

BETÆNKNING

VEDRØRENDE

SPØRGSMÅLET TRAFIK OG ALKOHOL

AFGIVET AF
KOMMISSIONEN AF 1947 ANGÅENDE
ALKOHOLSPØRGSMÅLET



J.H.SCHULTZ AS
UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI
KØBENHAVN

1951

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1. Indledende bemærkninger	5
2. Lovgivningens og praksis' stilling til problemet: trafik og alkohol, af byretsdommer <i>P. M. Sachs</i>	10
3. Retsmedicinske undersøgelser til bedømmelse af spirituspåvirkede personers tilstand, af dr. med. <i>P. H. Andresen</i>	25
4. Kommissionens bemærkninger.	38

Kommissionen af 1947 angående alkoholspørgsmålet består af følgende medlemmer:

Kammeradvokat, højesteretssagfører *Arne Kemp*, formand.

Medlem af bestyrelsen for Amtsrådsforeningen i Danmark, gårdejer, sognefoged *Chr. Bendixen*.

Formand for arbejderbevægelsens erhvervsråd, fhv. minister *Ludvig Christensen*.

Overlæge ved Bispebjerg hospital *C. Clemmesen*.

Formand for de danske Husmoderforeninger, fru *Johanne Dahlerup-Petersen*.

Formand for Centralforeningen af Hotelvært- og Restauratørforeninger i Danmark, restauratør *Knud Ernst*.

Medlem af bestyrelsen for Danske Afholdsselskabers Landsforbund, sekretær *Adolph Hansen*.

Grosserer *Laue P. Lauemøller*.

Formand for Danske Afholdsselskabers Landsforbund, overassistent *F. Markersen*.

Politiinspektør *E. Møllerup*.

Medlem af bestyrelsen for Den danske Købstadsforening, redaktør *Vilh. Nielsen*.

Overtoldinspektør *B. B. Nørregaard*.

Formand for Kristelig Afholdsforening „Det blaa Kors“, sognepræst *M. N. Randkær*.

Kontorchef i handelsministeriet *Axel Roelsen*, der samtidig fungerer som kommissionens sekretær.

Indenrigsministeriets konsulent i ædruelighedssager, afdelingschef *Jens Rosenkjær*.

Direktør, lektor *Sven Røgind*.

Formand for overbevillingsnævnet, højesteretsdommer *Jesper Simonsen*.

Kontorchef i arbejds- og socialministeriet *V. Baron Wedell-Wedellsborg*.

Direktør i Bryggeriforeningen *A. L. Østerberg*.

Blandt de spørgsmål, som kommissionen har taget op til behandling, er spørgsmålet: trafik og alkohol. Kommissionen har foranlediget udarbejdet de to nedenfor optrykte specialafhandlinger. Om resultatet af kommissionens arbejde med dette spørgsmål henvises til kommissionens indledende bemærkninger samt til kommissionens efter specialafhandlingerne optrykte betænkning.

Endnu ved begyndelsen af den første verdenskrig fandtes der i Danmark så få automobiler og motorcykler — i 1914 optaltes der således kun henholdsvis 3 430 og 5 248 — at det faremoment, som alkoholpåvirkede motorkøretøjsføreres kørsel repræsenterede, ikke ha vde vakt større opmærksomhed. I hvert fald blev spørgsmålet ikke specielt draget

frem, da man i 1914 nedsatte den 2den ædruelighedskommission og angav de arbejdsopgaver, som kommissionen skulle løse. I mellemkrigsårene tog anskaffelsen af motorkøretøjer imidlertid fart, og dermed steg antallet af færdselsulykker og færdselsuheld og også den del af dem, der forvoldtes af alkoholpåvirkede førere. Under indtryk heraf anmodede den daværende kommission det statistiske departement om oplysninger vedrørende antallet af motorførere, der ved lægeundersøgelse, foranlediget af politiet, i hvert af årene 1923 og 1924 havde vist sig at have været påvirket af spiritus under kørslen. Svaret gik ud på, at der på politiets foranledning i perioden 1922—25 ved Retsmedicinsk Institut var blevet foretaget ialt 330 undersøgelser. Om de første 300 af disse blev det oplyst, at 71 af de „spiritusprøvede“ havde været beruset, 183 påvirket i lettere grad, medens 46 ikke havde været påviseligt påvirket. Antallet af førere, som i årene 1923 og 1924 havde mistet retten til at føre motorkøretøj, udgjorde efter politidirektørens beretning for København henholdsvis 25 og 43, se i det hele den 2den ædruelighedskommissionens betænkning, II afsnit, side 525 ff.

Politiet i København begyndte på det tidspunkt at gøre antallet af tilfælde af den omhandlede art til genstand for statistisk behandling, hvorved det klarlagdes, at der kunne noteres en ret stærk stigning. Antallet af spiritusprøver var således gået op fra forholdsvis få årligt til 216 i gennemsnit af årene 1928—30. Efterhånden tildrog færdselsproblemerne sig i det hele så stor opmærksomhed, at et af justitsministeriet nedsat færdselsudvalg rettede anmodning til det statistiske departement om regelmæssigt at optage en almindelig *færdselsuheldsstatistik*. Den først udsendte publikation herom omhandlede de i 1930 indtrufne færdselsuheld, og siden da har departementet med en kortvarig afbrydelse under den anden verdenskrig årligt udsendt en publikation som led i „Statistiske Meddelelser“. Under gennemgangen af *årsagerne* har normalt de uheld, som alkoholpåvirkede førere af motorkøretøjer og andre trafikanter har forvoldt, været udtrukket til særlig behandling.

I den første publikation opførtes „spirituspåvirkning“ som eneårsag eller medvirkende årsag til færdselsuheld i ialt 313 tilfælde for så vidt angik førere af motorkøretøjer, og det oplystes, at der landet over var taget ialt 359 spiritusprøver i forbindelse med konstaterede uheld. I årene nærmest før den anden verdenskrig var stillingen følgende for de pågældende føreres vedkommende:

Færdselsuheld forvoldt af spirituspåvirkning.

1936	217
1937	206
1938	224

Om følgerne heraf oplystes det i 1938, at der dræbtes 7, medens 116 kom til skade.

Disse tal måtte vel ligesom de ovenfor anførte betegnes som i sig selv små; i 1938 udgjorde de omhandlede færdselsuheld ikke engang 3 pct. af samtlige af førere af motorkøretøjer anstiftede. I betragtning af, at de motorkørende dog udsatte sig for at lide ret strenge straffe ved at overtræde motorlovens alkoholbestemmelser, og at der allerede i de nævnte år udfoldedes en kraftig agitation for i denne sammenhæng at skabe større ansvarsfølelse, syntes tallene dog at vække til eftertanke, hvorved det også må bemærkes, at de færdselsuheld, hvorom der er tale, ofte har en særlig alvorlig karakter.

Efterkrigsårenes færdselsstatistik har i det hele vist en ret ugunstig udvikling. Efter at det i 1945 atter var blevet muligt at stille benzin til rådighed til drift af private personautomobiler, kunne størstedelen af motorkøretøj sparken tages i brug i løbet af de nærmest påfølgende år. Det medførte, at antallet af motorkøretøjsuheld, som i krigsårene

havde ligget væsentligt under førkrigsårenes niveau, allerede i 1947 nåede op hertil, og at stigningen fortsattes i de følgende år, skønt der i hvert fald endnu ved udgangen af 1947 var færre køretøjer i drift end i årene nærmest før krigen (bestanden udgjorde pr. 31. oktober 1947 i hele landet ca. 189 800 imod ca. 192 500 pr. 30. september 1939, hvoraf henholdsvis 36 900 og 30 000 var motorcykler), og det yderligere måtte antages, at køretøjernes benyttelsesgrad var væsentligt lavere end tidligere som følge af de i efterkrigsårene gældende benzinrestriktioner.

I årene 1946—48 var henholdsvis 1) det samlede antal motorkøretøjsuheld, 2) den del af dem, der i henhold til departementets opgørelse af skyldforholdene må betragtes som forårsaget af førere af motorkøretøjer, og endelig 3) den del af disse sidste, som kunne føres tilbage på, at føreren var beruset eller alkoholpåvirket, følgende:

	Motorkøretøjs- uheld	Uheldet forskyldt af fører af motor- køretøj	Alkohol-færdselsuheld	
			Antal	i pct. af tallene i kol. 2
	1	2	3	4
1946.....	10 958	8 190	473	5,8
1947.....	13 045	9 982	479	4,8
1948.....	14 692	10 850	469	4,3

Herefter har antallet af færdselsuheld af den sidstnævnte art i alle de tre år været over dobbelt så stort som i årene nærmest før krigen, men i forhold til samtlige af førere af motorkøretøjer forskyldte uheld har der ganske vist været nedgang.

Resultatet af de 473 alkoholmotorkøretøj suheld, som forefaldt i 1946, var det, at der dræbtes 24 og kom 269 til skade (i henholdsvis 19 og 180 tilfælde gik det ud over den spirituspåvirkede fører selv). I 1947 var de tilsvarende tal 19 dræbte og 266 tilskadekomne (herved ramtes føreren selv i henholdsvis 14 og 171 tilfælde), og i 1948 22 og 289 (føreren dræbtes i 18 tilfælde og kom til skade i 204 tilfælde). Af de i 1946 tilskadekomne betegnedes 144 som alvorligt tilskadekomne. I 1947 og 1948 gjaldt dette om henholdsvis 128 og 165.

Målt med *samtlig*e de ved motorkøretøjsuheld dræbte eller tilskadekomne drejer det sig for de 3 års vedkommende om i gennemsnit henholdsvis ca. 14,2 og 8,2 pct., som det vil ses af efterfølgende oversigt:

	Dræbte			Tilskadekomne		
	Samtlige	Heraf alkoholtilfælde		Samtlige	Heraf alkoholtilfælde	
		Antal	i pct.		Antal	i pct.
1946.....	142	24	16,9	2 955	269	9,1
1947.....	147	19	12,9	3 308	266	8,0
1948.....	169	22	13,0	3 814	289	7,6
	458	65	14,2	10 077	824	8,2

For 1949 foreligger der endnu kun en foreløbig opgørelse (se „Statistiske Efterretninger“ for 16. august 1950), af hvilken det fremgår, at antallet af færdselsuheld af alle arter påny viste stigning. Af de 17 994, hvorom der er tale, opføres 10 925 som direkte forvoldt ved fejl fra automobilisters eller motorcyklisters side imod 10 850 i 1948 og 9 982 i 1947 af henholdsvis 17 269 og 15 853 færdselsuheld af alle arter, og af disse forårsagedes uheldet i 501 tilfælde af, at de pågældende førte deres køretøj i beruset eller alkoholpåvirket tilstand. Derved dræbtes 28, medens antallet af tilskadekomne var 318, svarende til henholdsvis 16,2 og 7,7 pct. af samtlige de ved automobilisters og motorcyklisters forseelser dræbte og tilskadekomne. Året blev således dårligere end det foregående, men at dømme efter nogle af Københavns politi offentliggjorte tal for første halvdel af 1950 kunne det se ud, som om stigningstendensen kulminerede i 1949, idet der i det angivne tidsrum indtraf 57 motor-

køretøjsuheld af

var dog i første halvdel af 1950 yderligere 157, som anholdtes på grund af uregelmæssig kørsel og lign., men som ikke havde forvoldt færdselsuheld, og da dette tal omtrent falder sammen med det foregående års, skyldes det muligvis et tilfælde, at der på den anden konto er så stor nedgang at notere. Det vil i hvert fald være urigtigt heraf at drage slutninger om, hvorledes året som helhed vil stille sig for samtlige politikredses vedkommende.

Antallet af uheld, som skyldes, at en fører af et motorkøretøj har ført sit køretøj i alkoholpåvirket eller beruset tilstand, udgør således en forholdsvis beskeden andel af samtlige færdselsuheld. Alligevel må det, når det foreliggende statistiske materiale ses i lys af det arbejde, som fra offentlig og privat side udføres under mange former for at formane de motor-kørende til at udvise forsigtighed, og når det tages i betragtning, at ulykker, der kan føres tilbage til spirituspåvirkede motorførere, som regel vækker stærk forargelse, navnlig fordi den forvoldte skade i disse tilfælde også hyppigt går ud over andre end den spirituspåvirkede selv, forekomme nødvendigt at optage til indgående undersøgelse spørgsmålet om, hvorvidt det måtte være muligt ad den ene eller den anden vej at nedbringe antallet af de heromhandlede færdselsuheld. Herved må det også have i erindring, at det om alle de anførte tal utvivlsomt gælder, at de må betragtes som *minimumstal*. For det første opererer det statistiske departement i sin årsagsstatistik alene med „hovedårsager“, og det kan derfor ikke ses, i hvilket omfang alkoholnydelse har været „medvirkende årsag“; for det andet kan det tænkes, at den ved et færdselsuheld ikke-skyldige part har været alkoholpåvirket, uden at det bemærkes, fordi interessen samler sig om den anden part, hvis fejl måske er særlig iøjne-faldende. Samme betragtning kan anlægges, hvis uheldet tilskrives „vej- og vejrforhold“, (en sådan udfyldende rubrik indeholder årsagsstatistikken).

Da nærværende kommission er nedsat med det formål at belyse alle alkoholspørgsmålets samfundsmæssige sider, har man ment også at burde tage dette spørgsmål op til behandling. Kommissionen har herved haft for øje, at justitsministeriet har overdraget det til et udvalg at forberede en revision af såvel færdselsloven som motorloven, og at det da formentlig vil være af betydning for dette udvalg dels at have et af kommissionen til-vejebragt materiale til rådighed, dels at kende kommissionens mening om de forholdsregler, som bør træffes for at hidføre en forbedring på det omhandlede område.

Til belysning af den nuværende retstilstand og spørgsmålet om betimeligheden af eventuelle ændringer i denne har kommissionen foranlediget indhentet oplysninger fra samtlige retskredse og politikredse, fra præsidenterne for landsretterne samt fra rigsadvokaten og statsadvokaterne. Det indkomne materiale tilligemed det ved Københavns byret foreliggende domsmateriale for årene 1947 og 1948 er i henhold til derom med justitsministeriet truffen aftale bearbejdet af byretsdommer P. M. Sachs.

Kommissionen har anmodet formanden for Retslægerådet og chefen for Retsmedicinsk Institut om at yde retsmedicinsk bistand under kommissionens arbejde. Dr. med. P. H. Andresen er herefter stillet til rådighed for kommissionen.

Man undlader iøvrigt ikke at henlede opmærksomheden på, at der i den af kommissionen af 1934 udgivne materialesamling I, side 129 ff., findes en afhandling om spirituspåvirkning som årsag til færdselsuheld, skrevet af ekspeditionssekretær i det statistiske departement C. Fl. Steenstrup, og at der for samme kommission tillige forelå en afhandling af byretsdommer P. M. Sachs, betitlet: „Dansk rets regler om foranstaltninger mod misbrug af alkohol“, se materialesamling II, side 65 ff., samt en afhandling: „De retsmedicinske metoder til undersøgelse for alkoholpåvirkethed“ ved dr. med. P. H. Andresen, se materialesamling I, side 181 ff.

Lovgivningens og praksis' stilling til problemet: trafik og alkohol.

Af byretsdommer *P. M. Sachs*.

I anledning af, at alkoholkommisionens udvalg til belysning af spørgsmålet om alkoholnydelsens forhold til færdselssikkerheden har ønsket en a-jourført redegørelse for lovgivningens og såvel den judicielle som administrative praksis' stilling til færdselsforseelser, herunder ikke alene automobilforseelser, men også andre trafikforseelser, hvor nydelsen af stærke drikke har spillet ind, meddeles følgende oplysninger til supplement af min fremstilling i materialesamling II, p. 65 ff.

Disse retsregler falder stadig i to hovedgrupper:

a) Bestemmelser, som har til formål at sikre, at personer, som skal optræde som førere af køretøj eller fartøj, besidder et vist mål af *ædruelighed* (droskereglementet for København, normalpolitivedtægternes bestemmelser vedrørende offentlig kørsel, sporsvognsregulativet, motorlovens § 21, stk. 2, jfr. bekendtgørelse nr. 192 af 30. juni 1932, § 43, som ændret ved bekendtgørelse af 4. september 1950 om opnåelse og fornyelse af førerbevis, samt reglerne for udstedelse af luftfartscertifikat; endvidere bestemmelserne i sønæringslovens §§ 2 og 4 og sømandslovens § 49). I sammenhæng med disse regler kan anføres de specielle bestemmelser om *fratagelse af en opnået ret* ved politiets foranstaltning, således som det gælder med hensyn til førerbevis til motorkøretøj, jfr. motorlovens § 21, stk. 7, og § 42, stk. 4 og 5, og luftfartscertifikat, samt endelig motorlovens § 42, stk. 1 og 2, om frakendelse af førerbevis — en bestemmelse, som må antages ikke alene at have en pønål hensigt, men tillige at have til formål at afskære personer fra at føre motorkøretøj, når de i gerning har vist, at de har tilbøjeligheder til at tilsidesætte det nødvendige ædruelighedskrav.

b) Bestemmelser, som sigter til gennem trusel om *straf* m. v. at modvirke, at færdsel i spirituspåvirket tilstand forekommer.

Herunder hører for det første den generelle bestemmelse i *straffelovens § 138, stk. 1*, der med bøde eller hæfte straffer den, som forsætligt eller ved grov uagtsomhed bringer sig i beruset tilstand, hvis han i denne tilstand udsætter andres person eller betydelige formueværdier for fare; under skærpene omstændigheder, navnlig når betydelig skade er sket, samt i gentagelsestilfælde, kan straffen stige til fængsel i 6 måneder. Bestemmelsen er begrænset dels ved de subjektive krav til beruselsens opståen, dels ved, at „beruset tilstand“ kun anses at foreligge ved en temmelig høj grad af spirituspåvirkethed. Bestemmelsen er i praksis anvendt på en lokomotivfører og anvendes undertiden på cyklister, når

disses adfærd liar været særlig uforsvarlig (ved Københavns Politiret har man således straffet en cyklist efter denne bestemmelse, fordi han i beruset tilstand havde kørt på cykle med et barn på styret).

De øvrige generelle bestemmelser er også stadig "*politivedtægternes* bestemmelser om straf for den, der i beruset tilstand på offentlig gade, vej eller plads udsætter andres person for ulempe (en bestemmelse, der altså også kan anvendes på fodgængere, som fremkalder fare for færdslen), og *færdselslovens* § 28 vedrørende cyklekørsel, når den pågældende på grund af nydelse af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde, og samme bestemmelses forbud mod at køre, ride eller føre heste, hvis den pågældende er ude af stand til at styre dem på grund af nydelse af spiritus.

Ifølge Københavns politis statistik over færdselsuheld var der i årene 1946, 1947, 1948 og 1949 henholdsvis 434, 542, 599 og 943 sager vedrørende spirituspåvirkede cyklister (af de sidstnævnte var de 201 impliceret i påkørsel) og henholdsvis 33, 39, 16 og 18 sager vedrørende spirituspåvirkede kuske (af de sidste var 9 implicerede i påkørsel) og henholdsvis 4 485, 4 546, 5 276 og 5 505 sager vedrørende spirituspåvirkede fodgængere (af de sidste var 44 implicerede i påkørsler). Efter fast praksis ved Københavns Byrets politiafdeling idømmes spirituspåvirkede cyklister bøder af 50 kr. eller i grovere tilfælde 60 kr. (forvandlingsstraf hæfte i 5—6 dage), spirituspåvirkede kuske noget lignende og spirituspåvirkede fodgængere bøder af 10—30 kr.

Endnu gældende er også sølovens straf for den *skibsfører*, der ved drukkenskab forvolder søskade.

Den vigtigste af de heromhandlede bestemmelser er som bekendt stadig *lov om motorkøretøjer* nr. 144 af 1. juli 1927 som ændret ved lov nr. 130 af 14. april 1932 § 24, stk. 1, 1. pkt., hvorefter et motorkøretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af nydelse af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde. Ifølge § 5 i lov nr. 255 af 27. maj 1950 gælder dette også de i lovens § 2, stk. 2 og 3, omhandlede traktorer m. v. Bestemmelsen gælder imidlertid — som alle motorlovens bestemmelser — kun kørsel på gade, vej eller plads, der er åben for almindelig færdsel, altså ikke f. eks. en privat opkørsel. Til hovedbestemmelsen slutter sig § 24, stk. 1, 4. pkt., hvorefter det er forbudt at overlade føringen af et motorkøretøj til en person, der er påvirket af spiritus som foran nævnt, hvorved bemærkes, at også anden medvirken, f. eks. tilskyndelse til at køre, vil kunne være strafbar efter de almindelige meddelagtighedsregler i straffelovens § 23. Straffen er hæfte eller fængsel indtil 6 måneder eller under særlig formildende omstændigheder bøde (motorlovens § 41 sammenholdt med ikrafttrædelseslovens § 7).

Gældende er også stadig motorlovens § 24, stk. 2, som bestemmer, at når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans stedfortræder ved eller har føje til at antage, at han er fører af et motorkøretøj, på grund af spiritusnydelsen ikke er i stand til at føre sådant på betryggende måde, skal værten eller stedfortræderen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at han i denne tilstand fører eller forsøger at føre motorkøretøj. Bestemmelsen gælder altså kun for et begrænset område, ikke f. eks. ved private selskaber. Selv under bestemmelsens nuværende form er det dog af bevismæssige grunde vanskeligt at gennemføre domfældelse, og kun få sager rejses. Et vist værn opnås imidlertid gennem det almindelige forbud mod at udskænke til berusede i beværterlovens § 33, stk. 2.

Stadig gældende er endvidere motorlovens § 24, stk. 3, der bestemmer: „Et motorkøretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af overanstrengelse, mangel på søvn, forudgående nydelse af spiritus eller af hidsende eller bedøvende midler eller af

lignende årsager befinder sig i en sådan trætheds- eller sløvhedstilstand, at han er ude af stand til at føre motorkøretøj på betryggende måde. At en person i en sådan tilstand med motorkøretøjet har befordret personer i erhvervsmæssigt øjemed, betragtes som en skærpende omstændighed. Har pågældendes arbejdsgiver medansvar for, at han har ført motorkøretøj i sådan tilstand, straffes tillige arbejdsgiveren". — Bestemmelsen har betydning navnlig derved, at den kan bringes i anvendelse, når beviset for overtrædelse af § 24, stk. 1, 1. pkt., glipper, fordi spiritusnydelsen er udstrakt over et længere tidsrum forud for kørslen, således at blodalkoholpromjllen på undersøgelsestidspunktet er forholdsvis lav. Ofte rejses derfor tiltale både efter § 24, stk. 1, og stk. 3.

Straffen for overtrædelse af § 24, stk. 2 og 3, er bøde eller under skærpende omstændigheder fængsel (d. v. s., jfr. ikrafttrædelseslovens § 7, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder).

Reglerne om *frakendelse af førerbevis* er stadig de samme:

Har en fører af et motorkøretøj på grund af nydelse af spiritus ikke været i stand til at føre køretøjet på betryggende måde, skal retten til at være, eller, såfremt han ikke var berettiget til at føre motorkøretøjet, retten til at blive fører frakendes ham enten for et bestemt tidsrum, dog ikke under seks måneder, eller for bestandig; under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse undlades, såfremt pågældende ikke tidligere ved dom er fundet skyldig i lignende forhold eller overhovedet i grovere overtrædelser af de ham som fører påhvillende forpligtelser, jfr. motorlovens § 42. I samme lovbestemmelse er der også hjemmel til at frakende førerretten, når tiltalte har ført motorkøretøj på særlig uforvarselig måde, eller når det iøvrigt efter beskaffenheden af den pågældende forseelse og under hensyn til, hvad der iøvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som motorfører, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motorkøretøj, en bestemmelse, der altså vil kunne bringes i anvendelse ved overtrædelser af motorlovens § 24, stk. 3.

Er retten til at være fører frakendt for længere tid end 3 år, kan justitsministeriet, når — men også *kun* når — der er forløbet 3 år efter den endelige doms afsigelse, og når ganske særlige omstændigheder foreligger, og vedkommende ikke tidligere har været frakendt retten til at være fører, *tilbagegive* ham førerretten, § 42, stk. 2. Som følge af bestemmelsens snævre formulering er dens anvendelsesområde yderst begrænset. Ifølge justitsministeriets praksis bliver der ikke tale om tilbagegivelse, før 5—6 år er gået. Kun et fåtal af sådanne tilbagegivelser sker årligt.

Skønner *politiet*, at betingelserne for at frakende en person retten til at være fører foreligger, kan det midlertidigt *fratage* ham denne ret, dog at vedkommende dommer, inden spørgsmålet endeligt afgøres ved dommen, atter kan ophæve den af politiet truffene bestemmelse, § 42, stk. 4. Sådan administrativ fratagelse er den langt overvejende hovedregel ved alle sager angående overtrædelse af § 24, stk. 1, pkt. 1, i hvert fald i Storkøbenhavn.

Sager, i hvilke der af anklagemyndigheden nedlægges påstand om frakendelse af retten til at være eller blive fører, kan alene afgøres ved dom. Dennes virkning *standsес ikke ved anke* eller kære, § 42, stk. 3.

Frakendelse for et bestemt tidsrum regnes efter praksis fra afsigelsen af underrettsdommen eller i ankesager fra ankedommens afsigelse. Enkelte domstole, bl. a. Københavns Byret, er dog i et vist omfang kommet ind på — i hvert fald hvor frakendelse sker for længere tid end 6 måneder — at beregne frakendelsen fra tidspunktet for den af politiet foretagne fratagelse.

Når en person er frakendt førerretten, skal der straks herom indrykkes *bekendtgørelse* i Danske Politiefterretninger, § 42, stk. 5, hvorimod man ikke på anden måde sikrer sig og

navnlig ikke gør nogen indskrænkning i hans faktiske adgang til at bruge sit motorkøretøj. Er en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, i fremmed stat straffet for et forhold, der, bedømt efter dansk lov, ville have medført frakendelse af førerretten i medfør af stk. 1, kan sådan frakendelse ske under en særlig sag, § 42, stk. 6. Denne bestemmelse synes dog ikke at spille stor rolle i praksis.

Ifølge motorlovens § 39, stk. 7, således som denne er ændret ved lov nr. 255 af 27. maj 1950, § 8, har et forsikringsselskab, som i henhold til den tegnede loypligtige ansvarsforsikring har dækket skade forvoldt trediemand, *regres* mod enhver, der efter § 38, stk. 6, er ansvarlig for skaden, såfremt vedkommende ved forsæt eller grov uagtsomhed har forvoldt skaden. Bestemmelsen er hidtil i praksis forstået således, at der kræves en selvstændig vurdering af, hvorvidt tiltalte ved sin adfærd har gjort sig skyldig i grov uagtsomhed, og selve den omstændighed, at han har været så påvirket af spiritus, at han er fundet strafskyldig efter § 24, stk. 1, er ikke i så henseende fundet ubetinget afgørende, jfr. iøvrigt nærmere nedenfor.

I henhold til retsplejelovens § 720 sammenholdt med § 721 2)aa er sager angående overtrædelse af motorlovens § 24, stk. 1, nr. 1, og § 24, stk. 3, i modsætning til, hvad der normalt gælder ved færdselssager (også i modsætning til § 24, 1. stk., 4. pkt.), *statsadvokatsager*, d. v. s. tiltale rejses på grundlag af et anklageskrift udfærdiget af statsadvokaten, og sagerne pådømmes under medvirken af *domsmænd*. Dette sidste gælder dog ikke, såfremt sagen kan fremmes som *tilståelsessag* i henhold til retsplejelovens § 925, hvilket forudsætter en uforbeholden og af omstændighederne iøvrigt bekræftet tilståelse i retten, dels vedrørende spiritusnydelsens omfang (i praksis er det dog tilstrækkeligt, såfremt tiltalte erkender, at han må have drukket mere, end han kan huske), dels vedrørende hans deraf følgende uegnethed til at føre motorkøretøj på betryggende måde. Erkendelse i disse to retninger er ofte vanskelig at opnå; selv om de tiltalte foreholdes lægeerklæringens konklusion og spirituspromillen i blod og urin og gøres bekendt med, hvilken lægelig og anden erfaring der ligger til grund for disse erklæringer, holder de ofte hårdnakket på, at de ikke har drukket nær så meget, som de klart må have drukket, eller som i hvert fald Retslægerådet kan erklære, at de har drukket; og endnu vanskeligere er det at få en tiltalts erkendelse af, at han ikke har været i stand til at køre på betryggende måde, idet de fleste netop synes, at de har kørt udmærket, endog selv om der er sket et uheld.

En meget betydelig del af disse sager pådømmes derfor som domsmandssager, altså på samme måde som de egentlige kriminelle sager, og det kan ikke skjules, at der her foreligger en kilde til usikkerhed i domspraksis både i henseende til grænsen mellem det strafbare og straffri og i henseende til straffens udmåling. Domsmændene tilstræbes jo udvalgt som et gennemsnit af befolkningen, og det kan tænkes, at personer, som forener „motorførermentalitet“ med et liberalt syn på spiritusnydelse, kommer til at medvirke ved pådømmelsen af disse sager. Dertil kommer, at domsmænd i al almindelighed har vanskeligt ved at tillægge de generalpræventive hensyn tilstrækkelig vægt og lader sig bevæge af medynk med tiltalte. Det fremgår af besvarelserne fra politimestrene og dommerne på de udsendte spørgeskemaer, at der hos mange er en vis utilfredshed med domsmænds medvirken i disse sager. Rent principielt kan det dog ikke bestrides, at den indgribende betydning, en domfældelse efter motorlovens § 24 har for en tiltalt, navnlig for en erhvervschauffør, som mister sit kørekort, gør det berettiget, at disse sager sidestilles med andre statsadvokatsager.

Tiltale efter motorlovens § 24 har ifølge de fra retterne indhentede oplysninger i årene 1947 og 1948 haft følgende udfald:

	Fængsel	Hæfte	Bøde	Frifindelse
Ved Københavns Byret {				
1947	30*)	388	12	16
1948	33**)	400	15	15
I Frederiksberg, nordre og søndre birk . . .	17	299	3	21
Øvrige Sjælland	12	310	23	26
Andre øer	12	304	9	18
Jylland	29	786	56	78

Der rejses altså et meget betydeligt antal sager af denne art, og langt de fleste sager falder ud til domfældelse.

Frifindelserne er ikke sjældent begrundet i, at det ikke er fundet bevist, at tiltalte har ført eller agtet at føre motorkøretøjet. Det forekommer eksempelvis, at en af passagerne, som er mere ædru, giver det udseende af, at det er ham, der har siddet ved rattet, f. eks. ved efter et ulykkestilfælde at indtage førerens plads, inden politiet kommer til stede. Hvis politiet først alarmeres, efter at kørslen er afsluttet, vil vognens ejer, chauffør o. s. v. undertiden med held kunne bestride, at det var ham, der kørte. Det kan også tænkes at volde *juridisk tvivl*, hvad der forstås ved at føre eller forsøge at føre motorkøretøj. Praxis er her gået vidt, formentlig ud fra den betragtning, at en spirituspåvirket persons blotte berøring med et motorkøretøjs start- og styreindretninger indebærer en væsentlig risiko. Det er således antaget, at en passager, der ved at gribe fat i gearstangen eller håndbremsen og muligt ved at træde på selvstarteren havde bevirket baglænskørsel ad en gade, havde gjort sig skyldig i et forhold, der måtte betegnes som føring af et motorkøretøj, U. f. R. 1940 pag. 835. En anden dom, har statueret, at der forelå en efter motorlovens § 24 strafbar føring af motorkøretøj, hvor dette blev slæbt af et andet, U. f. R. 1946 pag. 1288. Og en O. L. D. 14. marts 1949 har straffet en person for overtrædelse af motorlovens § 24, efter at han siddende på motorcyklens sadel havde skubbet den frem, uden at motoren var i gang. At der skrives ind i disse og lignende tilfælde, har betydning, bl. a. fordi det ret hyppigt forekommer, at berusede personer får lyst til at køre med et fremmed motorkøretøj, de tilfældigt får lejlighed til at sætte sig i besiddelse af, men som de ikke når at få sat rigtigt i gang.

I denne forbindelse kan det nævnes, at det ved *øvelseskørsel* er kørelæreren, som ifølge motorlovens § 22 anses som fører af motorkøretøjet.

Tvivl kan det også volde, hvad der skal forstås ved, at motorkøretøjet „forsøges ført“; det antages, at „forsøg“ ikke skal forstås i den specielt strafferetlige forstand som i straffelovens § 21: enhver forberedende virksomhed, men som kun omfattende sådanne *forberedelseshandlinger, som går umiddelbart foran iværksættelsen*, jfr. *Krabbe* „Borgerlig Straffelov“ 4. udgave, pag. 181, *Frandsen*, Håndbog, 2. udgave, pag. 113. I praksis vil man lægge vægt på, om sigtede har sat sig på førersædet eller i det mindste har nærmet sig vog-

*) Deraf 13 tilfælde alene vedrørende overtrædelse af motorlovens § 24 (deraf 9 tilfælde kørsel efter frakendelse af førerret eller uden opnået førerret).

**) Deraf 11 tilfælde alene vedrørende overtrædelse af motorlovens § 24 (alle kørsel efter tidligere frakendt førerret eller uden førerret).

***) Også for provinsens vedkommende må man regne med, at fængselsstraf normalt er idømt, fordi overtrædelsen har været kombineret med andre lovovertrædelser, f. eks. uagtsomt manddrab og brugstyveri.

nen med tændingsnøglen parat. Ofte vil rene *bevistvivl* dog her være afgørende, jfr. den ikke sjældent forekommende påstand, at tiltalte kun ville „varme motoren op" eller hente noget i vognen o. s. v.

Hovedmængden af de frifindelsesdomme, der afsiges i de heromhandlede sager, er utvivlsomt en følge af, at det ikke er fundet tilstrækkelig bevist, at tiltalte har været så *påvirket af spiritus*, at han ikke kunne føre motorkøretøj på betryggende måde. Dette kan ligge i, at tiltalte hævder, at han *efter kørslen* har indtaget en vis større mængde spiritus, uden at denne påstand i tilstrækkelig grad lader sig modbevise; er den senere indtagne mængde spiritus stor i forhold til den mængde, tiltalte erkender eller kan overbevises om at have drukket før kørslen, vil frifindelse ofte blive resultatet. Det kan også tænkes — og har fornylig foreligget i flere karakteristiske tilfælde — at tiltalte uimodsigeligt påstår, at han *umiddelbart før kørslen* har nedsvælget en vis mængde spiritus, som imidlertid på kørselstidspunktet endnu ikke var absorberet af organismen og først har givet sig udslag i påvirkethed på tidspunktet for lægeundersøgelsen og udtagelsen af blodprøven; i sådanne tilfælde vil sagen naturligvis blive gjort til genstand for indgående overvejelser og beregninger i Retslægerådet, jfr. straks nedenfor, men det kan ikke udelukkes, at tiltalte ved sin påstand opnår en uberettiget frifindelse, i hvert fald på grundlag af domsmandsstemmerne.

Hovedtilfældene er jo imidlertid dem, hvor det vel er sandsynliggjort, at tiltalte har indtaget *en vis mindre mængde spiritus*, men hvor det dog findes betænkeligt at forkaste tiltaltes påstand om, at denne mængde ikke har gjort ham uegnet til at føre motorkøretøj.

Det må herved erindres, at loven ikke indeholder nogen nærmere definition af, hvad der skal kræves i henseende til spiritusnydelsens omfang, eller hvad der forstås ved uegnethed til at føre motorkøretøj på betryggende måde. Ofte vil der her foreligge visse mere eller mindre pålidelige oplysninger om tiltaltes adfærd forud for, under eller straks efter kørslen, ligesom kørselens karakter (slingrende, usikker, påkørsel forvoldt o. s. v.) kan være et væsentligt indicium. En særlig rolle vil dog naturligvis *den lægelige (kliniske) bedømmelse* spille, d. v. s. den påvirkethed, som lægen konstaterer, når han (som regel 1—2 timer efter, at politiet har taget affære) kommer til stede og underkaster sigtede de forskellige prøver, hvis udfald i almindelighed tages som vidnesbyrd om en fra det normale afvigende opmærksomhed, reaktionsmåde o. s. v. (navnlig bevægelsernes sikkerhed, baglænsthælder, skriftprøve), og gør sine iagttagelser vedrørende sigtedes udseende og væremåde. Bortset fra de ekstreme tilfælde, hvor spiritusnydelsen er foregået på et meget sent tidspunkt inden kørslen, må der normalt gås ud fra, at påvirketheden snarest har været større end den, lægen konstaterer. Derfor vil selv lægens konklusion: let påvirket, være et så væsentligt indicium, at domfældelse er overvejende sandsynlig. Motorlovens § 24, 1. stk., 2. og 3. pkt., giver da også direkte anvisning på foretagelse af lægeundersøgelse, når der er grund til at antage, at en person har overtrådt § 24, stk. 1, 1. pkt. Men den kliniske undersøgelse kan være behæftet med en vis usikkerhed, som både kan være til fordel for sigtede (f. eks. hvis et ulykkestilfælde eller blot selve anholdelsen har virket særlig vækkende eller stimulerende på ham, jfr. Svend Lund-Andersen i U. f. E., 1939 B pag. 85) og — jfr. det sammesteds bemærkede V til skade for ham (nemlig hvis han på grund af nervøsitet eller på grund af mangel på træning i hjernearbejde har svært ved at bestå visse af prøverne).

Større videnskabelig nøjagtighed, men til gengæld mindre umiddelbar anskuelighed vil være knyttet til bestemmelsen af *alkoholpromillen i blod og urin*, på hvilken allerede

justitsministeriets cirkulære af 30. oktober 1935 gav anvisning. Bestemmelsen af blodalkoholpromillen foretages af Retsmedicinsk Institut under sådanne kauteler, at den, når den sammenholdes med oplysningen om sigtedes vægt, altid vil blive taget som et fuldgyldigt bevis for mængden af spiritus, den pågældende *mindst* har indtaget, således at påstande i modsat retning vil blive forkastet. Derimod siger promillen som bekendt ikke direkte noget om, *hvornår* spiritusnydelsen er sket. Ej heller siger blodalkoholpromillen direkte noget om, hvorvidt tiltalte har drukket *mere*, idet alkoholen forbrændes med en hastighed af 0,10—0,20 ‰ i timen, formentlig noget varierende fra individ til individ (men uafhængigt af bevægelse, søvn, etc.). Vejledende i disse henseender kan dog alkoholmængden i urinen være. Endelig er det tænkeligt, at en mindre del af spirituspromillen kan skyldes medicin, arbejde med spiritusholdige vædsker etc. Er bevislighederne med hesnyn til, hvornår spiritusnydelsen er foregået, sikre, kan det imidlertid nogenlunde beregnes, hvor stort dennes omfang må have været, således at det også kan afgøres, om tiltaltes påstande i så henseende kan være rigtige. Samtidig kan det beregnes, hvor stor promillen var på *kørselstidspunktet*. Endelig kan der på dette grundlag skønnes over, *hvor påvirket* tiltalte var, og således tages stilling til, hvorvidt den konklusion, lægen er nået til ved den kliniske undersøgelse, kan være rigtig (undertiden får udtalelsen vedrørende dette sidste den form, at de kliniske fund i og for sig ikke berettigede lægen til at erklære sigtede for påvirket, men at beregningen vedrørende spirituspromillen på kørselstidspunktet på den anden side sandsynliggør, at sigtede faktisk har været påvirket på dette tidspunkt.)

Hvor Retslægerådets erklæring er usikker, eller hvor der er divergens mellem Retslægerådet og lægen, eller hvor endelig tiltaltes kørsel har været upåklagelig, kan det være, at tiltaltes påstand om at have en *særlig tolerans* overfor spiritus kan vinde gehør hos domsmændene; eksempelvis er en bryggerichauffør blevet frifundet, skønt han havde over 1 promille alkohol i blodet, havde påkørt en dreng og blev erklæret påvirket (omend graden ikke kunne fastslås på grund af chock), idet hans kørsel havde været korrekt, og hans daglige ølkonsum sandsynliggjorde hans påstand om stor tolerans overfor spiritus (K. B.D. 3. maj 1948); denne dom er dog senere ændret ved landsretten).

Med støtte i Retslægerådets erklæringer har domstolene imidlertid som alt overvejende hovedregel fundet tiltalte skyldig i de tilfælde, *hvor alkoholpromillen var over 1 på kørselstidspunktet*, i hvert fald hvis tiltaltes påvirkethed støttedes af den kliniske undersøgelse; men domsmænds medvirken vil dog undertiden resultere i frifindelse, selv om alkoholpromillen væsentlig overstiger 1, navnlig når tiltalte enten ikke har nået at køre eller har kørt upåklageligt, eller hvis tiltalte er en øvet motorfører, for hvem kørekortet spiller en stor rolle (altså navnlig, hvor talen er om erhvervschauffører). Også andre momenter kan spille ind; eksempelvis kan nævnes, at en tiltalt blev frifundet ved Østre Landsret på grundlag af tre frifindende domsmandsstemmer (juristerne ville dømmes) i et tilfælde, hvor tiltalte havde ca. 1,20 ‰ alkohol i blodet og havde påkørt en sporvogn, men hvor dette var sket 1. juledag, efter at han var blevet trakteret hos sin forlovedes forældre, idet hele situationen havde fremkaldt en særlig sympati for domfældte hos domsmændene.*) På den anden side

*) Det bemærkes, at Højesteret efter den gældende procesordning ikke kan kritisere det bevismæssige resultat, domsmandsretten er nået til, altså ej heller beviset for tiltaltes påvirkethed og ej heller afgørelsen af, om tiltaltes tilstand har været af den i § 24, 3. stk., eller § 24, 1. stk., omhandlede art, jfr. i sidstnævnte henseende H. R. D. 29. august 1950. Hvis det imidlertid af dommens sagsfremstilling lader sig udlede, at domsmandsretten må have anvendt loven urigtigt, in casu have fejlfortolket udtrykket „betryggende måde“, må der være mulighed for, at Højesteret kan ændre afgørelsen.

foreligger adskillige eksempler på domfældelse, hvor alkoholpromillen var under 1, når lægeerklæringen og bevislighederne iøvrigt indicerede påvirkethed. I så fald vil der dog normalt kun blive tale om bødestraf, jfr. straks nedenfor.

Anklagemyndighedens afgørelse af, hvorvidt der skal rejses tiltale eller ej, vil naturligvis bero på, hvorvidt domfældelse efter domstolens praksis kan ventes, men anklagemyndigheden må dog antages, såfremt praksis forekommer for lemfædig, at rejse tiltale i noget videre omfang. Hvad specielt angår København, synes det normalt at være 1 promille eller derover beregnet på kørselstidspunktet, som er afgørende for, om tiltale rejses. Foreligger der andre lovovertrædelser, f. eks. uagtsomt manddrab eller brugstyveri, synes § 24, stk. 1, pkt. 1, dog undertiden at være blevet citeret i anklageskriftet, selv om promillen er væsentlig lavere.

Hvad angår *strafudmålingen* ved overtrædelser af § 24, stk. 1, pkt. 3, kan det formentlig generelt for landet som helhed siges, at der i de mildeste tilfælde anvendes de laveste grader af hæfte, dog sjældent under 10 dage (hæftestraf kan som minimum idømmes for 7 dage). I tilfælde, hvor alkoholpromillen i blodet er 1,25 — 1,50, vil straffen normalt være hæfte i 14 dage; er alkoholpromillen højere, men overstiger den ikke 2, vil straffen være hæfte i 20 dage, og er den over 2, vil der normalt anvendes hæfte i 24—30 dage. Afvigelser herfra vil forekomme. En vis rolle spiller den *kliniske* undersøgelses resultat. Nogen betydning kan det dog have, at en del af tiltaltes alkoholmængde i organismen skyldes et *den foregående dag* indtaget konsum. (At § 24, stk. 1, også kan anvendes, selv om alkoholkoncentrationen i det væsentlige skyldes forbrug den foregående dag, er udtrykkeligt bemærket i H. R. D. 29. august 1950). I *København* (med dens stærkere trafik) synes strafudmålingerne gennemgående noget strengere end i provinsen. *Beinget* dom anvendes så godt som aldrig. Når *særlig formildende omstændigheder* foreligger (kun forsøg på at køre; kun kørsel et kort stykke på steder, hvor der ikke var fare for andre vejfarende; særlig fristelse til spiritusnydelse; særlig lav alkoholpromille eller særlig stor tolerans for alkohol; føreren er udlænding på kort besøg, o. s. v.) vil lovens hjemmel til at anvende bødestraf, navnlig når domsmænd medvirker, blive benyttet (og undertiden også, selv om der næppe efter almindelig sprogbrug kan siges at være tale om „særlig“ formildende omstændigheder, og muligt selv om alkoholpromillen er ret høj); i praksis anvendes dog sjældent bøde under 300—500 kr. Når omvendt *skærfende omstændigheder* foreligger (overtrædelse af hastighedsbestemmelserne, slingrende eller anden dårlig form for kørsel, påkørsel med deraf følgende skade på materiel og person o. s. v.), vil straffen normalt blive udmålt strengere end ovenfor angivet; sjældent gås dog over hæfte i 40 dage; i så fald anvendes snarere fængsel i 30—40 dage, men sådan straf forekommer dog næppe, medmindre alkoholpromillen er meget høj, eller kørslen har været særlig dårlig, og betydelig skade er forvoldt. Ved O. L. D. 6. maj 1950, der stadfæstede K. B. D. 20. januar 1950, idømtes en motorcyklist uden behørigt førerbevis og alkoholpromille 1,10 fængsel i 40 dage, idet han under forbikørsel ved sporvognsstoppested havde påkørt et barn. I *gentagelsestilfælde*, navnlig hvor der køres, inden førerretten er generhvervet, vil fængsel dog være hyppigere. En undtagelse gælder endvidere, såfremt den spirituspåvirkede motorfører ved sin kørsel har forvoldt et andet menneskes død; i så fald rejses der normalt tillige tiltale for uagtsomt manddrab, og udgangspunktet er da fængsel i 6 måneder, således at der i mindre graverende tilfælde gås ned til fængsel i 3—4 måneder, medens straffen i alvorligere tilfælde kan blive højere. Endelig idømmes der ofte fængsel, når der tillige foreligger brugstyveri (jfr. de hyppige tilfælde af unge menneskers brug af fremmede motorcykler).

Benådning for (t frihedsstraf gives kun yderst sjældent (kan begrundes i domfældtes tilskadekomst v ulykken, efterfølgende sygdom, som vanskeliggør afsoning el. lign.) og vil da i reglen . e betinget af betaling af bøde.

Ved overtræde af § 24, stk. 1, pkt. 4, vil straffen antagelig, når forsæt foreligger, være frihedsstraf, om trent i samme omfang som ved overtrædelser af § 24, stk. 1, pkt. 1. Ofte vil der imidlertid højst kunne statueres uagtsomhed (tiltalte påberåber sig ikke at have været klar over, at den pågældende var spirituspåvirket); i så fald vil straffen formentlig kun blive bøde.

Med hensyn til *frakendelsen af førerbeviset* vil udgangspunktet normalt være frakendelse i 1 år, men i mindre graverende tilfælde vil den laveste tidsfrist, $\frac{1}{2}$ år, formodentlig som hovedregel blive bragt i anvendelse. Omvendt vil frakendelse ske for længere tid i mere alvorlige tilfælde. I gentagelsestilfælde eller under meget skærpene omstændigheder vil frakendelse kunne ske for indtil 10—12 år eller endog for livstid.

For at opnå nærmere oplysning om retspraksis fra de senere år — og navnlig for at få et indtryk af, hvad det er for situationer, der foreligger til påkendelse — er samtlige ved *Københavns Byret* i 1947 og 1948 pådømte sager angående overtrædelse af motorlovens § 24 undersøgt og systematiseret.

Vedrørende retspraksis fra *det øvrige land* er de bemærkninger, som de forskellige dommere har knyttet til deres besvarelser af forespørgslen om antallet af sager og disses udfald i årene 1947 og 1948, ligeledes gennemgået.

Hvad endelig angår retspraksis med hensyn til den ved motorlovens § 39, stk. 7, hjemlede *regres*, bemærkes, at domstolene som nævnt foretager en selvstændig og såvidt ses ret snæver bedømmelse af, hvorvidt der forelå forsæt eller grov uagtsomhed, idet spirituspåvirkethed i så henseende ikke eo ipso er blevet betragtet som grov uagtsomhed. Regres blev således nægtet i et tilfælde, hvor en motorfører, der havde alkoholpromille 1,11, havde påkørt og dræbt en motorcyklist, der i et kryds kom fra højre, U. f. R. 1941 pag. 297 (H. R. D.). Regres blev ligeledes nægtet i et tilfælde, hvor en automobilist, der var påvirket af spiritus imellem let og middel grad havde 1,91 ‰ alkohol i blodet, havde påkørt en i venstre kørebane holdende vogn, idet det, da han havde kørt med meget ringe hastighed og på grund af rimtåge havde haft vanskeligt ved at se den anden vogn, selv når hensås til graden af hans spirituspåvirkethed, fandtes betænkeligt at statuere, at han havde hidført skaden ved subjektiv grov uagtsomhed (V. L. D., U. f. R. 1949 pag. 162; en dommer afgav dissens). Ifølge oplysningerne fra Vestre Landsret er retten imidlertid nu mindre tilbageholdende end før krigen med at tillægge regres.

Ved vurderingen af denne judicielle praksis såvel som ved overvejslen af, hvilke ændringer i denne eller eventuelt i loven, der kunne tænkes at hidføre en effektivere retshåndhævelse, er der grund til at minde om, at enhver lovbestemmelse på dette som på andre områder er og må være udtryk for en afvejning af en række mere eller mindre vanskeligt forenelige hensyn.

På den ene side i denne afvejning står en række samfundsværdier (menneskers liv og førighed, ejendom, trafikens gnidningsløse og hurtige afvikling o. s. v.), hvis vægt vil bero på den fare (risiko), de hver for sig udsættes for ved kørsel under indflydelse af alkohol. Mere sekundært kan nævnes den beroligelse af „den almindelige sikkerhedsfølelse" og

den tilfredsstillende af „retsfølelsen“, som kan opnås ved at straffe handlinger, som „forarger“. På den anden side står dels den almindelige handlefrihed, dels de lidelser og ulemper, som rammer den person, der må straffes, frakendes førerbevis o. s. v., hans pårørende o. s. v. og endelig ulemperne ved selve retshåndhævelsen f. eks. i form af omkostninger og besvær med efterforskningen og pådømmelsen af sagen, nedbrydning af respekten for straf for andre lovovertrædelser o. s. v.

1. At de samfundsværdier, som står på spil, er betydelige, er formentlig ubestrideligt, og deres betydning vil øges med en stigende kulturel udvikling; og at kørsel i spirituspåvirket tilstand rummer en betydelig fare for disse værdier, kan næppe heller bestrides.

De statistiske meddelelser vedrørende færdselsuheld i 1947 viser, at spirituspåvirkning som hovedårsag ved alvorligere færdselsuheld er ret betydelig. Ganske vist viser statistikken ikke med sikkerhed, *i hvilken grad* spirituspåvirkning forøger den almindelige risiko ved motorkørsel, idet dette ville forudsætte bl. a. en (uoverkommelig) undersøgelse af forholdet mellem ulykkesprocenten ved al „normal“ motorkørsel og ved *al* motorkørsel i spirituspåvirket tilstand. Mange erfaringer, derunder også dem, der gøres under retssager, taler dog formentlig for en *væsentlig* forøgelse af risikoen ved motorkørsel på grund af spirituspåvirkning, dels som følge af fejlreaktioner, fejlbedømmelser af afstande o. s. v. og dels som følge af tilbøjeligheder til hastighedsforøgelse. Undertiden foranlediger spiritusnydelse overdreven langsom kørsel, hvilket muligt kan påvirke ulykkesstatistikken. Ikke få motorførere synes at have et ret betydeligt dagligt alkoholforbrug og opnår måske derved en vis træning i at køre med nogen alkohol i organismen. Endelig må det erindres, at megen kørsel efter spiritusnydelse afværger ved politiets eller andres direkte indgriben.

En nærliggende tanke er anvendelse af *strengere straffe* end nu praktiseret. Såfremt forestillingen om forventet straf overhovedet har evne til at slå igennem og melde sig i bevidstheden hos en spirituspåvirket person som tilstrækkelig motivationsfaktor, må formodningen være for, at denne evne vil øges proportionalt med den strenghed, som den pågældende kan vente sig i henseende til strafart og strafudmåling. Da motorloven som nævnt ved de heromhandlede overtrædelser hjemler også fængselsstraf, kunne det spørges, om ikke en øget anvendelse af fængselsstraf eller i det mindste længere hæftestraf ville være hensigtsmæssigt. Hvad særlig angår fængsel bemærkes, at denne straf som minimum må idømmes i 30 dage, hvilket i sig selv ville betyde en væsentlig skærpelse i forhold til de lave strafudmålinger, som for tiden forekommer; dertil kommer, at afsoningen finder sted under former, der svarer til den for egentlige forbrydelser idømte straf uden den adgang til særforplejning, underholdning o. s. v., som er tilladt ved afsoningen af hæftestraf.

Det må dog straks her fremhæves, at der på forhånd må ventes *ret snævre grænser* for, hvad der på dette område kan opnås ved at skærpe straffen. For det første forudsætter enhver generalpræventiv effekt af en straf, at der er en vis minimal risiko for at komme i *konflikt med de retshåndhævende myndigheder*; er risikoen under dette minimum, vil den generalpræventive virkning ophøre. Ved megen kørsel i spirituspåvirket tilstand må det sikkert antages, at risikoen for opdagelse ligger under det nævnte minimum; særlig vil dette gælde i landdistrikter. I denne forbindelse må det dog erindres, at såfremt den pågældende motorfører indser, at der er fare for ved kørslen at forvolde sådan skade, at han tvinges til at standse, vil også risikoen for, at en spirituspåvirkning konstateres, være tilsvarende stor, idet politiet praktisk taget altid ret hurtigt kan hidkaldes til et sådant færdselsuheld. Mindre sikker er denne virkning, hvis den spirituspåvirkede motorfører kan fjerne sig fra stedet i håb om, at hans nummerplade ikke er set (f. eks. hvis han på en øde lande-

vej har dræbt en fodgænger eller slået ham bevidstløs); og selv om hans nummer er konstateret, vil der ofte hengå nogen tid, inden politiet kan finde ham, i hvilket fald sporene af en eventuel spirituspåvirkning kan være forsvundet. Alt i alt kan det derfor sikkert fastslås, at det kun er en ringe del af de personer, som kører motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand, som bliver pågrebet og dømt herfor.

For det andet *virker* en straf på det heromhandlede område sikkert *svagere*, end en straf af samme strengthed under tilsvarende omstændigheder ville gøre på andre områder. Selve den nedsættelse eller indskrænkning af den psykiske associationsvirksomhed, som spirituspåvirkningen af hjernen fremkalder, må sikkert antages at formindske den evne, forestillingen om straffen har til at optræde som motivationsfaktor. Straffen skal derfor først og fremmest virke som en trusel på det tidspunkt, da personen endnu ikke har drukket eller kun har drukket en ringe mængde spiritus, vidende om, at han vil blive fristet til at køre sin vogn; men også denne forøgede tidsafstand fra handling til kriminelt forhold vil reducere straffetruslens styrke i bevidstheden.

For det tredje ligger der muligvis i *selve motorkørslen* og forberedelserne til denne en vis ejendommelig særlig indsnævring af ansvarsbevidstheden — et forhold, der jo klart illustreres af den letsindighed, hvormed mange ganske ædru personer indlader sig på motor-kørsel, som indebærer en betydelig risiko for såvel eget som nærmestes liv og helbred (kørsel ad farlige veje, i dårligt føre, kørsel med for stor hastighed).

Endelig må det i denne forbindelse erindres, at selve den meget betydelige prævention, som i forvejen ligger dels i udsigten til at miste kørekortet, dels i den skade, der kan forvoldes på motorføreren selv eller hans passagerer, viser, at der er ret snævre grænser for, hvad der overhovedet kan opnås af prævention på dette område. Når f. eks. en droskechauffør ikke kan afholdes fra at drikke til overmål af udsigten til at miste sit førerbevis og derved grundlaget for sin og familiens eksistens i lang tid, må det stille sig særdeles tvivlsomt, om udsigten til fængsel i f. eks. 60 dage i stedet for hæfte i 20 dage kan afholde ham herfra.

I det hele er der jo indenfor den moderne kriminalistiske videnskab en stigende pessimisme med hensyn til den generalpræventive effekt af straf i al almindelighed. Man lægger hovedvægten på en forebyggende elimination af forbrydelsens årsager og har større tillid til propaganda, oparbejdelse af sociale og moralske hæmninger o. s. v.

Alligevel må det kræve alvorlig overvejelse, om ikke en øgelse af lovlydigheden på det heromhandlede område kan opnås gennem en vis skærpelse af de idømte straffe, om ikke ad anden vej, så gennem den stærkere understregning af det „*umoralske*“ eller *socialt forkastelige* i at køre i spirituspåvirket tilstand. Selv om man nemlig nærer mistillid til straffens direkte generalpræventive funktion, er der god grund til at antage, at der er en vis sammenhæng mellem den moralske og sociale fordømmelse, en vis handling mødes med, og den straf, hvormed man i længere tid har reageret imod den. Og kan man ikke opnå andet ved en skærpelse af straffene, kan man formentlig dels *berolige den almindelige sikkerhedsfølelse*, dels opnå en tilfredsstillelse af retsfølelsen.

Det rundspørge, som har været sendt til samtlige dommere og politimestre, viser, at af alle dommere regner 19 med, at øget anvendelse af fængselsstraf vil have større generalpræventiv effekt, medens 21 er tvivlende og 46 udtaler sig benægtende; disse sidstes besvarelse må dog for en væsentlig dels vedkommende forstås således, at de ikke vil udelukke, at en strengere straf kan forøge lovlydigheden, men de anser en sådan strengthed for at være for rigoristisk, jfr. bemærkningerne straks nedenfor. Noget lignende gælder formentlig om Østre og Vestre Landsrets besvarelser. For politimestrenes vedkommende er de tilsva-

rende tal 19, 12 og 39, altså et nogenlunde ensartet forholdstal. Rigsadvokaten og statsadvokaterne svarer alle benægtende. Omvendt er der både hos domstole og anklagemyndighed overvejende flertal for den anskuelse, at den nuværende ordning, hvorefter frihedsstraf må anvendes, selv om der intet har været at udsætte på kørslen, er påkrævet; men det må dog bemærkes, at blandt dommerne mener 28 og blandt politimestrene ligeledes 28 (deriblandt flere i hovedstadsområdet), at bødestraf vil kunne anvendes i noget større udstrækning end foreneligt med nugældende lov og praksis. Samme anskuelse har statsadvokaten i Viborg, og statsadvokaten for Sjælland fremsætter antydninger i samme retning, hvorimod både Østre og Vestre Landsret anser den nugældende ordning for påkrævet.

Af større betydning for generalpræventionen end en skærpelse af straffene vil det utvivlsomt være, at et endnu *større antal lovovertrædelser* end nu gøres til genstand for tiltale og resulterer i *domfældelse*. Direkte vil dette naturligvis bero på, om der er mulighed for en øget indsats fra politiets side. Om dette kan ske, f. eks. i form af øget kontrol med beværtningssteder, parkeringspladser o. s. v., skal ikke her undersøges nærmere. Blot skal det fremhæves, at politiet har hjemmel til stikprøvevis kontrol med, om føreren har gyldigt førerbevis, og til konstatering af motorkøretøjets driftssikkerhed; i det omfang sådan kontrol gennemføres, vil det være naturligt, om opmærksomheden også er henvendt på eventuel spirituspåvirkethed hos føreren. Derimod er det et spørgsmål, om en stikprøvevis kontrol herudover, altså overfor motorførere, der ikke har givet anledning til mistanke, vil være foreneligt med retsplejelovens bestemmelser.

Vigtigt i denne forbindelse er det, at selve *lovens formulering* i varierende grad kan forøge eller formindske de bevismæssige muligheder for domfældelse. Den nuværende formulering af motorlovens § 24 kan i så henseende næppe siges at være mest gunstig. Visse fordele i denne henseende vil en regel, der (eventuelt sideløbende med den nugældende) gør det strafbart at køre med en vis alkoholpromille i blodet — den såkaldte *promille-regel* — frembyde. Som bekendt har Retslægerådet i skrivelse af 21. juni 1937 foreslået en sådan regel (1 ‰), og både Norge og Sverige har sådanne regler. Under indtryk heraf indeholdt det af justitsministeriet i 1940 udarbejdede udkast til forslag til færdselslov i § 20 følgende regel: „Som påvirket af spiritus anses altid den, som efter foretagen alkoholundersøgelse må antages at have haft en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 ‰ eller derover på den tid, da overtrædelsen fandt sted”.

Visse ulemper knytter der sig dog til promillereglen. Reglen forudsætter en læges tilstedekomst ikke for sent efter kørslen samt beregning fra tidspunktet for lægeundersøgelsen tilbage til kørselstidspunktet og kan således ikke ganske løsrives fra sagens øvrige bevisligheder. Endvidere kan den tænkes at fremkalde modsætningslutninger, således at en spiritusindtagelse, som ligger under den lovfæstede promille, opfattes som lovlig eller ikke engang som dadelværdig, selv om en sådan alkoholkoncentration meget vel hos visse personer kan forårsage uegnethed til at føre motorkøretøj — en indvending, som fra mange sider er fremhævet. Omvendt vil en sådan regel efter manges opfattelse virke for hårdt og fremkalde usikkerhed, dels fordi mange personer må betegnes som upåvirkede af spiritus, selv om de har væsentligt over den lovfæstede promille, og dels fordi det enkelte individ savner bestemte holdepunkter for, hvor meget han tør drikke uden risiko for at komme i konflikt med reglen.

Reglen har dog også fordele ved siden af dens bevislættende betydning. Den vil i de fleste tilfælde bevirke, at sagen kan fremmes som tilståelsessag og således muliggøre en *hurtigere fremme* af sagerne, et forhold, som i sig selv må antages at forøge den generalpræventive effekt.

Af dommerne og politimestrene anbefaler omtrent halvdelen gennemførelsen af en promilleregulering; forslagene varierer fra 0,8 over 0,9 til 1 ‰. I Østre Landsret er der nogen stemning for at indføre en sådan regel. Vestre Landsret mener, at der næppe er nogen trang hertil. Rigsadvokaten kan ikke anbefale, men f. eks. statsadvokaterne for København og Fyen anbefaler.

Alt i alt må det formentlig kræve alvorlig overvejelse, om man ikke ved en fornyet fremsættelse af det ovennævnte lovforslag bør støtte den omhandlede bestemmelses gennemførelse.

2. I det foregående er talt om de muligt gavnlige virkninger af en mere effektiv straffende retshåndhævelse på dette område. Men som nævnt må det erindres, at en sådan retshåndhævelse også har sine negative sider. For det første må en mere intensiv retshåndhævelse antages at resultere i en yderligere *indskrænkning i handlefriheden* — altså friheden til at drikke spiritus eller friheden til at køre automobil — ikke alene i de tilfælde, hvor en sådan indskrænkning er berettiget eller påkrævet, men også i de mange tilfælde, hvor den særlig samvittighedsfulde borger nærer en mere eller mindre ubegrundet frygt for ved et moderat spiritusforbrug at komme i konflikt med politi og domstole. Denne virkning melder sig endda ikke alene i de konkrete tilfælde, hvor en person, der er bilkørende, får tilbud om at nyde spiritus, men kan tænkes at gøre sig gældende mere i almindelighed i form af en vis *usikkerhedsfølelse* ved brug af motorkøretøj under forhold, hvor fristelse til spiritusnydelse kan opstå. I relation til disse spørgsmål har også selve lovens formulering og fortolkning betydning; den nugældende regel er for så vidt lempelig, som den åbner mulighed for frifindelse, overalt hvor der ikke er kliniske tegn på påvirkethed, medens en promille-regel vil kunne indsnævre handlefriheden og øge usikkerhedsfølelsen.

Dertil kommer den *lidelse*, som en straffesag angående overtrædelse af motorlovens § 24 og navnlig naturligvis selve straffuldbyrdelsen er forbundet med, ikke alene for den pågældende motorfører selv, men også for hans nærmeste, en virkning, der vel — som allerede berørt — kan være ønsket af en mere primitiv retsfølelse, men som ud fra en rationel betragtningstype normalt må betragtes som uønsket. Endvidere den *socialt afsporing*, som afsoning af en straf vil kunne betyde (pågældende mister sit arbejde o. s. v.), og den *bekostning*, som straffuldbyrdelsen påfører det offentlige (hæfte og fængsel koster formentlig staten 20—30 kr. pr. afsoningsdag) foruden bekostningen ved det politimæssige efterforskningsarbejde og ved domstolenes behandling af disse sager, besværet for vidner o. s. v. (Ved Københavns Byret beslæglægges disse sager mellem $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{10}$ af den tid, samtlige statsadvokatsager kræver, og de tager omtrent så lang tid som $\frac{1}{3}$ af alle andre færdsels-sager tilsammen). Et relativt stort antal af disse sager giver anledning til falsk vidneforklaring (om tiltaltes spiritusnydelse, om, hvorvidt tiltalte overhovedet har kørt o. s. v.). Ikke få sager må udsættes for at indhente yderligere oplysninger, lægelige erklæringer o. s. v. Endelig må man i denne forbindelse nævne den nedbrydelse af respekten for hæftestrafpen som en alvorlig og vanærende straf, som kan være følgen af en for rigelig anvendelse af denne straf ved de heromhandlede lovovertrædelser („*inflation*” i frihedsstraffen).

Om alle disse ulemper gælder det dog naturligvis, at deres vægt vil formindskes i samme omfang, som den strengere straf på grund af sin generalpræventive virkning vil reducere antallet af de tilfælde, hvor det bliver nødvendigt at idømme og fuldbyrde den.

Disse mange mere eller mindre vanskeligt forenelige hensyn vil også gøre sig gældende ved en kritisk vurdering af *de andre ved motorloven hjemlede rets følger* af overtrædelse af lovens § 24, altså *frakendelse af førerbeviset* og den ved lovens § 39, stk. 7, hjemlede *regres*.

Ved disse retsfølger vil der endda gøre sig et yderligere hensyn gældende, som, ikke er så fremtrædende ved frihedsstraffen, nemlig hensynet til *uensartetheden* i virkningen af ensartede foranstaltninger, altså hensynet til en ligelig behandling af alle lovovertrædere. Særlig frakendelsen af retten til at være motorfører for et vist tidsrum vil kunne virke højst uensartet, eftersom den pågældende blot er „luksusbilist" eller bruger sit motorkøretøj i sit erhverv, navnlig hvis han er en egentlig *erhvervschauffør* (lastvogns- eller varevognschauffør, droske- eller rutebilchauffør). Også den uensartethed, som er en følge af straffesagens større eller mindre langvarighed, vil kunne spille en rolle, men dette vil dog kunne imødegås ved en — eventuelt ad lovgivningsvejen gennemført — ændring, hvorefter frakendelsen af førerretten, således som det allerede i et vist omfang sker, altid regnes fra politiets *administrative fratagelse* af førerbeviset.

Utvivlsomt er det imidlertid, at udsigten til at miste kørekortet er egnet til at virke stærkt motiverende og således må antages at have en væsentlig generalpræventiv effekt, formodentlig større — undertiden, navnlig for erhvervschaufførers vedkommende, langt større — end en streng frihedsstraf. I det omfang, hvori man mener, at en sådan virkning vil opveje uheldige følger af førerretsfrakendelsen, må det derfor alvorligt overvejes at gennemføre en skærpelse i praksis. En udbredt opfattelse blandt dommere og politimestre synes at være den, at en skærpelse af praksis ikke alene vil være generalpræventivt virkningsfuld, men også, at den vil være forsvarlig; adskillige gør dog gældende, at en skærpelse er „upåkrævet", eller at den vil virke for rigoristisk.

Hvad *regresbestemmelsen* angår, må det betvivles, at den har nogen væsentlig selvstændig generalpræventiv betydning på det foreliggende område, jfr. den negative besvarelse af de fleste dommere og politimestre. Generelt må det antages, at en spirituspåvirket motorfører er så optimistisk med hensyn til sin evne til at køre uden at forvolde skade, at han ikke vil lade sig bestemme af hensynet til regresreglen, såfremt han da overhovedet skænker denne en tanke.

Helt afvises kan betydningen af en regresregel dog ikke, jfr. landsretssagfører Markussen i U. f. R. 1948 B. pag. 280 ff., lige så lidt som man formentlig kan afvise en begrænset betydning af de i kaskoforsikringspolicerne normalt indeholdte ubetingede bestemmelser om regres for skade, forsikringstageren volder på sit køretøj ved kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Ved eventuel fornyet ændring af lovgivningen på dette punkt var der sikkert grund til at overveje at udvide regresadgangen til *alle* tilfælde, hvor overtrædelse af motorlovens § 24 er fastslået, kombineret med en adgang til skønsmæssig *nedsettelse* af regreskravet efter skyldgrad, formueomstændigheder o. s. v.

Til slut skal gøres enkelte bemærkninger om, hvilke foranstaltninger, der ud over de i det foregående omtalte kunne tænkes at hidføre en øget modvirken af kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Tillægsbøde kunne tænkes idømt ved siden af frihedsstraf, noget der navnlig kunne have betydning i de tilfælde, hvor man må stille sig tvivlende overfor frihedsstrafs afskrækkende evne. Sådan idømmelse kan ifølge straffelovens § 88, stk. 3, ske, når der foreligger overtrædelse af færdselsloven *ved siden af* overtrædelse af motorlovens § 24, eller ifølge straffelovens § 50, 2. stk., når der foreligger vindesyge (dog næppe praktisk forekommende).

Konfiskation af motorkøretøjet eller af nummerpladerne.

Offentliggørelse af navnene på alle de heromhandlede lovovertrædere.

Anvendelse af *væsentlig* strengere straf, hvor lovovertrædelsen har haft en alvorligere *følge*, ikke blot som nu, hvor den har resulteret i uagtsomt manddrab, men også ved grovere persons- og tingsskader. Denne udvej vil vel formelt være irrationel, for så vidt som den pågældende motorførers subjektive forhold i slige tilfælde ikke behøver at være mere dadelværdigt, end hvor ingen skade er sket, men særlig strenghed i de nævnte tilfælde vil formentlig harmonere ganske godt med retsfølelsen og vil på grund af den større opsigt, sådanne afgørelser vil være egnet til at vække, formodentlig være af en væsentlig generalpræventiv betydning.

Anvendelse af *betinget dom* ved førstegangsbeholdte overtrædelser, eventuelt kombineret med en ubetinget frakendelse af førerbeviset eller med *afholdenhed* fra spiritus i en vis periode.

Ubetinget frihedsstraf kombineret med et *afholdspålæg* i medfør af straffelovens § 72, stk. 1, hvilket dog enten ville kræve en lovændring, hvorefter slige afholdspålæg kan anvendes også ved andre end de i straffeloven omhandlede lovovertrædelser, eller en praksis, hvorefter tiltale tillige rejses for overtrædelse af straffelovens § 252, („Med hæfte eller fængsel indtil 4 år straffes den, der for vindings skyld, af grov kådhed eller på lignende hensynsløs måde volder nærliggende fare for nogens liv eller førlighed“).

Tvungen afholdenhed fra al spiritusnydelse i en vis periode forud for kørslen.

Omhyggeligere undersøgelser af *ædrueligheden* forud for udstedelse af førerbevis og specielt ved generhvervelse efter frakendelse.

Mere effektiv kontrol til forhindring af, at personer, hvem *førerbevis* er frakendt, alligevel fører motorkøretøj.

Notering i førerbeviset af sager angående overtrædelse af motorlovens § 24.

Selvstændig *kriminalisering af spiritusnydelse*, efter at en person har kørt under omstændigheder, hvor han må forvente en sigtelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Rejsning af tiltale i alle de tilfælde, hvor spirituspromillen er *over 0,5* på kørselstidspunktet, og kørslen har givet anledning til kritik.

Forstærket *propaganda*.

Udvidelse af strafbarheden for ikke at *hindre* en spirituspåvirket person i at føre motorkøretøj, til *alle*, der er medansvarlige for spiritusnydelsen eller har fordel af kørslen.

Retsmedicinske undersøgelser til bedømmelse af spirituspåvirkede personers tilstand.

Ved dr. med. P. H. Andresen.

Det, der karakteriserer den moderne trafik i forhold til tidligere tiders, er *større fart, større kraftudfoldelse* og iøvrigt ikke mindst den *store forøgelse* af trafikken. Denne udvikling har i høj grad øget mulighederne for ulykkestilfælde og har stillet væsentlig større krav til trafikanternes agtpågivenhed og sikkerhed end tidligere.

Blandt de mange årsagsmomenter, der kan svække trafikanternes agtpågivenhed og sikkerhed, indtager *alkoholpåvirkningen* en særstilling — ikke mindst fordi denne er et årsagsmoment, man kan konstatere, og hvis virkninger kan gøres til genstand for en nærmere analyse. Der er grund til at fremhæve dette rent praktiske forholds betydning, hvis man vil sammenligne behandlingen af ulykker opstået på grund af alkoholpåvirkning med sådanne opstået i trafikken på grund af anden åndelig eller legemlig svækkelse. En sådan svækkelse kan kun sjældent afgrænses bestemt, og den store fare, der ligger i uopmærksomhed og ikke mindst i optagethed af andre forhold, kan slet ikke gøres til genstand for nogen undersøgelse efter ulykken.

Ved betragtning af alle de herhenhørende spørgsmål bør man ikke alene holde sig til forholdene hos automobilister, men se problemerne i relation til alle de parter, som bliver impliceret i en trafikulykke. Man bør heller ikke alene se på trafikken i gaderne, men også have sin opmærksomhed henvendt på de øvrige trafikformer; ikke mindst bør man også sætte disse problemer i relation til flyvningen, den form af trafik, der stiller de største fordringer til sine udøvere, og som på grund af de særlige forhold, der gør sig gældende ved ophold i store højder, frembyder nye farer ved alkoholens indvirkning på hjernen.

I det følgende skulle jeg søge at give en oversigt, dels om de følger af alkoholnydelser, som kan antages at være af betydning for deltagelse i trafikken forskellige former, dels om mulighederne for at påvise denne påvirkning, således at resultaterne kan være til vejledning for domstolene. Som grundlag for disse betragtninger vil jeg benytte det foreliggende materiale over den retsmedicinske undersøgelse af spirituspåvirkede personer i 1947, dels de kliniske undersøgelser, dels blodalkoholanalyserne.

Spirituspåvirkningens forskellige symptomer er jo såre velkendte — lige fra de letteste grader, som bedst ses ved selskabelige lejligheder, og til den dybe bevidstløshed, hvor man må tale om en alvorlig forgiftning. Så snart man vil til nærmere at registrere spirituspåvirkningens grad, viser det sig dog at være en vanskelig opgave. Den vanskelighed, som stadig går igen, og som gør *vurderingen af påvirketheden i et givet øjeblik* til et problem, er det forhold: *det, vi ser som resultat af spirituspåvirkning, er næsten aldrig nogen*

- | | |
|-------------------------------|---|
| 18. Juli kvartal | 25. Andre |
| 19. Oktober kvartal | 26. Ikke påvirkede |
| 20. Chauffører | 27. Ikke sikkert påvirkede |
| 21. Automobilmekanikere m. v. | 28. Ganske let påvirkede |
| 22. Arbejdere | 29. Let påvirkede |
| Landarbejdere | 30. Middel påvirkede |
| Gartnere | 31. Svært påvirkede |
| Håndværkere | 32. Berusede |
| 23. Repræsentanter | 33. Personer, som angiver spiritusforbruget |
| Grosserere | til mere end 4 bajere |
| 24. Læger | |
| Direktører | |
| Embedsmænd m. v. | |

Ved denne metode er det muligt relativt let at undersøge kombinationerne mellem hvert enkelt af de noterede forhold.

I *tabel 2* er hele materialet samlet, og denne tabel vil danne hovedgrundlaget for vore betragtninger, og vi vil stadig vende tilbage til denne.

Først vil vi dog underkaste de 1 712 motorvognsførere en mere almindelig analyse.

Af de 1 712 *motorførere* var de 790 undersøgt i København, resten, 922, var undersøgt uden for København.

1) Fordelingen af undersøgelserne *året* igennem viser:

Januar kvartal	260
April —	454
Juli —	513
Oktober -	485
	1712

Fordelingen på de forskellige *tider af døgnet* (oplysninger om 1688):

Fra kl. 8 til 14	87	5%	pot. af samtlige undersøgte
- - 14 - 20	538	32%	
- 20 - 2	777	46%	
_____2 - 8	286	17%	

3) Motorførernes *profession*:

Professionelle chauffører	509
Automobil mekanikere m. v.	132
Landarbejdere	
Arbejds mænd	534
Gartnere	
Håndværkere	
Erepræsentanter	187
Grosserere	
Direktører	
Embedsmænd, læger m. v.	84
Andre, heraf 3 kvinder.	266

4) Alder i år (er angivet for de 1 705):

	Mindre end 20	20—29	30—39	40—49	Mere end 50 år
København	16	178	307	182	101
Udenfor København	26	264	311	210	110
	42	442	618	392	211

Tabel 2.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
^{0/100}				^{0/100}	^{0/100}		^{0/100}		
0,0	516 (250)	225	170	2,9	2,6	87	2,3	174	(98)
0,2	86 (40)	41	33	33,3	22,0	10	45,4	13	(5)
0,4	85 (30)	56	50	54,0	68,0	12	75,0	17	(8)
0,6	132 (46)	82	67	61,2	59,0	18	68,8	18	(12)
0,8	152 (52)	90	78	67,9	70,0	33	63,6	29	(21)
1,0	247 (76)	157	135	76,3	88,1	58	81,0	32	(19)
1,2	296 (101)	187	158	73,4	84,0	71	80,3	38	(24)
1,4	366 (133)	219	193	82,9	87	86	88,3	61	(41)
1,6	437 (178)	258	228	90,3	97	114	79,8	65	(38)
1,8	470 (170)	257	232	96,1	99	131	94,3	82	(51)
2,0	360 (175)	187	155	94,8	97	75	94,1	88	(67)
2,2	288 (140)	127	117	98,3	100	74	98,5	87	(71)
2,4	183 (91)	65	53	100,0	100	51	98,0	67	(54)
2,6	112 (55)	29	24	95,8	100	36	100,0	47	(40)
2,8	46 (27)	16	15	100,0	100	6	100,0	24	(21)
3,0	25 (18)	5	4	100,0	100	7	100,0	13	(13)
3,2	20 (12)					6	100,0	14	(12)
3,4	12 (9)					4	100,0	8	(8)
3,6	6 (5)							6	(5)
3,8	1 (1)								
	3840 (1609)	2031	1712			893		883	(608)
	(2)	(3)	(4)			(7)		(9)	

Skematisk opstilling af materialet, omfattende alle blodalkoholbestemmelser på Universitetets retsmedicinske Institut og tilsvarende kliniske „spiritusprøver“.

Kolonne 1) Den påviste alkoholpromille (0,2 = fra 0 til og med 0,2 ‰).

- 2) Samlede antal undersøgelser. () antallet i København.
- 3) Samlede antal blodalkoholbestemmelser hos motorførere.
- 4) Antal motorførere, hvor såvel blodalkohol som lægeerklæring har været til disposition.
- 5) Antallet af påvirkede motorvognsførere udtrykt i pct. for hver ‰.
- 6) Antallet af påvirkede motorvognsførere undersøgt i København i pct. for hver ‰.
- 7) Antal ikke motorvognsførere, hvor man har haft såvel blodalkohol som lægeerklæring.
- 8) Antallet af påvirkede i denne gruppe udtrykt i pct. for hver ‰.
- 9) Antallet af alkoholbestemmelser beordret af politiet af personer, der er blevet indlagt på hospital, væsentlig personer impliceret i trafikulykker. () antallet for København.

I tabel 2 er hele materialet ordnet efter den fundne alkoholpromille i de allerede omtalte grupper. Resultaterne er samlet for hele landet, men i enkelte af grupperne er tallene for København alene angivet i parentes. Sammenligningen mellem blodalkoholpromillen og resultatet af den kliniske prøve er angivet såvel for hele materialet som specielt for København, idet undersøgelserne her er foretaget af ganske få læger.

Den anden kolonne omfatter hele materialet, også den del, hvor man mangler oplysninger om, hvorvidt de pågældende har været påvirkede. Tallene giver dog et tydeligt billede af, hvilken alkoholpromille der findes hos de personer, politiet lader underkaste „spiritusprøve“.

Man bemærker straks, at ikke mindre end 516 personer slet ikke har haft alkohol i deres blod. Dette er først og fremmest et udtryk for, hvorledes man ikke blot søger at ramme dem, der kan sigtes efter loven, men også i høj grad sørger for at skaffe bevismateriale for at hindre senere uberettiget sigtelse for spirituspåvirkning af personer, der har været impliceret i kørselsulykker, hvad enten det nu drejer sig om motorførere eller personer, der er kommet til skade.

Det vil være rimeligt at trække disse 516 fra og betragte de øvrige 3 324 for sig. Af disse havde de 87 pct. mere end 0,80 ‰, og kun 445 eller 13 pct. mindre end 0,80 ‰ i deres blod. Den største gruppe, næsten de $\frac{2}{3}$, omfatter de personer, der har haft fra 1,01 til 2,20 ‰ alkohol. Ved at sammenligne med kolonne 3, som omfatter alle motorvognsførere, ser man, at ingen af de spiritusprøvede motorvognsførere havde mere end 3 ‰.

Kolonne 4 omfatter alle de motorvognsførere, hvor vi har kendskab til såvel alkoholpromillen som til resultatet af den kliniske spiritusprøve, og kolonnerne 5 og 6 viser for hver promille-værdi, hvor stor en procent af de undersøgte der er blevet betegnet som påvirkede.

De angivne procenter påvirkede ved de ganske lave promille-værdier må selvfølgelig tages med alt forbehold på grund af de få undersøgelser, det drejer sig om, men på den anden side taler disse tal deres alvorlige sprog, idet *de tydeligt og klart beviser, at et ikke ringe antal personer frembyder utvetydige tegn på alkoholpåvirkning* ved den grove spiritusprøve — allerede *ved ganske lave alkoholpromiller*, og tydeligvis har de på en eller anden måde henledt politiets opmærksomhed på sig.

Der vil være grund til straks at se lidt på det forhold, at 5 personer er blevet betegnet som påvirkede, til trods for, at man ikke har fundet alkohol i deres blod. Man kan selvfølgelig ikke se bort fra, at der i nogle tilfælde ikke har været nogen relation til alkoholnydelse, men der er heller ikke tvivl om, at andre af disse personer har nydt betydelige spiritusmængder på et tidligere tidspunkt og endnu ved spiritusprøven, hvor al alkoholen er forbrændt, frembyder en del af de for spirituspåvirkede personer karakteristiske symptomer (gælder særlig ganske unge og gamle mennesker).

Jeg har selv undersøgt en af disse personer. Det drejede sig om en 65-årig mand, som havde været til bandedåb om formiddagen og nydt en del spiritus. Ved 8-tiden om aftenen blev han anholdt, sigtet for at have ført bil i påvirket tilstand. Ved undersøgelsen var han vrøvlet, kunne ikke samle sig, kludrede ved baglænstælling og var tydelig usikker ved gangprøverne. Der var ikke tvivl om, at han efter undersøgelsen måtte betegnes som let påvirket, da man — måske fejlagtigt — syntes, at udåndingsluften lugtede af alkohol, og han var absolut uegnet til at føre motorkøretøj (urinen indeholdt 0,50 ‰ alkohol).

Jeg mener, at der er grund til at fremhæve dette, dels for at fremhæve, at *virkelig ædre personer så godt som aldrig vil blive betegnet som, påvirkede ved spiritusprøven*, dels for at henlede opmærksomheden på *betydningen af spirituspåvirkethedens eftervirkninger*.

Inden vi går videre, bør det fastslås, at det af tabel 2 klart fremgår, at den øvede undersøger ved anvendelsen af den meget grove „spiritusprøve" allerede ved 1 ‰ finder mere end $\frac{4}{5}$ af de undersøgte påvirkede, og ved 1,60 ‰ er der kun 3 pct. af de undersøgte, der kan klare prøven. Kolonnerne 7 og 8 viser, at resultatet ved undersøgelse af de „andre undersøgte" falder ud på samme måde som for motorførernes vedkommende, således at de to materialer på 1 712 og 893, ialt 2 605, kan betragtes som et samlet hele.

Kolonne 9 omfatter alkoholbestemmelser på personer, der er blevet indlagt på hospitalet på grund af forskellige læsioner. Det er et noget uensartet materiale, der dels omfatter personer, der er kommet til skade i trafikken, dels andre; desværre udelukker de foreliggende oplysninger en nærmere analyse. Bortset fra, at disse undersøgelser viser, hvorledes politiet sætter meget ind på at klarlægge betydningen af spirituspåvirketheden også i disse tilfælde, så viser tallene, at alkoholconcentrationen gennemgående ligger noget højere. Således omfatter de motorførere, der har mellem 0,20 og 1,40 ‰ alkohol i deres blod, 46 pct. af samtlige, (der i det hele taget har haft alkohol i deres blod), medens den tilsvarende gruppe for de tilskadekomne kun omfatter 24 pct.

Jeg vil nu gennem *en nærmere analyse af de fundne resultater* søge at give et yderligere bidrag til overvejelserne om, *hvorledes man bedst og mest retfærdigt kan sætte yderligere ind i kampen mod de farer, de spirituspåvirkede frembyder i trafikken.*

Inden jeg går over til at se på den rolle, alkoholpromillen spiller i forhold til påvirketheden, vil der være grund til at fremhæve den rolle, *alderen* spiller i forholdet mellem alkoholkonsum og påvirkethed. Dette har man længe vidst, men materialet viser dette på en slående måde. Såfremt man også i denne forbindelse beregner, hvor mange procent af de undersøgte (som i det hele taget har alkohol i blodet), der har 1,40 ‰ eller derunder, finder man på hele materialet som anført 46 pct., men ser man på de enkelte aldersklasser, fås Alder:

20	20-9	30—9	40—9	mere end 50
84 pct.	56 pct.	45 pct.	39 pct.	38 pct.

altså en meget stor forskel i alkoholkonsum hos de yngre og ældre på det tidspunkt, hvor de bliver anholdt.

Materialet giver ikke noget bidrag til belysning af spørgsmålet om *tilvænnings betydning*, selv om man har forsøgt at dele materialet i to grupper: de, der har angivet et dagligt forbrug af mindst 4 bajere, og de øvrige. Årsagen til, at man ikke finder nogen tydelig forskel i de to grupper, er sikkert, at så godt som alle de undersøgte er personer, som i det daglige liv har et meget betydeligt alkoholforbrug. Desværre rummer oplysningerne heller ikke mulighed for at belyse det vigtige spørgsmål om relationen mellem alkoholpromille, påvirkethed og rusens varighed.

I tabel 3 og fig. 1 er materialet fra København sammenstillet, således at ikke blot forholdet mellem alkoholconcentrationen og påvirketheden, men også dennes grad er angivet,

Tabel 3 viser den procentiske fordeling af alkoholconcentrationen (samlet i lidt større grupper) ved henholdsvis let, middel og svær påvirkning. I fig. 1 har man tilsvarende registreret den procentiske hyppighed for de forskellige påvirkningsgrader inden for hver alkoholconcentration. Man bemærker i tabel 3 den store spredning af blodalkoholværdierne, såvel for de let påvirkede som for de middelsvært påvirkede. Endvidere bemærker man, at forskellen mellem alkoholconcentrationen for let og middelsvært påvirkede i høj grad falder inden for samme område, og først ved de svært påvirkede er der tale om en virkelig forskydning.

Tabel 3.

Påvirkningsgrad.

‰	let	middel	svært	beruset
	pct.	pct.	pct.	pct.
0	0,5	0	0	0
0,20—0,79	9,1	2,8	0	0
0,80—1,39	28,4	11,7	7,3	4
1,40—1,99	40,4	45,4	23,6	28
2,00—2,59	18,8	34,9	46,3	32
2,60—3,19	2,5	4,8	19,1	32
3,20	0,3	0,4	3,7	4
	100,0	100,0	100,0	100,0
Ialt undersøgt i København 691.....	307	249	110	25

Fordelingen af alkoholpromillen udtrykt i pct. inden for hver enkelt påvirkningsgrad på grundlag af undersøgelserne foretaget i København 1947, ialt 691.



Fig. 1.

Den procentiske fordeling af de forskellige påvirkningsgrader indenfor hver alkoholpromille interval:

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 1) Ikke påvirket. | 5) Påvirket i middel grad. |
| 2) Ikke sikkert påvirket. | 6) Påvirket i svær grad. |
| 3) Ganske let påvirket. | 7) Beruset. |
| 4) Påvirket i let grad. | |

Fig. 1 giver et meget illustrerende billede af hele *forholdet mellem alkoholkoncentrationen og påvirkethedsgraden*, således som denne bedømmes ved den obligatoriske „spiritusprøve“, når denne udføres af læger med speciel erfaring i denne metode. Jeg har her medtaget gruppen „ikke sikkert påvirket“, som i de andre tabeller indgår under „ikke påvirket“, men som oftest er udtryk for tegn på påvirkning, som lægen ikke tør anse for fuldt bevisende. Også ved høje blodpromiller kan man af og til se diagnosen „ikke sikkert påvirket“. At det her er „spiritusprøven“'s mangelfuldhed, der gør sig gældende, vil ofte være let at se.

Jeg skal nævne et eksempel, jeg selv har undersøgt (1948). Ved undersøgelse af den pågældende mand i fyrrerne fandtes kun meget vage tegn på påvirkning. Jeg erklærede ham for „ikke sikkert påvirket“, og politiet anså ham heller ikke for påvirket. Blodalkohol 2,20 ‰. At vedkommende i virkeligheden var påvirket i svær grad, viste de senere oplysninger. Han havde kørt slingrende gennem gaden i stor fart og havde til slut beskadiget bilen stærkt ved at køre mod en lygtepæl. Der var ingen tvivl om, at hans meget beherskede, kultiverede opførsel og overordentlige opstramning havde ført såvel læge som politi bag lyset.

Også gruppen „ganske let påvirket“ er taget for sig selv og ikke som ellers sammen med de øvrige „let påvirkede“.

Ved et nærmere studium af fig. 1 kan man ikke undgå at bemærke, hvorledes hver påvirkningsgrad varierer på samme måde, d. v. s. påvirkningsgradens procentiske hyppighed stiger på samme måde, blot begyndende fra en højere alkoholkoncentration, jo højere grad det drejer sig om.

Det, der iøvrigt især springer i øjnene, er, hvor få af de sigtede personer, der har været i stand til at klare spiritusprøven. Man lægger mærke til, at gruppen „ikke sikkert påvirket“ særlig spiller en rolle mellem 0,40 og 0,80 ‰, netop det område, hvor muligheden for at skjule en tydelig påvirkning er særlig stor. Den noget vage konklusion „ganske let“ spiller endnu en rolle indtil 1,40 ‰. Medens en alkoholkoncentration fra 1,20 og nedad i det væsentlige giver konklusionen „let påvirket“, må man hævde, at *værdier mellem 1,20 og 2,00 ‰ ikke i sig selv giver nogen vejledning til bedømmelsen af påvirkningsgraden*. Først når man kommer op over 2,00 ‰, vil der være en væsentlig grund til at antage, at den pågældende ved en klinisk prøve ville være fundet svært eller middelsvært påvirket. Denne variabilitet er ikke blot et udtryk for den enkeltes „følsomhed“ for alkohol og hans evne til at stramme sig op, men er sikkert også en følge af, at de forskellige er undersøgt på et forskelligt stadium af rusen.

Når vi nu skal se på betydningen af disse undersøgelsesmetoder, må man huske, at de hver for sig kan give dommeren meget værdifulde oplysninger, men udnyttelsen af dem i kombination med hinanden giver det vigtigste resultat.

„*Spiritustrøven*“ er, som det allerede gang på gang er fremhævet, en meget grov prøve, og det må anses for hævet over enhver tvivl, at *en person, som ikke er i stand til at klare denne prøve, heller ikke er egnet til at føre automobil*. Det er muligt, at det vil gå godt, men vi må frygte, at han ikke klarer en vanskelig situation, og vi har absolut ingen sikkerhed for, at den opstramning, som er årsagen til, at det går godt, vil opretholdes under hele kørslen.

Det, at man finder en lav alkoholpromille, spiller forsåvidt ingen rolle i denne sammenhæng, det viser kun, i hvor ringe grad vedkommende er i stand til at stramme sig op.

Uegnetheden til at føre bil stiger selvfølgelig med den fundne påvirkningsgrad, men

det forhold, at en person findes „ikke påvirket" ved spiritusprøven, er langt fra nogen garanti for, at han ikke i praksis må betragtes som spirituspåvirket — og det er muligt, at han ganske kort før undersøgelsen har ført sin bil på en såvel for ham selv som for andre yderst livsfarlig måde. Det tilsyneladende misforhold er fremkommet ved, at han først er begyndt at stramme sig op, efter at han udefra er blevet gjort opmærksom på sin tilstand.

Jeg vil benytte lejligheden til at fremhæve, at *der ved „spiritusprøven" er en meget stor forskel på det billede, man ser, når man undersøger en ganske nøgtern mand, og når man undersøger en, som man betegner som ikke påvirket, men som har nydt en del spiritus* (i hvert fald allerede fra 0,7 ‰). Man har lejlighed til at studere dette forhold, når man foretager en „spiritusprøve" hos en person, der har været impliceret i en alvorlig trafikulykke og derfor undersøges for en „ordens skyld". Sådanne personer er ofte så chockerede af den ulykke, de har forårsaget, at de næsten ikke kan klare de forskellige prøver, og alligevel er man ikke et øjeblik i tvivl om, at det er en ganske ædru mand, man har for sig. (Personer, som har nydt spiritus og kommer i en sådan situation, er overordentlig vanskelige at bedømme)

Blodalkoholbestemmelsen giver os først og fremmest sikkerhed for, at vedkommende har drukket spiritus, og et skøn om, hvor meget han har drukket. Ved hjælp af visse beregninger, som herhjemme altid foretages af retslægerådets særlige specialister, er man i stand til på grundlag af den fundne alkohol promille at bestemme, hvor meget alkohol der i undersøgelsesøjeblikket findes i undersøgtes legeme. Ved yderligere beregninger kan man beregne, hvor meget alkohol der er forbrændt i legemet i tiden efter, at alkoholkonsumet begyndte (der forbrænder nemlig lige meget hver tidsenhed).

Der er grund til at fremhæve den selvstændige betydning, denne beregning har, som et bevis for, at den sigtede *har drukket så meget*, at han måtte vide, at han ved alligevel at køre bil kan komme til at udsætte sig selv og andre for fare — og i hvert fald sig selv for at blive dømt efter motorlovens § 24.

En særlig betydning har blodalkoholbestemmelserne haft i den første tid, hvor de blev anvendt, ved at bevise, hvor stor betydning den kliniske spiritusprøve havde, og derigennem, at den hidtidige mistillid til denne prøve havde været ganske uberettiget. Der er ingen tvivl om, at den store interesse, som kampen mod de berusede motorvognsførere nu har i befolkningen, skyldes, at man gennem blodalkoholbestemmelserne har fået bevis for, at de påvirkede førere altid har drukket store mængder spiritus — og ikke kun de 2 pilsnere, der nu som dengang ofte figurerer i forklaringerne som eneste alkoholnydelse.

Det vil være rimeligt at kaste et blik på *andre undersøgelser*, der er foretaget til *belysning af forholdet mellem blodalkoholkoncentrationen og tegn på påvirkethed*. Særligt vil der være grund til at hæfte sig ved de af svenskeren Leonard Goldberg foretagne undersøgelser (Quantitative studies on alcohol tolerance in man, Stockholm 1943), hvor han med fintmærkende forsøgsanordninger har behandlet dette spørgsmål. Han har med stor klarhed vist, at *forsøgspersonens sikkerhed ved de anvendte prøver allerede viser en tydelig forringelse ved 0,40 ‰ alkohol*. Han viste samtidig, at *tilvænningen* til alkoholnydelse spillede en stor rolle. Som gennemsnit af sine forsøg fandt han, at *sikkerheden begyndte at svigte ved 0,33 ‰ hos personer, der aldrig eller så godt som aldrig nød spiritus, ved 0,61 hos folk, der i det daglige var vant til at nyde spiritus, og ved 0,86 ‰ hos forsøgspersoner, der nød betydelige mængder spiritus i deres daglige liv*.

Ved nogle senere forsøg (Svenska Vägförningens Tidsskrift 1948, side 275—82) har han direkte undersøgt alkoholnydelsens indflydelse på automobilkørsel og fundet *en ganske utvivlsom nedsættelse af høredygtigheden ved 0,40 ‰ hos de fleste forsøgspersoner.*

Vi skal nu vende os til det meget omdiskuterede *spørgsmål om anvendelsen af blodalkoholkoncentrationen som eneste middel til at bedømme en mands alkoholpåvirkethed* og derigennem om berettigelsen til at opstille en „*promillegrænse*” til afgørelse af, om en mand bør dømmes for at have ført motorkøretøj i påvirket tilstand. En af grundene til, at man vanskelig kan opnå nogen enighed, ligger nok noget i, at man ikke skarpt definerer, hvad man ønsker.

Venter man at kunne finde en „*promille-grænse*”, som uden andet kendskab til sagen skal give 100 pct.s sikkerhed for, at den sigtede ville være faldet for spiritusprøven, såfremt han var blevet undersøgt, ses det af de anførte tabeller, at dette ville føre til en meget høj promillegrænse, som ingen praktisk betydning ville have.

Såfremt man i stedet for ville have en grænse, som sikrede, at alle, der overskred denne, ville vise ringere sikkerhed ved psykotekniske prøver, ville man kunne opnå en betydelig lavere grænse — formentlig omkring 0,80—1,00 ‰ —, men man kan måske nok hævde, at de materialer, der foreligger på dette område, ikke er så store, at der vil kunne opnås fuldstændig enighed om den biologiske betydning af denne grænse.

Da det måske kan være vanskeligt at opnå enighed om en sådan grænse fra et biologisk synspunkt, ville det være rimeligt at se, hvilke følger det ville have, såfremt man nu rent *praktisk* opstillede en sådan grænse, / *eks.* 1 ‰.

Af tabellerne vil man se, at man i hvert fald for de 80 pct.s vedkommende kunne være sikker på, at de ville være faldet ved den kliniske prøve, såfremt de havde været sigtet for at have ført motorkøretøj i påvirket tilstand. For de resterende 20 pct.s vedkommende ville man for det første kunne hævde, at de havde nydt så meget alkohol, at det på forhånd måtte anses for uforsvarligt at løbe den risiko at køre. For det andet må man ikke glemme, at de fleste af disse personer netop er blevet anholdt, fordi de på grund af deres adfærd har givet anledning til mistanke om at være påvirket. Har en mand opført sig således, at man har anset ham for at være påvirket, og man hos ham finder omkring 1 ‰ alkohol i blodet eller mere, så må man hævde, at dette resultat i høj grad støtter den nævnte antagelse om påvirkethed.

En del af denne diskussion er mere teoretisk; i almindelighed vil der være foretaget andre undersøgelser ud over blodalkoholbestemmelsen, således at det i praksis væsentlig vil være spørgsmålet, om en person, som lægen har givet betegnelsen „ikke påvirket”, men som har mere end 1 ‰, alligevel skal betragtes som påvirket. Da spiritusprøven er så grov en prøve, kan der ikke være tvivl om, at en person, som har vist sin påvirkning på anden måde, og som har mere end 1 ‰, sikkert også må betragtes som påvirket i motorlovens forstand. Har vedkommende ikke på nogen måde vist sig påvirket, har man de psykotekniske prøvers resultater at støtte sig til, såfremt man vil erklære vedkommende uegnet til at have ført motorkøretøj.

Man ville utvivlsomt ikke begå nogen uretfærdighed ved at stemple en mand, som har 1 ‰ i sit blod, som uegnet til at føre bil og dømme ham herefter.

Her mener jeg, at man møder det punkt, som måske er hele årsagen til, at dette spørgsmål stadig kan give anledning til diskussion. Jeg tænker på den ringe mulighed,

der efter motorloven er for at give en mildere straf til grænsetilfældene. Var dette i højere grad muligt, ville det måske være ganske overflødigt at have en stram promille-grænse, idet blodalkoholkoncentrationen i forbindelse med de øvrige oplysninger i sagen ville kunne være tilstrækkelig vejledning for dommeren.

Alkoholpromillen er, som det fremgår af alt det foregående, uegnet til alene at bestemme straffens størrelse, idet alt, hvad der viser, at sigtede har vist nedsat sikkerhed (kørsel, optræden, spiritusprøve), må være skærpende omstændigheder.

Det er iøvrigt rimeligt at minde om, at oplysninger, der findes om sigtedes kørsel og optræden på gerningstiden, ofte vil være af stor værdi. Man må ikke glemme, at en erfarende politimand oftest vil have en betydelig sikkerhed i at afgøre, om en mand er påvirket af spiritus eller ej.

Ved drøftelsen om en promillegrænse kunne man måske med en vis rimelighed foreslå at sætte den så lavt som til 0,50 ‰. Overskridelsen af denne grænse måtte da betragtes som et udtryk for, at vedkommende havde nydt så meget spiritus, at han skulle vide, at han burde have undgået at køre, således som det er foreslået af dommer Sachs. Dette kunne straffes selvstændigt, såfremt han ikke efter motorlovens § 24 var hjemfalden til en større straf.

Kommissionens bemærkninger.

Til trafikken er knyttet store faremomenter, og dette gælder, selv om trafikanten er på højde med sig selv. I hvilken grad spirituspåvirkning forøger den almindelige trafikrisiko, kan efter de foreliggende erfaringer ikke siges med bestemthed. Indtagelse af alkohol har dog efter alle erfaringer en sådan indvirkning på trafikanten, at den i forvejen værende trafikrisiko i væsentlig grad forøges, jfr. herved de i den retsmedicinske afhandling omtalte, af den svenske læge, dr. L. Goldberg, foretagne forsøg angående indtagelse af selv små mængder alkohol.

Det er formentlig tvivlsomt, i hvilket omfang straffetruslen virker adfældsbestemende (generalpræventivt) på et område som det omhandlede. Kommissionen har i første række rettet sin opmærksomhed mod den forebyggelse af overtrædelser, der ligger i *propaganda og oplysning*. Propaganda vej en er også betrådt med henblik på forebyggelse af færdselsforseelser som følge af alkoholpåvirkning. Politiet — navnlig det københavnske politi — søger på forskellig måde, således f. eks. i radioudsendelser, at advare motorførere mod kørsel i spirituspåvirket tilstand. Også justitsministeriets udvalg for større færdselsikkerhed og landsforeningen „Den personlige Friheds Værn" har søgt at bidrage til udvidet oplysning om de heromhandlede spørgsmål; eksempelvis kan nævnes, at de to sidste institutioner har foranlediget, at der til hver ny erhverver af kørekort uddeles en brochure, hvori man advares mod at sætte sig ved rattet selv efter indtagelse af forholdsvis ringe kvanta alkohol. Brochuren er godkendt af justitsministeriet til udlevering til landets politikontorer. Afholdsorgan i sationerne har som et naturligt led i deres virksomhed for at fremme ædrueligheden også udfoldet bestræbelser for propaganda mod kørsel i spirituspåvirket tilstand. Der er for kommissionen ingen tvivl om, at den almindelige oplysning og den specielle propaganda efterhånden har ført til, at den offentlige mening i dag tager afstand fra kørsel i alkoholpåvirket tilstand. Der er dog endnu områder, hvor der bør kunne opnås yderligere resultater. Kommissionen skønner, at der blandt visse førere — særlig erhvervs-mæssige med hårdt arbejde — findes indgroede alkoholvaner, og at der ikke i alle kredse hersker den fornødne forståelse af, at det er dadelværdigt at føre motorkøretøj endog efter indtagelse af betydelige kvantiteter alkohol, og der henvises tillige i denne forbindelse undertiden til, at indtagelse af alkohol tværtimod gør vedkommende bedre egnet til at føre motorkøretøj. Det ligger iøvrigt i selve alkoholnydelsens natur, at ansvarsbevidstheden svækkes, og selvkritikken formindskes. Det er efter kommissionens opfattelse ønskeligt at kunne nå til at fastslå, at føring af motorkøretøj i påvirket tilstand er en umoralsk og ansvarsløs handling, som af samfundet vurderes som noget forkasteligt, og kommissionen vilde foretrække, om dette kunne nås allerede ad propaganda- og oplysnings vej en, hvor stor betydning det end har, at de straffe, der idømmes, virkelig er udtryk for, at handlingen har den nævnte karakter. Kommissionen kan derfor anbefale, at det igangværende arbejde på dette område yderligere intensiveres.

For at opnå det ønskede resultat vil det ikke være tilstrækkeligt at begrænse sig til frivillighedens vej, og kommissionen har herefter overvejet, om oplysningsvirksomheden m. v. vil kunne støttes derved, at man tillige tager *andre midler* i brug.

Det første spørgsmål, man her kan rejse, er dette, om det er muligt *inden kørekortets udfærdigelse* at foretage en mere effektiv undersøgelse af den pågældendes ædruelighed. Efter motorlovens §21, stk. 2, er det for udfærdigelse af kørekort bl. a. en betingelse, at vedkommende er ædruelig, jfr. endvidere paragraffens stk. 7, hvorefter den pågældende ved kørekortets udløb efter 5 års forløb påny må godtgøre, at han fremdeles er ædruelig. Denne dokumentation skulle tidligere produceres i form af en ædruelighedsattest underskrevet af to pålidelige personer, jfr. bestemmelsen i § 43 i bekendtgørelse om motorkøretøjer af 30. juni 1932. Denne bestemmelse er nu bortfaldet, jfr. justitsministeriets bekendtgørelse af 4. september 1950 om ændring i den nævnte bekendtgørelse. Efter bekendtgørelsens § 43, stk. 5, kan førerbevis ikke udstedes til personer, som efter de for politiet foreliggende oplysninger ikke kan anses for ædruelige. Det ville efter kommissionens opfattelse være ønskeligt, om politiet i højere grad end hidtil undersøgte, om den, der vil erhverve førerbevis, kan siges at have ført et ædrueligt levned, ligesom det må anses af betydning, at politiet har opmærksomheden henvendt på den mulighed, at en fører, som ved udstedelsen af førerbeviset måtte anses for ædruelig, senere gør sig skyldig i sådanne forhold, at han ikke længere kan betragtes som ædruelig.

Kommissionens opmærksomhed har været rettet mod spørgsmålet om, hvorvidt det *få grundlag af den gældende lovgivning* vil være muligt at skærpe samfundets reaktion overfor de omhandlede forseelser. De problemer, der i denne forbindelse bør berøres, er dels, i hvilket omfang der rejses tiltale, dels i hvilket omfang den gældende strafferamme udnyttes. Kommissionen peger på, at der muligt vil kunne opnås en forbedring i retstilstanden ved hyppigere tiltalerejsning — navnlig i tilfælde, hvor der er kliniske tegn på påvirkethed, men hvor alkoholpromillen er mindre end 1 — og eventuelt ved idømmelse af strengere straffe, og henviser til, at der allerede inden for den gældende lovgivnings rammer synes at være mulighed for hyppigere tiltalerejsning og idømmelse af strengere straffe, således at det, såfremt en skærpet reaktion overfor forseelser af den heromhandlede art skønnes opportunt, ikke på forhånd synes nødvendigt at søge skærpselsen istandbragt gennem nye retsregler.

Man har herudover overvejet, om det, uanset det betænkelige i en „inflatorkisk“ strafudvikling, kan anses for hensigtsmæssigt gennem eventuelt *skærpede straffebestemmelser* at søge antallet af forseelser nedbragt. Om dette spørgsmål skal kommissionen indskrænke sig til at henvise til de i den juridiske afhandling indeholdte betragtninger. I tilslutning til de foran gjorte bemærkninger angående det ønskelige i gennem oplysning og propaganda at tilvejebringe en mentalitetsændring hos visse førere undlader man dog ikke at henlede opmærksomheden på, hvad der er fremhævet i den juridiske afhandling: at skærpede straffebestemmelser vil kunne bidrage til at understrege samfundets afstandtagen fra spirituspåvirkede førere, og således, uanset spørgsmålet om, hvorvidt skærpede straffebestemmelser har nogen yderligere generalpræventiv effekt, kunne understøtte propaganda- og oplysningsarbejdet.

Kommissionen har opholdt sig ved *den særlige formulering af motorlovens § 24, stk. 1*, hvorefter det afgørende for, om der foreligger en overtrædelse, er, om den pågældende på grund af nydelse af spirituøse drikke ikke er i stand til at føre motorkøretøj på betryggende måde.

Skønnet over, om en person på grund af spiritusnydelse er ude af stand til at føre

motorkøretøj på betryggende måde, træffes på basis af den kliniske undersøgelse og undersøgelsen af blod og urin under hensyn til samtlige foreliggende omstændigheder. Der er navnlig ikke i dansk ret sådanne *præsumptionsregler*, som findes i norsk og svensk ret, hvor-efter tilstedeværelsen af et vist kvantum alkohol i blodet vil kunne afgive grundlag for idømmelse af straf. Kommissionen har dvælet ved dette spørgsmål og drøftet det med repræsentanter for de øvrige nordiske alkoholkomiteer. Efter norsk ret er forholdet det, at en fører, såfremt han har en større alkoholkoncentration i blodet end 0,5 ‰, i hvert fald anses for at være påvirket af alkohol. I den af den norske ædruelighedskomité i marts måned 1950 afgivne indstilling nr. 3 angående forslag til ændringer i den norske motorlov m. v. har man efter en drøftelse af spørgsmålet om en nedsættelse af denne grænse fastholdt grænsen 0,5. Efter svensk ret straffes den, der har været så påvirket af stærke drikke, at det ikke kan antages, at han på betryggende måde har kunnet føre motorvogn. Straffen er fængsel i højst 1 år eller under formildende omstændigheder dagsbøder. Det bestemmes videre, at føreren, såfremt han har en alkoholkoncentration i blodet på 1,5 ‰ eller derover, anses for påvirket af stærke drikke som foran angivet. Såfremt det ikke bevises, at føreren har været så påvirket som foran angivet, men har en alkoholkoncentration på mellem 0,8 og 1,5 ‰, er straffen dagsbøder eller fængsel i højst 6 måneder. En regel efter norsk eller svensk mønster, hvor man end ville vælge at lægge grænsen, er en klar regel, der kunne simplificere en række sager. Såfremt grænsen blev sat på et ikke for lavt tal, ville de iøvrigt berettigede argumenter mod en sådan regel tabe i vægt, men i så fald ville reglen blive mindre virkningsfuld. Sættes grænsen lavt, som den er sat i norsk lovgivning, synes reglen på den anden side efter retsopfattelsen her i landet at blive for hård, i hvert fald, hvis frihedsstraf skal idømmes. Kommissionen er betænkelig ved at knæsette det pågældende princip. De individuelle forskelligheder og de modsætningslutninger, der ville blive draget, taler nærmest i retning af at bibeholde den nuværende konkrete vurdering af, om vedkommende har været uegnet til at føre motorkøretøj.

Omend kommissionen således ikke mener at kunne anbefale indførelsen af en fikseret promillegrænse som eneføgende for, om en person skal anses som uegnet til at føre motorkøretøj på betryggende måde med deraf følgende retsvirkninger efter motorlovens § 24, jfr. §§ 41 og 42, må kommissionen, særlig under hensyntagen til de af dr. L. Goldberg udførte forsøg, være af den mening, at kørsel selv efter nydelsen af de relativt små mængder alkohol, som dr. Goldberg omtaler, indebærer en fare for færdselssikkerheden. Kommissionen ville derfor finde det velbegrundet, om det bliver fastslået, at også kørsel under sådanne omstændigheder er utilstedelig og således kan begrunde indskriden fra det offentliges side. Kommissionen har herved også taget i betragtning det i den juridiske afhandling anførte om, at det er en svaghed ved de nugældende regler, at de ved at tolerere en vis alkoholydelse leder vedkommende ind på et skråplan og derved svækker straffe truslen, idet den først melder sig på et tidspunkt, hvor den pågældende har indtaget en sådan mængde alkohol, at den generalpræventive virkning må antages svækket.

Under hensyn til det ovenfor udviklede foreslår kommissionen, at der i motorloven skabes hjemmel for, at der idømmes en person, som under kørsel med motorkøretøj antræffes med en alkoholpromille på kørselstidspunktet, som med sikkerhed mindst andrager 0,6, straf af bøde, selv om det iøvrigt i sagen oplyste ikke giver grundlag for domfældelse efter motorlovens § 24, stk. 1.

Kommissionen har overvejet, om *skærpede bestemmelser iøvrigt* måtte kunne føre til en nedsættelse af antallet af overtrædelser af den gældende lovgivning. Sådanne skærpede regler kunne i første række tage sigte på det tidsrum, for hvilket *førerbeviset* frakendes, samt

på skærpede bestemmelser med hensyn **til** tilbagelevering af kørekort. Frakendelse af kørekort bør ikke anses for en straffeforanstaltning, men udsigten til frakendelse har iøvrigt utvivlsomt en betydelig generalpræventiv effekt. Frakendelsen må ses som udtryk for samfundets krav på, at visse førere forhindres i at føre motorkøretøj. Det må i hvert enkelt tilfælde tages op til bedømmelse, om den pågældende fører har ført en sådan vandel, at det er ubetænkeligt at lade ham fortsætte som fører, eller omvendt betænkeligt, at han vedbliver at køre, således at kørekortet f. eks. bør inddrages for stedse, såfremt vedkommende er forfalden til spiritusnydelse eller hyppigt gør sig skyldig i alkoholmisbrug. Kommissionen undlader ikke at henlede opmærksomheden på, at en gennemgang af de fra rets- og politikredsene indkomne besvarelser udviser, at man adskillige steder er af den opfattelse, at det tidsrum, for hvilket kørekortet frakendes, mindst bør være 1 år. Kommissionen kan slutte sig til denne opfattelse som en almindelig regel, dog at der som foran nævnt bør være mulighed for at graduere tidsrummet til begge sider af 1 år. Det anføres i denne forbindelse ofte, at frakendelsen af kørekort rammer erhvervschauffører ulige mere end dem, der ikke behøver køretøjet i deres erhverv. Dette, at en foranstaltning virker hårdere for nogle end for andre, er formentlig ikke noget for frakendelse af førerbevis specielt. Frihedsstraf vil ofte have en sådan virkning, og hertil kommer, at det synes vanskeligt at udforme regler, der gradueres efter den pågældendes erhvervsmæssige behov for at føre motorkøretøj. Det bør endelig anføres, at den påvirkede erhvervschauffør udsætter flere menneskeliv for fare end den private motorfører, og at den skade, som påvirkede erhvervschauffører forvolder, på grund af køretøjets størrelse og last ofte overstiger den skade, der forårsages ved andre automobilulykker.

Under henvisning til det foran anførte om tilbagelevering af frakendte førerbeviser bør det i motorloven fastsættes, at den, der anden gang, eller under særlig skærpende omstændigheder første gang, er blevet dømt for at have overtrådt motorlovens § 24 og i forbindelse dermed har mistet retten til at føre motorkøretøj i en nærmere fastsat periode, ikke automatisk skal kunne få sit førerbevis tilbage, når fortabelsestiden er udløbet. Det skal kun kunne ske efter politiets, eventuelt justitsministeriets bestemmelse under hensyn **til**, om det efter de foreliggende oplysninger om hans vandel kan siges, at han i den forløbne tid har ført et ædrueligt levned (jfr. § 43 i den foran nævnte bekendtgørelse).

I denne forbindelse har kommissionen nærmere overvejet de principper, der er nedlagt i den norske lovgivning om *pligtsmæssig afholdenhed fra alkoholnydelse for bl. a. erhvervschauffører*. Disse bestemmelser, der iøvrigt er nærmere omtalt i den afkommissionen af 1934 udgivne materialesamling II, side 83—85, findes i lov nr. 2 af 16. juli 1936 om pligtsmæssig afholdenhed fra alkoholnydelse for personer i visse stillinger. Denne lov bygger på en ældre lov af 1916 med tillæg af 1935, men iøvrigt suppleres loven på vigtige områder af bestemmelserne i den almindelige motorlov. Rammerne for loven af 1936 er angivet ved dens titel. Den omfatter personer, der indehaver visse stillinger, medens den almindelige motorlov tager sigte på enhver, som kører eller prøver at køre motorvogn i påvirket tilstand. I den af den norske ædruelighedskomité i marts måned 1950 afgivne indstilling nr. 3 har komiteen overvejet spørgsmålet om at udvide loven til at omfatte al motorkørsel. Komiteens flertal har dog ikke ment at kunne stille forslag herom. Loven rammer det formelle: at nyde alkohol „i tjenesten“ eller i en vis tid forud for denne, medens motorloven som nævnt lægger vægt på, om alkoholnydelsen har medført påvirkning.

Pligten til afhold fra alkoholnydelse omfatter efter loven af 1936 personer, som tjenestegør bl. a. „som fører af motorvogn i stilling eller yrke, som medfører befordring af personer eller gods“. Tjenestetiden beregnes som tidsrummet fra den tid, da vedkommende

i henhold til sine tjenesteplichter påbegynder udøvelsen af sådant arbejde, som stillingen kræver, og indtil arbejdet sluttet. Forbudet omfatter desuden 8 timer forud for den tid, tjenesten begynder, medmindre det bliver nødvendigt at benytte stedfortræder, og der i så fald ikke kan gives denne så langt et varsel. Med nydelse af alkohol i tjenestetiden lige-stilles endvidere, at vedkommende i tjenestetiden har større alkoholkoncentration i blodet end 0,5 promille. Såfremt en sådan alkoholkoncentration kan føres tilbage til et forbrug indenfor 8 timer før tjenestetidens påbegyndelse, rammes forholdet af de foran nævnte bestemmelser. Men loven rammer også en alkoholkoncentration, selv om alkoholnydelsen har fundet sted før de 8 timer.

Den nævnte lov af 1936 bestemmer endelig som et yderligere skærpende moment, at bestemmelsen finder anvendelse, såfremt en af loven omfattet fører uden for tjenesten befordrer personer eller gods i en motorvogn, som ellers bliver brugt i tjenestøjemed. Også bestemmelsen om den foran nævnte alkoholkoncentration finder anvendelse i sådanne tilfælde.

Det norske forbud omfatter ikke nydelsen af alkoholsvagt øl, d. v. s. øl med 2,50 vol. pct. alkoholstyrke og derunder, idet det er anført, at nydelsen af sådant øl erfaringsmæssigt ikke medfører den foran angivne alkoholkoncentration.

Kommissionen har drøftet den norske lovgivning om pligtmæssig afholdenhed fra alkoholnydelse for visse førere med repræsentanter for den norske ærdelighedskomiteé. Ud fra den betragtning, at erhvervschauffører betjener offentligheden, kunne man overveje at stille større krav til denne gruppe førere. På den anden side har disse chauffører normalt større rutine, og der ligger en stor generalprævention i dette, at en dom for alkoholpåvirket kørsel vil kunne skade vedkommende i hans erhverv. Bestemmelser som de norske må i realiteten betragtes som indeholdende et alkoholforbud for de af loven omfattede førere. Kommissionens flertal finder det ikke rimeligt at afskære personer fra at nyde selv det mindste kvantum stærke drikke under kørslen eller et vist tidsrum før dennes påbegyndelse. Almindelige betragtninger angående den personlige frihed synes at måtte føre til, at lovgivningen ikke principielt bør stille sig hindrende i vejen for et mådeholdent forbrug af alkoholholdige drikke i forbindelse med føring af motorkøretøj, så længe motorlovens bestemmelser iøvrigt overholdes. Man mener således ikke at kunne foreslå, at der gøres skridt til indførelse her i landet af en tilsvarende lovgivning som den norske. Det er iøvrigt ikke alene principielle betæneligheder, man mener at kunne fremføre overfor bestemmelser af denne karakter; også hensynet til vanskelighederne ved at føre den fornødne kontrol med bestemmelse-ernes overholdelse taler imod en sådan ordnings gennemførelse. Et mindretal (Bendixen, Dahlerup-Petersen, Adolph Hansen, Markersen, Randkær og Rosenkjær) anbefaler dog, at der gennemføres regler, hvorefter det forbydes erhvervschauffører at nyde stærke drikke i tjenestetiden.

I denne forbindelse bemærkes, at den norske ærdelighedskomiteé, der, som foran omtalt, ikke har ment at kunne foreslå, at 1936-loven kom til at omfatte også andre førere, i den foran nævnte betænkning har stillet forslag om indførelse af et forbud mod nydelse af alkohol, bortset fra øl af klasse I, i et tidsrum af 3 timer før kørslens påbegyndelse. Heller ikke en sådan lovgivning mener kommissionen at kunne anbefale. Foruden til de foran fremhævede indvendinger med en lovgivning som den norske lov af 1936 kan henvises til — hvad også er gjort under behandlingen af det norske forslag — at mange førere, f. eks. læger, ofte har anledning til at føre motorkøretøjer uden varsel, og at det i sådanne tilfælde ikke ville være rimeligt at have regler, der forbød indtagelse af selv beskedne kvanta alkohol et vist tidsrum før kørslens påbegyndelse.

Yderligere skærpede regler kunne i første række tage sigte på sådanne foranstaltninger, der skærper den pågældendes *økonomiske* interesse i at undgå lovovertrædelser. Som eksempel på økonomiske sanktioner kan nævnes *regresbestemmelsen* i motorlovens § 39, stk. 7. Efter den pågældende bestemmelse i motorloven, således som denne er ændret ved § 8 i lov nr. 255 af 27. maj 1950, har forsikringsselskabet regres mod enhver, der efter motorlovens § 38, stk. 6, er ansvarlig for skaden, såfremt den pågældende har forvoldt skaden ved forsæt eller grov uagtsomhed. Medens motorloven af 1932 kun indrømmede forsikringsselskabet regres mod forsikringstageren — ejeren — er regresmuligheden herefter udvidet til også at omfatte brugeren eller føreren. Ifølge motorlovens § 39, stk. 8, er det forbudt at dække det pågældende regreskrav ved forsikring, og efter justitsministeriets bekendtgørelse nr. 314 af 22. december 1927, § 16, stk. 2, der ikke ses ændret ved justitsministeriets bekendtgørelse nr. 317 af 30. juni 1950, skal forsikringspolicerne indeholde gengivelse af bestemmelserne i lovens § 39, stk. 7. Såfremt det oplyses, at et forsikringsselskab ikke har gjort regresret gældende i tilfælde, hvor denne efter justitsministeriets skøn burde være gjort gældende, vil anerkendelsen til at tegne lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer blive taget tilbage, **jfr.** den foran nævnte bekendtgørelse af 22. december 1927, § 16, 2. stk., in fine.

Som nævnt har forsikringsselskaberne alene regres, såfremt den pågældende ansvarlige ved forsæt eller grov uagtsomhed har forvoldt skaden, og efter domspraksis kan der forekomme skader, der skyldes spirituspåvirkning, men som ikke falder ind under selskabernes regrespligt, fordi de ikke anses som opstået ved grov uagtsomhed. Såvidt vides er det almindeligt, at forsikringsselskaberne i deres policer optager bestemmelser, hvorved man forbeholder sig regres overfor forsikringstageren m. v. i videre omfang end den ifølge motorlovens § 39, stk. 7, hjemlede regres, og at dette regresforbehold ikke alene tages for ansvarsforsikringer, men tillige for kaskoforsikringer. Eksempelvis kan det nævnes, at det i nogle policer anføres, „at forsikringen ikke dækker, når skaden er opstået, medens et forsikret motorkøretøj med forsikringstagerens vidende styredes af en spirituspåvirket person". Man ser også policer, hvori det anføres, at selskabet er pligtigt at søge regres efter lovens § 39, stk. 7, og at selskabet tillige forbeholder sig regres, bl. a. „når køretøjet med medlemmets billigelse styredes af fører, der ikke havde officielt kørebevis, eller som var beruset eller i de sidste timer forinden skaden havde drukket spiritus til overmål". Også for kaskoforsikring, der for samtlige selskaber sammenregnet er tegnet for knapt 60 pct. af samtlige motorkøretøjer, optages i policen bestemmelser svarende til de foran eksempelvis anførte. Det er således urdertiden anført, at forsikringen ikke omfatter „skade, som af forsikringstageren forårsages med forsæt eller ved grov uagtsomhed. . . . , eller når motorkøretøjet med forsikringstagerens vidende føres af en person, der er i spirituspåvirket eller utilregnelig tilstand". Endvidere kan nævnes, at visse policer indeholder den bestemmelse, at foreningen ikke dækker „skade sket under sådanne omstændigheder, at foreningen efter reglerne i § 2 (om, ansvarsforsikring) ville have regres med medlemmet".

Statistik over, hvor ofte regres gøres gældende af forsikringsselskaberne på grund af skader forårsaget af spirituspåvirkning, foreligger ikke, men ifølge justitsministeriets ovennævnte bekendtgørelse af 22. december 1927 § 20, 1. stk., skal selskaberne for ansvarsforsikringens vedkommende årligt til justitsministeriet indberette bl. a. oplysninger om samtlige regressager. Den senest foreliggende statistik tager sigte på året 1948, i hvilket år regresansvar efter motorlovens § 39, stk. 7, er gjort gældende vedrørende 100 skader. Det samlede antal ansvarsskader androg 30 429. Der indkom 33 571 kr. ved de pågældende regressager. For året 1947 var det tilsvarende antal 83 skader og det indkomne beløb 59 938 kr. Disse tal synes ret små, og man synes af tallene at kunne udlede, at regrestilfælde angå-

ende skader, der skyldes spirituspåvirkning, har været meget beskedne. I forbindelse med afgivelse af oplysningerne om regres skal afgives en udtalelse om, at regresansvar er gjort gældende i alle tilfælde, hvor det er skønnet muligt at gennemføre det. Det må imidlertid antages, at selskaberne, der som nævnt i policerne forbeholder sig videregående regres end den lovpligtige og herved bl. a. også har forbeholdt sig regres for kaskoforsikringens vedkommende, er tilbageholdende med i praksis at udnytte disse policebestemmelser, hvorved det vist kan formodes at spille en rolle, at udviklingen er gået i retning af, at samtlige forsikringer for den enkelte forsikringstager samles i et enkelt selskab, og at selskaberne ikke er interesseret i at føre en hård politik overfor selskabets kunder.

Ifølge domspraksis er forholdet således dette, at den omstændighed, at føreren har været således påvirket af spiritus, at han er dømt for overtrædelse af motorlovens § 24, stk. 1, ikke findes ubetinget afgørende for, om føreren har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed, og det vil af det udviklede endvidere ses, at der ikke er nogen sikkerhed for, at forsikringsselskaberne, uanset eventuelle forbehold herom i policerne, gør regres gældende. Den foretagne undersøgelse udviser, at den overvejende opfattelse af spørgsmålet om, hvorvidt en skærpelse på dette punkt kan fremkalde en forøget generalprævention, er den, at man ikke kan forvente større resultater af strengere regler. Kommissionen er, navnlig efter at regresmuligheden ved den foran nævnte lov af 27. maj 1950 er udvidet til også at omfatte brugeren eller føreren, af den opfattelse, at man næppe vil kunne opnå nogen yderligere generalprævention på basis af regresreglerne.

Kommissionen har drøftet, om *andre skærfeiser* på det foreliggende område vil kunne bidrage til en forøget generalprævention. Man har i så henseende navnlig haft opmærksomheden henvendt på, at der kunne være anledning til at anvende *en væsentlig strengere straf*, ikke alene hvor der foreligger uagtsomt manddrab, men også i sådanne andre tilfælde, hvor der foreligger grovere person- eller tingskade. Uanset at der, således som anført i den juridiske afhandling, ikke nødvendigvis foreligger større uagtsomhed i tilfælde af den pågældende art, vil strenge domme, når ulykken har haft særlig alvorlige følger, kunne være velbegrundede, og sådanne vil i hvert fald kunne opnås, når der tillige rejses tiltale efter straffelovens bestemmelser om uagtsom legemsbeskadigelse. Muligt vil det i så fald til gengæld i tilfælde af første gangs begåede overtrædelser i nogen grad kunne forsvares, hvor ingen skade er sket, og forholdene iøvrigt taler derfor, at indakrænke sig til betingede domme, eventuelt kombineret med andre retsfølger, f. eks. frakendelse af kørekort.

Spirituspåvirkede førere *indtager ofte alkohol efter et uheld*, muligt for at få en stimulanse efter chokvirkningen, men vel hyppigst for på denne måde at kunne tilsløre skyldforholdet. I den af den norske ædruelighedskomité i marts 1950 afgivne betænkning har komiteen i sammenhæng med sit foran omtalte forslag om forbud mod nydelse af spiritus i 3 timer før kørslen fremsat forslag om etablering af et forbud for førere mod nydelse af alkohol i de første 3 timer efter, at kørslen er afsluttet, såfremt den pågældende forstår eller må forstå, at der kan blive indledet politietforskning på grund af kørslen. Det er foreslået, at dette forbud ikke gælder, når politiet har taget blodprøve af trafikanten eller har bestemt, at blodprøve ikke skal tages. I bemærkningerne til det pågældende forslag siges det, at forslaget skyldes ønsket om at hindre, at beviset for førerens tilstand på et tidligere tidspunkt skal kunne ødelægges ved, at han nyder alkohol efter kørslen. Den norske komité anfører videre at være opmærksom på, at det foreslåede forbud strider mod det sædvanlige princip i straffelovgivningen om, at gerningsmanden selv straffrit kan unddrage eller ødelægge beviserne i sin egen sag. Nærværende kommission kan i princippet

tiltræde de af den norske komité fremsatte betragtninger. Under hensyn til muligheden for at kunne skaffe sig den bedste sikkerhed for konstatering af alkoholkoncentrationen i blodet på kørselstidspunktet — skadestidsspunktet — er det uheldigt, at billedet på grund af senere alkoholnydelse fortegnes og udviskes. Kommissionen nærer ingen betænkelighed ved at anbefale, at der skabes hjemmel for på linie med det norske forslag at anse en med føje mistænkt senere indtagelse af alkohol som et selvstændigt strafværdigt forhold.

Man har endvidere overvejet, om der var anledning til at foreslå udvidet strafansvaret til at omfatte *andre end føreren* eller de personer, der ved at overlade føringen til en påvirket chauffør eller som ifølge de almindelige meddelagtighedsregler, må antages at være strafskyldige. En sådan eventuel regel kunne føre til, at passagerer får et selvstændigt strafansvar. Den norske ærdelighedskomité er i den nævnte betænkning også inde på dette spørgsmål. Man har været opmærksom på, at et straffebud i så henseende ville kunne skabe vanskeligheder med hensyn til bevisførelsen, idet vedkommende passager i de fleste sager ville blive sat ud af spillet som vidne. Man fandt endvidere, at regler af den omhandlede art ville være en altfor vidtgående foranstaltning overfor personer, som ikke aktivt har deltaget i den egentlige strafbare handling. Nærværende kommission kan tiltræde disse betragtninger. Såfremt der ikke foreligger strafbar medvirken, vil det ikke være i overensstemmelse med den almindelige retsfølelse at statuere et medansvar. Der kan være forbundet et moralsk ansvar med at indvillige i at køre med en påvirket fører ved rattet. At gøre en letsindig passivitet til en strafværdig handling vil dog ikke harmonere med den almindelige opfattelse af, hvad der er rimeligt.

I denne forbindelse har kommissionen haft opmærksomheden henvendt på bestemmelsen i motorlovens § 24, stk. 2, hvorefter *værten eller dennes stedfortræder* skal gøre sit til at hindre, at en person, der i vedkommende restaurant har nydt spiritus, således at han ikke er i stand til at føre motorkøretøj på betryggende måde, sætter sig ved rattet. Der har været tanker fremme om at udvide denne regel til andre end værten m. v. på offentlige udskænkingssteder. Uanset at reglen er begrænset som foran nævnt, er det ikke ualmindeligt, at private personer, navnlig i grovere tilfælde, foretager anmeldelse til politiet, når berusede førere foretager skridt til at køre. Kommissionen kan dog navnlig af principielle grunde ikke tiltræde, at der foreslås lovfæstet en pligt for private til at foretage sådanne anmeldelser, hvorimod kommissionen gerne ser en skærpelse af domstolens praksis ved anvendelsen af motorlovens § 24, stk. 2, og eventuelt beværterlovens § 33, stk. 2. om forbud mod udskænkning for berusede.

Kommissionen har endelig overvejet sådanne *politimæssige foranstaltninger*, som det muligt vil kunne være hensigtsmæssigt at søge iværksat eller udvidet. I så henseende synes det navnlig af betydning, at der søges ført kontrol med, at personer, hvis kørekort er frakendt, ikke trods dette sidder ved rattet. I færdselsloven findes hjemmel til stikprøvevis kontrol til konstatering af motorkøretøjets driftssikkerhed. Samtidig med denne kontrol kan føres en kontrol med, at motorlovens bestemmelser iøvrigt overholdes. I det omfang, der ikke måtte være hjemmel til en mod spirituspåvirkede førere rettet direkte kontrol, må kommissionen anse det for betydningsfuldt, at en sådan hjemmel tilvejebringes. Et forøget antal domfældelser må antages at indebære en ikke uvæsentlig generalprævention.

Blandt andre politimæssige foranstaltninger kan fremhæves den praksis, politiet i den senere tid er kommet ind på med hensyn til *offentliggørelse af navnet på alkoholpavirkede førere*. Ifølge de for kommissionen foreliggende oplysninger opgiver politiet i København på begæring navnet på en sådan fører til pressen, såfremt den kliniske undersø-

gelse har givet til resultat, at vedkommende er påvirket i middelsvær grad eller derover. Denne praksis bør imidlertid efter kommissionens opfattelse følges i alle politikredse og ikke blot, hvor den stedlige politimyndighed anser det for rigtigt at gøre dette, og det må anses for hensigtsmæssigt, at der udfærdiges direktiver, hvorefter der under de ovenfor angivne betingelser finder en offentliggørelse sted.

En tredje politimæssig foranstaltning kan ligge deri, at der *påføres kørekortet en bemærkning* om sådanne større sager, der måtte være rejst mod vedkommende fører. Kommissionen vil kunne anbefale en sådan foranstaltning, der bl. a. vil kunne indebære visse praktiske fordele for det patrouillerende politi.

København, i december 1950.

Chr. Bendixen.	Ludvig Christensen.	C. Clemmesen.	Johanne Dahlerup-Petersen.
Knud Ernst.	Adolph Hansen.	Arne Kemp.	Lauemøller.
F. Markersen.	Einer Møllerup.	Vilh. Nielsen.	B. Nørregård.
M. N. Randkær.	Axel Roelsen.	Jens Rosenkjær.	
Sven Røgind.	Jesper Simonsen.	V. Wedell-Wedellsborg.	A. L. Østerberg.

