

LIDT OM BEVISRET MELLEML FÆRDELSLOV OG STRAFFELOV

AF HENRIK ZAHLE

1. På flere punkter kan den almindelige strafferet sammenlignes med den specielle strafferet, herunder navnlig færdselsstrafferetten. Disse sammenligninger vedrører først og fremmest det strafferetlige, herunder hjemmelsgrundlaget, karakteren af reglens beskrivelse af gerningsindholdet, herunder anvendelse af bemyndigelser og vage bestemmelser, kravene til den subjektive dækning. Endvidere sanktionsvalget, hvor de »normale straffe« selsvagt er dominerende, når det gælder strafudmålingen i færdselssager.¹⁾

I det følgende tages en anden synsvinkel op, nemlig den bevisretlige.

2. Det hævdes ofte, at de bevisretlige krav kan afstemmes efter kriminalitetens alvor, således at der stilles større beviskrav ved grove forbrydelser end ved mindre alvorlige forbrydelser. I forhold til færdselsstraffesager skulle der da i almindelighed stilles mindre krav end ved straffelovsovertrædelser.

Om der består en sådan forskel, er imidlertid omtvistet. Nogle finder, at der er overvejende argumenter for en sådan forskelsbehandling²⁾, eller at den i hvert fald gør sig gældende i praksis³⁾. Andre finder en ensartet bedømmelsesstandard mest forsvarlig, således at man overalt stiller et højt beviskrav⁴⁾.

Denne drøftelse er næppe frugtbar. Ikke fordi det ikke er frugtbart at drøfte indholdet af en bevisbyrderregel, men fordi drøftelsen finder sted på et så abstrakt plan, at de indbyrdes forskelle kan være terminologiske, og at en sammenligning med praksis på grund af standpunkternes abstrakte karakter ikke er mulig.

Jeg vil i stedet se på nogle mere konkrete og praktiske sammenligningspunkter, der måske kan kaste et vist lys over den abstrakte debat.

3. Bevismaterialet kan i almindelighed bestå af navnlig tiltaltes forklaring, vidner og dokumenter. I færdselssager, hvor tiltalte nægter sig skyldig, er det centrale som regel vidneforklaringer og herunder især politibetjentes forklaringer. Imidlertid kan der ofte være hengået temmelig lang tid mellem den relevante episode – en hastighedsovertrædelse, passage for rødt lys, eller lignende – og domsforhandlingen, og forklaringens erindringsgrundlag kan derfor være svækket. Man kan opstille to hovedsynspunkter:

1) Det bærende grundlag for domsfældelse i færdselssager er politiets forklaringer.

2) Politibetjente kan (som andre mennesker) sjældent erindre færdsels-episoder over længere perioder.

Disso to udsagn, som vel i deres generelle form ikke altid stemmer, men som dog alligevel udtrykker et centralt problem i praksis, forenes på den ikke særlig elegante måde, at politiet efter at have gjort en relevant iagttagelse, nedfælder denne i en politirapport, som siden følger sagen med henblik på tiltalespørgsmål og domsforhandling. Politirapporten indeholder politiets beskrivelse af hændelsesforløbet kort tid efter den relevante episode, herunder en nedfældning af tiltaltes og vidners forklaringer i umiddelbar fortsættelse af episoden. Man kan derfor supplere med følgende synspunkt:

3) Et oprindeligt referat af politiets opfattelse af hændelsen og af de involveredes opfattelse af denne indeholdes i politirapporter.

En nærliggende konsekvens af modsætningen mellem 1) og 2) kunne være, at færdselssager gik til domsforhandling kort efter den relevante episode. Dette er imidlertid ikke tilfældet, og den praktiske forudsætning for tilvejebringelse af et bevismateriale er herefter det i 3) anførte. Selv om politirapporterne medfølger ved sagens fremsendelse til retten, og selv om de således er retten bekendt inden domsforhandlingen (hvis dommeren har nået at læse dem), kan politiets iagttagelser dog ikke indgå som bevis på dette grundlag. Rapporterne er formelt set »ikke fremlagt« (omend de som regel stemples med et fremlæggelsesstempel), og der sker ikke nogen dokumentation, d. v. s. oplæsning af dem (selv om de er gennemlæst på forhånd og således retten bekendt). Denne diskrepans mellem hvad der er retten bekendt, og hvad der fungerer som bevismiddel, er et centralt problem i straffeprocessen, men da det ikke adskiller færdselssager fra straffesager i almindelighed, tages det ikke op her. Den »løsning«, som 3) giver, består i, at politibetjenten giver en forklaring i retten, som reelt bygger på politibetjentens gennemlæsning inden domsforhandlingen af politirapporten. Betjente kan således lang tid efter at have konstateret en hastigheds-overtrædelse angive, over hvilken strækning kontrollen fandt sted, hvilken længde denne strækning havde, og hvor mange sekunder gennemkørslen tog. *Disse forklaringer er som regel uden ethvert erindringsgrundlag* udover det, der følger af, at betjenten inden forklaringen har gennemlæst rapporten, som derfor gengives minutiøst.

I forbindelse med spørgsmålet om politirapporter⁵⁾ kunne der være grund til at *udskille de tilfælde, hvor rapporten reelt er det bedste bevismiddel* fra politiets side – det er tilfældet i færdselssager. På den anden side har man de sager, hvor politibetjentene har en reel erindring om det skete, og hvor rapporterne derfor bør træde i baggrunden.

I de sidstnævnte sager – typisk straffelovssager – bør princippet om rapporternes begrænsede bevismæssige betydning fastholdes. Princippet i disse sager skades ved, at det praktiseres i den førstnævnte gruppe af sager, hvor

det kun medfører omkostninger og besværligheder. Udsættelse og indkaldelse af politibetjente bør ske, hvor vidneforklaring kan supplere, forklare eller korrigerende indholdet af en rapport, men ikke når forklaringen kun kan forventes at repetere rapporten eller gengive almene oplysninger om politiarbejdet, f. eks. om hvordan hastighedskontrollen i almindelighed foregår.

4. Behandlingen af politirapporter kan ses som en del af det almindelige spørgsmål om bevissituationen i færdselssager. De polititekniske undersøgelser, som anvendes i disse sager, må tilrettelægges således at sagens centrale spørgsmål er konstateret med stor sikkerhed og kan bevises (reproduceres) i retten med tilsvarende sikkerhed, medens særlige spørgsmål, som kun opstår i en relativ lille del af sagerne, må forsømmes. I forbindelse med hastighedsovertrædelser er hovedspørgsmålet naturligvis, med hvilken hastighed chaufføren kørte. Dette konstateres ved undersøgelsesmetoder, som formentlig generelt er overordentlig betryggende. Undtagelsesvis opstår der i sådanne sager f. eks. identifikationsproblemer, men politiet kan ikke investere alt for meget i at fastholde en enkelt trafikant på en hastighedsovertrædelse, når alvorligere kriminalitet henstår uopklaret.

Disse begrænsninger kan medføre, at straffesagen undertiden bliver afklaret i sædvanlig praktisk forstand, men det kan på den anden side ikke afvises, at den kunne være bedre oplyst. Hvilken betydning kan dette tillægges? Dette beror på bevissituationens almene karakter.

Det kan være praktisk at tage udgangspunkt i nogle konkrete sager, og jeg vælger tre, som jeg har behandlet.

Eks. 1: En privat chauffør er tiltalt for at have kørt med 90 km i timen på en strækning, hvor den højst tilladte hastighed var 70 km i timen. Den tiltalte nægter sig skyldig og forklarer, at han aflæste hastigheden på sit *speedometer*, der kun viste 70 km i timen.

Eks. 2: En vognmand er tiltalt for at have begået en tilsvarende overtrædelse af hastighedsreglen. Den tiltalte nægter sig skyldig og forklarer, at han kun kørte 70 km i timen, og denne hastighed er aflæst af vognens *fartskriver*. Fartskriveren er efter hans forklaring blevet justeret før og efter kørslen, uden at fejl er fundet.

Disse to sager har det fælles træk, at der foreligger politirapporter på den hastighed, som er indeholdt i anklageskriftet, de tiltalte nægter sig skyldige og henviser herved til henholdsvis en aflæsning af en fartskriver og en aflæsning af et speedometer.

Er der nogen forskel? Ja, en vis forskel: I sagen om speedometeret er det til at forudse, at den bør fremmes ved, at de pågældende betjente indkaldes og afgiver forklaring, en forklaring som må forventes at være i overensstemmelse med rapporten, og på dette grundlag vil den tiltalte blive dømt i overensstemmelse med anklageskriftet. Hvis man vil tage hensyn til tiltaltets forklaring om aflæsning på speedometeret, kan størsteparten af hastighedssagerne formentlig henlægges som uigennemførlige. En »subjektiv

benægtelse« er et bevisdatum, som vil kunne tilvejebringes i en hvilken som helst hastighedssag, hvor tiltalte blot er ved bevisthed. Denne vurdering af en ubekræftet benægtelse fastholdes formentlig uanset, hvor troværdig tiltalte virker. Princippet om den konkrete bevisbedømmelse sættes på en alvorlig prøve – en prøve som princippet nok i virkeligheden ikke kan bestå. De generelle konsekvenser af en konkret hensyntagen til en troværdig benægtelse er så vidtrækkende, at de ikke kan forenes med hensynet til en nogenlunde effektiv håndhævelse af den pågældende færdselsregel.

Lidt anderledes stiller det sig, når den tiltalte kan bestyrke sin bebnægtelse ved henvisning til en autoriseret fartsriver. Selv om dennes troværdighed muligt ikke er helt af samme betydning som politiets hastighedsmåling – om det er tilfældet tager jeg ikke stilling til her – så er den dog væsentlig mere betryggende end den ubekræftede iagttagelse af et speedometer, og den vil kun vanskeligt kunne reproducere. I den konkrete sag blev disse bevisretlige problemer foregrebet ved, at vognmanden vedtog en hastighedsovertrædelse på 10 km i timen og den hertil svarende bøde, således at sagen sluttede uden dom.

Betydningen af de konkrete overfor de generelle træk ved bevisvurderingen kan udbygges, hvis yderligere en sag fremdrages:

Eks. 3: En tiltale for hasarderet kørsel – en bil overhaler først højre om en personbil, kort derefter venstre om en anden personbil på hastig vej ud af Sydmotorvejen – søges i politirapporten bestyrket ved de pågældende bilisters genkendelse af den tiltaltes bil. Den tiltalte nægter sig skyldig og forklarer, at han kun kan være blevet inddraget i sagen ved en fejltagelse. Et tilknytningspunkt er dog en rød lakplet på hans kofanger, som muligt kan sættes i forbindelse med en af de passerede biler. Denne lakplet er imidlertid kun iagttaget, politiet har ikke foretaget en teknisk undersøgelse af denne og af den overhalede bils lak.

Sagen rummer altså et klassisk identifikationsproblem. Uanset hvad man mener om udfaldet af sagen, er det klart, at der ikke er store betænkninger ved en frifindelse. Frifinder man i den ene sag, kan man roligt dømme i den næste. Der er frit spil for den individuelle bedømmelse af de enkelte bevisdata.

5. Med denne sag er linien fra de to forrige hastighedssager forlænget, og man kan formentlig generelt sige følgende:

I sagstyper, som forekommer i stort antal, og hvor bevissituationen i hovedparten af sagerne er af relativ ensartet karakter, vil der være en tendens til, at der i den judicielle bedømmelse ikke tages hensyn til bevisdata, som kan produceres i en enkelt sag, og som ikke eller kun vanskeligt kan kontrolleres. *En række individuelle træk ved sagens bevissituation må der ses bort fra.* Den tiltaltes iagttagelse af et speedometer, gengivet i en troværdig forklaring, kunne vel være et bevisdatum, som man i andre sammenhænge ville lade føre til frifindelse. Men i denne sammenhæng ville

det være ødelæggende⁶). Tilsvarende gælder en række individuelle træk ved politiets gennemførelse af undersøgelsen – træk som undertiden kan være en smule foruroligere, men som skal over en vis tærskel for at kunne ændre bedømmelsen af sagen⁷).

Det karakteristiske for færdselssager er, at de relativt hyppigt er undergivet denne standardiserede berømmelse, medens det er karakteristisk for de klassiske straffesager, at de som regel giver plads for en fuldtud individuel bevisvurdering. Det er nok først og fremmest denne forskel, der er baggrunden for antagelser om, at »bevisbyrden« er tungere (strengere) i den ene type af sager end i den anden. Den varierende tyngde, som anklagemyndighedens bevisbyrde antages at have, beror dybest set på en varierende afvejning af på den ene side hensynet til *retsikkerhed*, der for den tiltalte taler for høje og ensartede beviskrav, og på den anden side hensynet til en *effektiv håndhævelse*, der kan nødvendiggøre, at beviskravet tilpasses de praktiske – og forskellige – bevismuligheder⁸).

LITTERATUR

- 1) Sml. herved Vagn Greve: Studier i færdselsstrafferet, 1979, kap. II, IX, X.
- 2) Sml. f. eks. Beckmann, der mente, at der »för de svåraste brotten måste fordras avsevärt mer än 95 % sannolikhet för att fälla, för enkla trafik och bagatellföreselskrävs knappast mer än att det framstår som avsevärt sannolikare att den tilltalade är skyldig än oskyldig«, NKÅ 1952—53 s. 243.
- 3) Andenæs: Straffeprocessen 1971 s. 158, Almindelig Strafferet 1974 s. 112, Gomard: Studier i den danske Straffeprocess, 1976, s. 100.
- 4) Sml. Ekelöf i Rättegång IV, 1977, s. 116 f, Eckhoff: Tvilsrisikoen, 1943 s. 108 f.
- 5) Se hertil Lindegård og Trolle: Procedure i Straffesager, 1975, s. 88—91, Koktvedgaard og Gammeltoft-Hansen: Lærebog i Strafferetspleje, 1978 s. 46 f.
- 6) Om standardbevis, se Zahle i UfR 1979 B 378 og den lidt bredere definition i Zahle: Om det juridiske bevis, 1976 s. 508.
- 7) Om »tærskelvurdering«, se Om det juridiske bevis, s. 311.
- 8) Sml. Bolding: Sannolikhet och bevisvärdering i brottmål, Sv. Jur. Tid. 1953 s. 305 f, 316.

Henrik Zahle

Adresse: Det Retsvidenskabelige Institut A,
Studiegården, Studiestræde 6, DK 1455 København K, Danmark.