor of Driving Performance“ og *William Haddon:* „Accident Research“.

kan tages i brug, og kriminalistens værktøj er kun et af disse. Det er først og sidst de *meningsløse* ulykker, der bør bekæmpes, fordi de forvoldes af dem, der ikke er sig deres ansvar bevidst, når de sætter foden på speederen. Overfor dem bør der skrides ind med fornøden strengthed — straf og førerbevisinddragelse som de vigtigste midler — og der er en dobbelt begrundelse derfor. Humanitetshensynet har nu engang sin største vægt overfor de lovlydige borgere til sikring af deres liv og lemmer end overfor dem, der er årsag til disse ofre. Men dernæst er det vigtigt utvetydigt at markere forskellen mellem dem, der ved ringe uagtsomhed forser sig i færdselen og dem, der er de egentlige færdselssyndere og *i virkeligheden er at anse som forbrydere i ikke ringere grad end dem, der efter klassisk tankegang henhører til denne kategori*. Denne skarpe sondring mellem små færdselsforseelser og virkelige forbrydelser i trafikken betyder et brud på det tilvante, der er formuleret så klart af den engelske jurist *P. J. Fitzgerald*¹²³): „Måske domstolene er for lemfældige, måske straffelovgivningen ikke magter at tage sig af dette særlige problem, eller måske skylden derfor er samfundets holdning til motortrafikanternes overtrædelser. For skønt den typiske kriminelle i dag ikke er tyven men motortrafikanten, henregnes denne stadig ikke til de typiske kriminelle i samfundets øjne. Trafikforseelser er ikke i almindelighed betragtet som „virkelige“ forbrydelser.“

Det er dette, der er sagens egentlige problem.¹²⁴)

Theodor Petersen.

¹²³) The Law Quarterly Review, 1966 p. 121.

¹²⁴) Efter at manuskriptet til denne afhandling blev indleveret til redaktionen, er der på P. A. Norstedt og Söners Förlag, Stockholm, udkommet en bog: *Samhällsreaktioner vid trafikbrott*, omhandlende en på Biskops-Arnö i september 1965 afholdt konference, og hvori er optaget såvel hovedindlæg som diskussionsbidrag samt en del bilag af interesse.