

BETÆNKNING
VEDRØRENDE
SPIRITUSPÅVIRKEDE
MOTORFØRERE

*afgivet af den
af justitsministeren den 18. maj 1966 nedsatte
færdselssikkerhedskommission*

Kommissionens betænkning nr. 7



BETÆNKNING NR. 515

1969

Statens trykningskontor

Ju. 00-85 bet.

INDHOLD.

Indledning	5
I. Kommissionens behandling af problemerne vedrørende spirituspåvirkede motorførere	7
II. Historisk oversigt over bestemmelserne om spirituskørsel	8
a. Motorloven af 1927 og ændringen i 1932.	
b. Betænkningen af 1954 om revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer.	
c. Færdselsloven af 1955 (lov nr. 153 af 24. maj 1955).	
III. Udenlandske bestemmelser m.v. om spirituskørsel	13
a. Sverige.	
b. Norge.	
c. Finland.	
d. Forbundsrepublikken Tyskland.	
e. Storbritannien.	
f. Andre lande.	
g. Internationale organisationer.	
1. Nordisk råd.	
2. Den europæiske Transportministerkonference (CEMT).	
IV. Gældende dansk ret og praksis	21
a. Vejtrafik.	
b. Lufttrafik.	
V. Retsmedicinske spørgsmål	25
a. De retsmedicinske undersøgelser og deres sikkerhed.	
b. Alkohols indflydelse på en persons egnethed som motorfører.	
c. Forholdet mellem klinisk påvirkethed og egnethed som motorfører.	
d. Tilbageregningsproblemet.	
VI. Statistiske oplysninger	36
VII. Kommissionens drøftelser og overvejelser	40
1. Baggrunden for emnets behandling i kommissionen.	
2. Mulighederne for at motivere personer fra at føre motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand.	
a. Skærpet reaktion.	
b. Øget politikontrol.	
c. Udvidelse af det kriminaliserede område.	

3. Erklæringer og udtalelser fra særligt sagkyndige fremsat over for kommissionen.	
a) Retslægerådet.	
b) Den danske dommerforening.	
c) Anklagemyndigheden.	
d) Advokatrådet.	
4. Andre synspunkter fremført over for kommissionen.	
5. Kommissionens overvejelser angående indførelse af en promilleregulering.	
6. Hvor bør grænsen for det strafbares område sættes?	
7. Bør der fastsættes 1 eller 2 promillegrænser?	
8. Tilbageregningsproblemet.	
9. Indtagelse af spiritus efter kørselen.	
10. Overladelse af motordrevet køretøj til spirituspåvirket fører.	
11. Foretagelse af Alcotestprøve uden konkret mistanke om kørsel i spirituspåvirket tilstand.	
VIII. Kommissionens forslag	58

Bilag:

A. Kommissionens forslag til ændring af færdselsloven ..	62
B. Kommissionens skrivelse af 5. januar 1968 til retslægerådet ..	64
G. Retslægerådets skrivelse af 20. marts 1968 til kommissionen ..	66
D. Kommissionens skrivelse af 10. juni 1968 til retslægerådet ..	77
E. Retslægerådets skrivelse af 16. juli 1968 til kommissionen ..	78
F. Sekretariatets notat med eksempler på, hvorledes retslægerådet foretager tilbageregning til fastlæggelse af blodalkoholkoncentrationen på et før blodprøven liggende kørselstidspunkt (udarbejdet i samarbejde med professor P. Kruhøffer) ..	79
G. Sekretariatets notat især om, hvilken stilling man i Sverige tager til analyseusikkerheds- og tilbageregningsproblemerne ved bestemmelse af blodalkoholkoncentration ..	86

INDLEDNING.

Færdselssikkerhedskommissionen er nedsat af justitsministeren ved skrivelse af 18. maj 1966 med den opgave at overveje og fremkomme med forslag til foranstaltninger med henblik på forbedring af færdselssikkerheden på vejene. I overvejelserne bør ifølge kommissoriet indgå de trafikikkerhedsproblemer, som har relation såvel til trafikanterne og køretøjerne som til vejene, ligesom kommissionen vil kunne fremkomme med forslag, hvis gennemførelse nødvendiggør ændringer i gældende love og administrative bestemmelser.

Kommissionen har tidligere afgivet 6 betænkninger med forslag til færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger, herunder betænkning nr. 5 med forslag om anvendelse af Alcotest i forbindelse med kontrollen med spirituspåvirkede motorførere.

Kommissionens fortsatte overvejelser om spirituspåvirkede motorførere forelægges i denne betænkning. Under behandlingen af emnet har kommissionen haft følgende sammensætning:

Folketingsmand Axel Ivan Pedersen, formand.

Fhv. folketingsmand Edv. Boye Hansen.

Folketingsmand Gustav Holmberg.

Folketingsmand Niels Ravn (fra den 18. april 1968).

Folketingsmedlem fru Else-Merete Ross.

Folketingsmand Arne Larsen.

Vejdirektør K. Bang, ministeriet for offentlige arbejder.

Direktør Ulrik Duurloo, rådet for større færdselssikkerhed.

Kontorchef Poul Eefsen, justitsministeriet.

Politimester Mogens Grau, foreningen af politimestre i Danmark.

Politiinspektør E. Groes-Petersen, Københavns politi.

Direktør Viggo Lærkes, Forenede Danske Motorejere.

Bilinspektør Frede Jensen, Statens biltilsyn og landsforeningen af
justitsministeriets bilinspektører.

Politiinspektør Bent Schlüter, rigspolitichefen.

Sekretariatet har bestået af:

Kontorchef Poul Eefsen, justitsministeriet,

fuldmægtig C.J. Kjærsgaard, justitsministeriet, og

civilingeniør O. Freiesleben, vejdirektoratet.

Betænkningen indeholder forslag om en ændring af kriteriet for straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

P.k.v.

den 27. november 1968

Axel Ivan Pedersen.

I. Kommissionens behandling af problemerne vedrørende spirituspåvirkede motorførere.

I drøftelserne af det foreliggende emne har som videnskabeligt sagkyndige deltaget følgende repræsentanter for retslægerådet: formanden, professor, dr.med. Harald Gormsen, professor, dr.med. P. Kruhøffer og overlæge, dr.med. E. Prætorius. Der er derudover tilvejebragt skriftlige udtalelser fra retslægerådet, jfr. bilag G og E.

Endvidere har landsdommer Bjarne Frandsen, Vestre Landsret, som repræsentant for Den danske dommerforening, advokat Hans E. Christensen, Århus, som repræsentant for advokatrådet og statsadvokat Per Lindegaard, rigsadvokaturen, som repræsentant for anklagemyndigheden udtalt sig over for kommissionen.

Efter anmodning fra Landsforeningen den personlige friheds værn har direktør A.W. Dabelsteen, fhv. landsdommer Helge Hoff og kontorchef Marie Bygesen haft lejlighed til over for kommissionen at fremføre foreningens synspunkter vedrørende kriteriet for straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Endelig har i nogle af møderne deltaget formanden for rådet for større færdselssikkerhed, fabrikant Svend Bergsøe, og kontorchef Frank Poulsen, justitsministeriet.

Kommissionens sekretariat har ført drøftelser med Statens rättskemiska laboratorium i Stockholm og hos dette indhentet oplysninger om blodanalyser i Sverige og den anvendte tilbageregningsmetode. Endvidere har sekretariatet forhandlet med repræsentanter for den komité i Sverige, der for tiden udreder samme spørgsmål, som omhandles i denne betænkning, jfr. afsnit III, a.

II. Historisk oversigt over bestemmelserne om spirituskørsel.

a. Motorloven af 1927 og ændringen i 1932.

Lovgivningen indeholdt første gang en bestemmelse om spirituspåvirkede motorførere i lov nr. 144 af 1. juli 1927 om motorkøretøjer, hvis § 24 var sålydende: "Et motorkøretøj må aldrig føres af nogen, der er beruset eller således påvirket af spiritus, at han ikke har det fornødne herredømme over sine handlinger." Overtrædelse straffedes efter § 41 med bøde eller under skærpene omstændigheder fængsel. Frakendelse af førerretten i medfør af § 42 skulle ske ved beruselse og kunne ske, hvor føreren havde været påvirket af spiritus uden at være beruset.

Ved lov nr. 130 af 14. april 1932 blev bestemmelsen om spirituspåvirkede motorførere i motorlovens § 24 affattet således: "Et motorkøretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af nydelse af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde." Overtrædelse straffedes efter den samtidig ændrede affattelse af § 41 med fængsel eller under særlig formildende omstændigheder med bøde. En person, der havde overtrådt § 24, skulle frakendes førerretten, enten for et bestemt tidsrum ikke under 6 måneder eller for bestandig. Under særlig formildende omstændigheder kunne frakendelse dog undlades, såfremt den pågældende ikke tidligere ved dom var fundet skyldig i lignende forhold eller overhovedet i grovere overtrædelse af de ham som fører påhvilende forpligtelser.

Ved denne ændring bortfaldt sondringen mellem beruselse og anden spirituspåvirkning. Ændringen skyldtes et forslag fra justitsministeriets færdselsudvalg, som fandt, at den hidtidige sondring mellem beruselse og anden påvirkning af spiritus var uheldig. Udvalget fremhævede, at der er en jævn overgang mellem de forskellige grader af spirituspåvirkning. Hertil kom ifølge udvalget, at en persons evne til at føre motorkøretøj på betryggende måde sædvanligvis ophører, allerede længe før han når det stadium på spirituspåvirkning, som man plejer at betegne som beruselse.

Det hed dernæst i udvalgets betænkning: "Hvad dernæst angår lovens grænse nedadtil for den tilstand af spirituspåvirkning, i hvilken det er forbudt at føre motorkøretøj, bemærkes, at loven

her efter udvalgets formening netop lægger vægten på det eneste, der har betydning for færdselssikkerheden: vedkommende førers evne til at føre motorkøretøj uden fare for sine omgivelser. Det må ganske vist erkendes, at der ikke herved er fastsat nogen skarp grænse, og det kan for domstolene ofte være forbundet med vanskelighed at afgøre, om en fører har haft det fornødne herredømme over sine handlinger eller ej. Men erfaringen har dog vist, at domstolene meget godt har kunnet arbejde med denne bestemmelse, idet de har haft det nødvendige grundlag for afgørelsen i lægeerklæringen - om en sådan foreligger - i oplysninger om det kvantum spiritus, føreren har nydt, og i vidneudsagn om hans tilstand og hans kørsel. Lovens affattelse på dette punkt bør derfor efter udvalgets formening bibeholdes."

Justitsministerens forslag indeholdt det hidtidige kriterium "ikke har det fornødne herredømme over sine handlinger". Endvidere foresloges forsøg **kriminaliseret**.

Sin endelige formulering, som også omfattede kriminalisering af forsøg, fik loven på forslag af et flertal i landstingsudvalget (Rigsdagstidende, tillæg B, 1931-32, spalte 1047 og 1058). Det hed i udvalgets betænkning, at ændringsforslaget efter flertallets opfattelse på en bedre måde end lovforslaget træffer bestemmelse om, hvordan der vil være at forholde i disse spørgsmål. Indenfor udvalget var der fuldstændig enighed om, at det ikke bør tåles, at spirituspåvirkede motorførere fører motorkøretøj, men det var vanskeligt for udvalget at opnå enighed om en formulering.

b. Betænkningen af 1954 om revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer.

I alkoholkommissionens "Betænkning vedrørende spørgsmålet trafik og alkohol", der blev afgivet i 1950, blev foreslået indført faste promillegrænser. Dette forslag indgik i overvejelserne i det udvalg, justitsministeriet i 1949 havde nedsat angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer. Udvalget afgav betænkning i 1954. Udvalgets flertal (6 medlemmer, nemlig formanden, nuværende højesteretsdommer Blom-Andersen, politiinspektør Groes-Petersen, overingeniør Koefoed, overvej ingeniør K.O. Larsen, politimester Volquartz og civilingeniør Voltelen) stillede forslag - principielt svarende til alkoholkommissionens - om indførelse af 2 promillegrænser, dels 0,6, dels 1,2. Hovedbestemmelsen i forslagets § 16 svarede til den gældende motorlovs § 24 (og den nugældende

bestemmelse i færdselslovens § 16): "..... antages at være ude af stand til at føre motordrevet køretøj på betryggende måde". Til denne bestemmelse var imidlertid føjet følgende bestemmelser:

"Andrager alkoholkoncentrationen i blodet hos en fører af motordrevet køretøj 1,20 o/oo eller derover, anses han for påvirket som foran nævnt.

Stk. 2. Et motordrevet køretøj må ej heller føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han - uden at være således påvirket som anført i stk. 1 - har en alkoholkoncentration i blodet på 0,60 o/oo eller derover."

Flertallet henviste dels til de norske regler, hvor der findes en fast promillegrænse ved 0,5, dels til de dagældende svenske regler, hvor promillegrænserne var henholdsvis 0,8 og 1,5 (nu 0,5 og 1,5). Det ville være en forudsætning for opnåelse af retsenhed i Norden, at man fra dansk side gik ind for en fast promillegrænse, og det oplystes, at der under fælles nordiske forhandlinger fra norsk og svensk side var givet tilslutning til indførelse af promillegrænser ved 0,6 og 1,2.

Flertallet tog dog udtrykkelig forbehold for det tilfælde, at nogle i forbindelse med de fællesnordiske forhandlinger igangsatte forsøg skulle rokke ved de hidtidige lægelige udtalelser om alkoholbestemmelsens pålidelighed.

Med hensyn til forslagets nærmere indhold gjorde man opmærksom på, at der i Norge og Sverige blev regnet med en fejlmargen på 0,15 o/oo, og man forudsatte en tilsvarende fejlmargen efter de danske regler (således at de promiller, man faktisk regnede med, ville blive 0,75 og 1,35). Gennemførelse af en promille på 1,2 vilde "i det store antal tilfælde ikke betyde nogen skærpelse, idet der allerede i retspraksis domfældes i næsten alle tilfælde, hvor den konstaterede alkoholpromille i blodet ligger over den nævnte grænse, selv om den foretagne lægeundersøgelse i et fåtal af tilfælde ikke har vist sikre tegn på spirituspåvirkning." Med hensyn til 0,6 o/oo-grænsen anførtes, at straffen i almindelighed ville blive bøde, "men i de grovere tilfælde er der mulighed for at anvende frihedsstraf. Til disse grove tilfælde må frakendelse af førerretten, som efter § 64 er fakultativ, også antages at blive begrænset." Det anførtes i forbindelse hermed, at "en bestemmelse, der antagelig vil lette anvendelse af bødestraf uden frakendelse af førerretten i det hidtidige grænseområde, må derfor forekomme ønskelig."

Et mindretal på 2 (direktør Lærkes, Poreuede Danske Motorejere, og Ejler Pedersen, Chaufførernes Fagforening) gik imod de faste promillegrænser. Man henviste herved bl.a. til den usikkerhed, bestemmelsen af alkoholpromillen efter nogle tyske forsøg var behæftet med, og til at en fast promillegrænse "på grund af individernes forskellige tolerance over for alkohol kun kunne betragtes som en meget grov gennemsnitsregel, der vel kunne være forsvarlig, såfremt den med sikkerhed ville medføre afgørende fordele ved sin generalpræventive virkning - hvilket mindretallet betvivler". Man henviste i denne forbindelse til, at en praksis, hvorefter alene grovere spiritussager medfører frihedsstraf og frakendelse af førerretten, ville bevirke, at befolkningens fordømmende holdning fremtidig ville blive forbeholdt disse grove tilfælde, og dette ville svække den foreslåede regels generalpræventive virkning. Ville man på den anden side lade forhold med alkoholpromiller helt ned til 0,6 medføre strenge strafvirkninger, ville man gå videre, end hensynet til færdselssikkerheden kræver. Et andet mindretal (politiinspektør Brøndt) ville som det første mindretal i hovedsagen opretholde den gældende retstilstand, men ønskede det i lovtæksten markeret, at der skulle lægges større vægt på alkoholpromillen i blodet end på den kliniske lægeundersøgelse. Han foreslog det gjort ved i teksten at indføje en bestemmelse om, at på virkethed normalt skulle antages at foreligge ved 1 o/oo.

Et tredje mindretal (vejdirektør Bang) kunne ikke tilslutte sig forslaget om promillen på 0,6, men derimod godt præsumptionsreglen ved 1,2.

I kommissionens forslag til straffebestemmelsen var overtrædelse af § 16, stk. 1 (herunder overskridelse af promillegrænsen på 1,2) foreslået straffet med hæfte eller fængsel indtil 1 år. Den del af kommissionen, der foreslog den særlige promillegrænse på 0,6, anbefalede en strafferamme på bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder for denne forseelse som for andre færdselslovs-overtrædelser.

c. Færdselsloven af 1955 (lov nr. 153 af 24. maj 1955).

I det forslag til færdselslov, som justitsministeren fremsatte i november 1954, var § 16, stk. 1, formuleret: ". lade af stand til at føre køretøj på betryggende måde", uden at reglerne om promillegrænserne på 1,2 og 0,6 var medtaget. Forslaget var således i overensstemmelse med første mindretals indstilling.

Der henvises i bemærkningerne til det forbehold over for de igangværende forsøg, som flertallet havde opstillet. Det hedder herefter: "Da disse forsøg endnu ikke er afsluttet, og det vil være naturligt, når dette er sket, at tage bestemmelsen om straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand op til særskilt overvejelse i tilslutning til lovgivningen i de øvrige nordiske lande, har justitsministeriet anset det for rigtigst, indtil dette kan ske, at foreslå den nugældende bestemmelse i motorlovens § 24 bibeholdt, for så vidt angår motordrevne køretøjer."

I folketingsudvalgets betænkning over forslaget oplystes det, at udvalget havde modtaget en indstilling angående fællesnordisk trafiklovgivning, afgivet i februar 1955 af et fællesnordisk udvalg. Indstillingen gik ligesom færdselsudvalgets udkast ud på i væsentligt omfang at knytte strafbarhedsbestemmelserne til en konstateret alkoholpromille ned til 0,60. I indstillingen redegjordes for forskellige afholdte forsøg med henblik på at efterprøve nøjagtigheden af de bestemmelser af blodalkoholpromillen, som var foretaget på de nordiske retsmedicinske institutter. Forsøgene havde i alle landene givet overensstemmende resultater. Der var i folketingsudvalget enighed om, at der måtte udvises den største strenghed over for spirituspåvirkede førere, hvorfor man stillede forslag om ændring af udtrykket "på betryggende måde" til "på fuldt betryggende måde"; det bemærkedes herved, at videnskabelige undersøgelser, der var forelagt udvalget, viste, at allerede ved en alkoholpromille på 0,3 - 0,4 indtræder en svækkelse af den menneskelige reaktionsevne, som er en afgørende faktor ved føring af motor-køretøj. Udvalgets flertal og ministeren enedes imidlertid om at bevare den almindelige, frie bevisbedømmelse, "hvorunder blodalkoholpromillen faktisk spiller en vigtig og i mange tilfælde afgørende rolle". Et mindretal (Heising, Holmberg og Tholstrup) foreslog derimod indført en fast promillegrænse på 0,6.

Færdselsloven blev herefter gennemført med § 16, stk. 1, affattet som foreslået af folketingsudvalgets flertal, jfr. nedenfor afsnit IV, a.

III. Udenlandske bestemmelser m.v. om spirituskørsel.

a. Sverige.

Efter § 4 i lag om straff för vissa trafikbrott straffes motorfører for rattfylleri, såfremt han under kørsel har været så påvirket, at han ikke har kunnet føre køretøjet på betryggende måde. Den, som på kørselstidspunktet har haft en alkoholkoncentration i blodet på 1,5 o/oo eller derover, anses for at have været så påvirket af stærke drikke som lige nævnt. Denne præsumtion for påvirkethed ved 1,5 o/oo og derover kan ikke modbevise. Strafferammen omfatter fængsel i op til 1 år og under formildende omstændigheder bødestraf. Hertil kommer inddragelse af førerbevis. I praksis er straffen næsten altid fængselsstraf med $1\frac{1}{2}$ måned som gennemsnit, for knallertkøreres vedkommende dog som regel bødestraf, hvis promillen er under 2. Af de fængselsstraffede får 40% ifølge en foretaget opgørelse 1 måned, 45% 2 måneder, 10% 3 måneder og 5% 4 måneder eller mere. Frakendelsestiden er hyppigst 6 måneder; men hvis kørselen må bedømmes som groft uforsvarlig, skal frakendelsestiden normalt sættes til mindst 2 år.

En motorfører, som under kørsel har haft en alkoholkoncentration i blodet på fra 0,5 o/oo til 1,5 o/oo, men som ikke kan anses for at være så påvirket, at han kan dømmes for rattfylleri, straffes for rattonykterhet. Strafferammen er dagbøder eller fængsel i op til $\frac{1}{2}$ år. Hertil kommer inddragelse af førerbevis. I praksis er straffen normalt dagbøder. Ved de laveste grader af påvirkning, hvor ingen skade er sket, vil man undertiden nøjes med en advarsel om inddragelse af førerbeviset i stedet for at inddrage dette.

En af det svenske kommunikationsdepartement i 1957 nedsat komité har i sin betænkning af december 1963 "Nykterhet i Trafik, I, Vägtrafiken" (S.O.U. 1963:72) foreslået, at der i Sverige indføres tre former for lovovertrædelse i forbindelse med spirituskørsel, trafiknykterhetsförsøelse, onykterhet i trafik og grov onykterhet i trafik.

Onykterhet i trafik skulle foreligge, hvor den pågældende har ført et motorkøretøj efter indtagelse af en sådan alkoholmængde, at der har foreligget "påtaglig" fare for trafikulykker. Ved bedømmelsen af, om sådan fare har foreligget, skal det særligt tages i

betragtning, om føreren før kørselens afslutning har indtaget spiritus i en sådan mængde, at det har medført en blodalkoholpromille på mere end 1 under eller efter kørselen. Straffen skulle sættes til fængsel i ikke over 1 år eller dagbøder.

Grov onykterhet i trafik skulle foreligge, hvor overtrædelsen under hensyn til alkoholmængden, de vanskelige trafikforhold og omstændighederne i øvrigt måtte anses for grov. Straffen skulle her være fængsel i indtil 2 år.

Trafiknykterhetsförseelse skulle foreligge, hvor en person, uden at det faldt ind under de ovenfor nævnte tilfælde, havde ført motorkøretøj i forbindelse med indtagelse af spiritus, og forseelsen ikke kunne anses for ringe. Forseelsen kunne anses for ringe i tilfælde, hvor kørselen ikke er sket på en vej, eller hvor blodalkoholpromillen ikke er over 0,4 under eller efter kørselen. Straffen skulle her være dagbøder.

Bl.a. i anledning af Nordisk råds nedenfor omtalte rekommandation af februar 1965 om en ensartet lovgivning i de nordiske lande på dette område nedsatte justitiedepartementet, som da havde overtaget dette forretningsområde **fra** kommunikationsdepartementet, i januar 1966 en ny komité til udredning af spørgsmålet. I kommissoriet nævnes det, at 1963-betænkningen havde fået en blandet modtagelse hos de hørte myndigheder, ligesom de øvrige nordiske lande ikke havde kunnet tilslutte sig tanken om at lade denne betænkningens forslag være udgangspunktet for en harmonisering. Det forudsættes ifølge kommissoriet, at man afstår fra gennemførelse af forslaget om principielt, totalt forbud mod alkoholindtagelse forud for kørsel og om sænkning af den nedre promillegrænse til 0,4. Derimod findes der - ligeledes ifølge kommissoriet - større anledning til at hæfte sig ved forslaget om at sænke den eksisterende grænse på 1,5 o/oo til 1,0 o/oo. Det anføres, at en sådan ændring kan tænkes at være et bidrag til en fremtidig harmonisering af den nordiske lovgivning.

Som bilag G til betænkningen er optaget et af en af kommissionens sekretærer udarbejdet notat om, hvilken stilling man i Sverige tager til analyseusikkerheds- og tilbageregningsproblemerne ved bestemmelse af blodalkoholkoncentration.

b. Norge.

Efter vegtrafikkloven af 18. juni 1965 .§ 22, som i alt væsentligt svarer til den siden 1936 gældende retstilstand, må ingen føre

eller forsøge at føre motorkøretøj, når han er påvirket af alkohol eller andet berusende eller bedøvende middel. Har føreren større alkoholkoncentration i blodet end 0,5 o/oo eller en alkoholemængde i kroppen, som kan føre til en så stor alkoholkoncentration, regnes han i alle tilfælde for påvirket. Vildfarelse med hensyn til alkoholkoncentrationens størrelse fritager ikke for straf.

En fører må ikke indtage alkohol eller andet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer efter kørselen, når han forstår eller må forstå, at der kan blive tale om politimæssig efterforskning på grund af kørselen. Dette gælder dog ikke, efter at politiet har ladet tage blodprøve eller afgjort, at dette ikke skal ske.

Laboratoriet for blodalkoholanalyse arbejder med en sikkerhedsmargin på 0,2 o/oo, således at den nedre grænse for det strafbare i praksis vil være 0,7 o/oo.

Strafferammen for kørsel i spirituspåvirket tilstand er fængsel i højst 1 år, under formildende omstændigheder bøde. I praksis er straffen almindeligvis fængsel i fra 3 uger til 3 måneder. Endvidere skal førerbeviset inddrages i mindst 1 år, i gentagelsestilfælde indenfor 5 år for bestandig. Normalt vil inddragelsestiden ved en førstegangsdømme være mindst $1\frac{1}{2}$ år og ved senere domme væsentlig længere, eller for bestandig.

Efter lov om pligtmæssig avhold fra alkoholnyttelse for personer i visse stillinger af 1936 gælder skærpede bestemmelser for personer, som har nærmere opregnede stillinger inden for forsvaret eller i trafikforetagende, bl.a. motorførere i erhverv, der indebærer befordring af personer eller gods. Sådanne personer må ikke under tjeneste eller mindst 8 timer før tjenestens påbegyndelse nyde alkohol, undtagen øl med højst 2,5 volumenprocent alkohol. Overtrædelse straffes med fængsel.

c. Finland.

Den, som under fremføring af motorkøretøj har været påvirket af alkohol eller andet berusende middel, straffes med fængsel eller tugthus i højst 3 år. Hvis der ikke har været tale om fare for den almindelige færdselssikkerhed, eller der i øvrigt er formildende omstændigheder, kan bødestraf anvendes. Såfremt føreren har forvoldt en andens død eller svær legemsskade, kan straffen stige til tugthus i 8 henholdsvis 6 år.

Normalstraffen for kørsel i spirituspåvirket tilstand er 3-6 måneders fængsel, for kørsel på knallert noget lavere, 1-3 måneders

fængsel eller bødestraf. **Frakendelsespraksis** er streng. En førstegangspåvirket fører, som ikke har forvoldt skade, får som regel sit førerbevis frakendt i 3-4 år.

Der findes ingen fast promillegrænse i lovgivningen, men blodalkoholkoncentrationen har dog stor betydning ved afgørelse af skyldspørgsmålet. Hvis den er under 0,8 o/oo, undlades i reglen tiltale. Hvis den er mindst 1 o/oo, sker der normalt domfældelse.

d. Forbundsrepublikken Tyskland.

Efter Strassenverkehrs-Zulassung-Ordnung (StVZO) kræves det af en trafikant, at han ikke har legemlige eller mentale defekter. Til sådanne henregnes i praksis kørsel i spirituspåvirket tilstand. Strafferammen er bødestraf eller mindre fængselsstraffe.

Spirituskørsel er endvidere kriminaliseret i Strafgesetzbuch (StGB). Efter denne er det strafbart at køre i spirituspåvirket tilstand, hvis føreren ikke gør dette sikkert og derved fremkalder fare for den almene sikkerhed. Strafferammen går op til bøder på 10.000 DM og fængsel i 5 år. I almindelighed anvendes ubetinget frihedsstraf fra 10 dage til 3 måneder. Ved førstegangsovertrædelser forekommer dog også anvendelse af bødestraf.

Den gældende lovgivning indeholder ingen fast promillegrænse, men alkoholkoncentrationen i blodet spiller en betydelig rolle. Indtil 1966 blev der i retspraksis ubetinget domfældt, når førere af 2-hjulede køretøjer havde over 1,3 o/oo, og førere af andre køretøjer havde over 1,5 o/oo alkohol i blodet, altså uden at andre beviser var nødvendige, og uden at modbevis var muligt. Ved en mindre promille skete domfældelse ud fra en konkret vurdering af alkoholkoncentrationens størrelse i forbindelse med andre tegn på påvirkning.

Ved en dom afsagt af Bundesgerichtshof (højesteret) den 9. december 1966 nedsattes grænsen på 1,5 o/oo for ubetinget domfældelse til 1,3 o/oo for alle køretøjer. Grundlaget for denne ændring af retspraksis var en af Bundesgesundheitsamt afgivet betænkning af april 1966 "Alkohol bei Verkehrsstraftaten" med nye videnskabelige erfaringer. Den tyske højesteret tilsluttede sig den opfattelse, at alle personer med over 1,1 o/oo må anses for uegnede til at køre bil, men retten har af hensyn til retssikkerheden givet en måleusikkerhedsmargin på 0,2 o/oo.

I foråret 1968 har den tyske forbundsregering for forbunds-
dagen fremsat et forslag til ændring af Strassenverkehrsgesetz,

hvorefter kørsel med en blodalkoholkoncentration på 0,8 o/oo eller derover kriminaliseres. Der er tale om et delikt, som skal bestå ved siden af de gældende bestemmelser i Strafgesetzbuch. Sanktionen skal være bødestraf og frakendelse i 1 til 3 måneder. Promillegrænsen vedrører den aktuelt fundne værdi, som altså ikke skal reduceres for måleusikkerhed. Forslaget forventes vedtaget af forbundsdagen i nær fremtid.

Medens der som ovenfor anført bag den gældende grænse i retspraksis på 1,3 o/oo, heri indbefattet en måleusikkerhedsmargin på 0,2 o/oo, ligger, at alle personer med en sådan blodalkoholkoncentration må antages at være uegnede til at føre motorkøretøj, er baggrunden for en 0,8 o/oo grænse, at flertallet af motorførere ved denne promille udviser en reduceret evne til at føre motorkøretøj i en sådan grad, at det er farligt for færdselen. Ifølge motiverne finder der allerede ved en blodalkoholkoncentration på 0,6 - 0,7 promille så talrige dybtgribende og mangfoldige reduktioner af reaktionsevnen m.v. sted, at man deraf kan udlede, at det er sandsynligt, at den enkelte motorfører ikke mere kan køre i denne tilstand. Når lovforslaget imidlertid ikke indeholder en grænse på 0,6 eller 0,7 promille, skyldes det, at der ved fastsættelsen af en grænse i lovgivningen må tages hensyn til, at blodalkoholkoncentrationen fastslås ved hjælp af visse naturvidenskabelige metoder, hvortil der er knyttet en vis spredning i resultaterne. Det anføres videre i motiverne, at det i de sidste år gennem forbedrede metoder er blevet muligt i væsentlig grad at reducere denne spredning. På grundlag af de af Bundesgesundheitsamt opstillede retningslinier og de i tilslutning hertil af de enkelte Länder i fællesskab fastsatte forvaltningsforskrifter om måling af alkohol i blodet ved strafbare handlinger anses det tilstrækkeligt til udelukkelse af eventuelle fejl ved blodalkoholbestemmelsen at regne med en værdi på 0,15 o/oo. Herefter fastsættes promillegrænsen til 0,8.

Om behandlingen af tilbageregningsproblemet i Tyskland skal kommissionen henvide til den nævnte betænkning af april 1966 "Alkohol bei Verkehrsstraftaten", side 53 ff. Til betænkningen foreligger et tillæg af oktober 1967. Af betænkningen fremgår, at man i tysk retspraksis regner med et fald i alkoholkoncentrationen på 0,10 o/oo i timen. Denne praksis finder betænkningen ikke videnskabeligt forsvarligt. Den kan højst være en ud fra praktiske synspunkter forsvarlig forenkling. I en væsentlig del af tilfældene begrundes den tiltalte, og den kan føre til reelt ukorrekte frifin-

delser. Begrundelsen fra domstolenes side er, at man med en 0,10 o/oo værdi, som svarer til den praktisk set laveste forekommende værdi, med en til sikkerhed grænsende sandsynlighed undgår at regne tiltalte noget forkert til last.

Som de væsentligste indvendinger imod den nævnte retspraksis anfører betænkningen, at faldet i "blodalkoholkoncentrationen ikke er konstant i fordelings- og forbrændingsfasen, og at størrelsen 0,10 o/oo/t ligger væsentligt under middelværdien i de overordentligt talrige forsøg, der foreligger, og hvor 0,14 - 0,15 o/oo/t er konstateret som et gennemsnit.

Der stilles derfor forslag om en noget højere tilbageregningsværdi, som afhænger af flere faktorer, og som fremgår af et skema. Den nærmere tilbageregning må normalt foretages af lægesagkyndige, omend den i særlig enkle tilfælde også vil kunne foretages af retten.

e. Storbritannien.

Indtil 1967 fandtes i Storbritannien en bestemmelse noget lig den danske færdselslovs § 16 ("hvis evnen til at køre på ordentlig måde har været påvirket af alkohol"). Denne formulering gav anledning til megen procedure i retterne om, hvorvidt en fører var påvirket eller ej. Afgørelsen måtte i vidt omfang baseres på en klinisk prøve, som den lægelige sagkundskab ikke anså for tilstrækkelig nøjagtig, samt på vidners erindring om tiltaltes kørsel, opførsel og tale, i høj grad subjektive beviser. Resultatet af blodprøver kunne også bruges som bevis, men politiet havde ikke hjemmel til at kræve blodprøve. Resultatet var, at domfældelse kun kunne opnås i sværere tilfælde af påvirkethed, hvorefter resultatet var blevet, at tiltalte sjældent rejstes, hvis promillen var under 1,5.

Ved Road Safety Act af 10. maj 1967, part I, section 1,1, jfr. section 7,1, indførtes en 0,8 o/oo-grænse. Det afgørende er, om motorføreren har nydt alkohol i en sådan mængde, at 0,8 o/oo-grænsen er overskredet på tidspunktet for blodprøven.

Efter de foreliggende oplysninger er der siden lovens ikrafttræden i efteråret 1957 sket et væsentligt fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, men hvor meget heraf, der skyldes de ændrede bestemmelser om spirituskørsel, kan vanskeligt angives, da ændringen var ledsaget af andre færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger, herunder propaganda og øget politikontrol.

f. Andre lande.

Faste promillegrænser findes i øvrigt i lovgivningen i Østrig med 0,8 o/oo og i Belgien og Jugoslavien med 1,5 o/oo.

I Schweiz arbejdes der i retspraksis med en fast promillegrænse på 0,8. I Luxemburg findes i retspraksis et alvorligt delikt ved alkoholkoncentrationer over 1,5 o/oo og et mindre alvorligt delikt imellem 0,5 og 1,5 o/oo.

I Frankrig, Italien, Irland, Holland, Portugal, Spanien, Grækenland og Tyrkiet er domfældelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand afhængig af en konkret vurdering af sagens omstændigheder og ikke af en bestemt promillegrænse.

g. Internationale organisationer.

1. Nordisk råd.

Spørgsmålet om en ensartet nordisk lovgivning om spirituspåvirkede motorførere har siden 1956 været behandlet i Nordisk råd. I rekommandation nr. 16/1956 henstillede rådet, at regeringerne på et passende tidspunkt optog forhandlinger med det formål at opnå ensartethed i de nordiske landes lovgivninger om dette spørgsmål. Overvejelserne i de øvrige nordiske lande blev stillet i bero på resultatet af arbejdet i den svenske trafiknykterhetskomi­ té af 1957, der afgav betænkning i 1963, jfr. nærmere afsnit III, a.

I anledning af den svenske betænkning fremkomst blev der i Nordisk råd stillet medlemsforslag om vedtagelse af en rekommandation til regeringerne om med udgangspunkt i den svenske betænkning at søge gennemført en ensartet lovgivning om misbrug af alkohol i trafikken.

Justitsministeriet meddelte ved skrivelse af 11. september 1964 rådet, at man var enig i, at der burde optages forhandlinger om tilvejebringelse af ensartet nordisk lovgivning. Det tilføjedes, at det efter justitsministeriets opfattelse ikke ville være rigtigt uden nærmere undersøgelser og forhandling at tage stilling til, om en sådan lovgivning burde bygge på det forslag, der indeholdtes i den svenske betænkning.

Efter indstilling fra rådets juridiske udvalg vedtog Nordisk råd derefter på sessionen i februar 1965 følgende rekommandation:

"Nordisk råd henstiller til regeringerne at søge gennemført en ensartet lovgivning om misbrug af alkohol i trafikken."

Sverige er koordinerende land ved den nordiske behandling af spørgsmålet og har som anført i afsnit III, a, i 1966 nedsat en ny komité om spørgsmålet.

2. Den europæiske Transportministerkonference (CEMT).

De europæiske transportministre, i denne relation for Danmarks vedkommende dog justitsministeren, har på et møde i Hamburg den 14. juni 1967 vedtaget en rapport om forholdet mellem alkoholnydelse og færdselsulykker med en resolution, hvori medlemslandene bl.a. opfordres til at fastlægge en promillegrænse på 0,8, for så vidt ingen lavere grænse er fastsat.

Danmark tog ex tuto forbehold over for resolutionsforslaget under henvisning til den gældende lovgivning og til, at alkoholspørgsmålet for tiden var genstand for overvejelser på nordisk plan.

IV. Gældende dansk ret og praksis.

a. Vejtrafik.

De gældende lovregler om kørsel i spirituspåvirket tilstand findes i færdselsloven (lov nr. 153 af 24. maj. 1955 med senere ændringer), der indeholder følgende bestemmelser:

§ 16, stk. 1. Et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.

Stk. 2. Cykel eller hest må ejheller føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre cyklen eller hesten på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at overlade føringen af motordrevet køretøj, cykel eller hest til en person, der er påvirket af spiritus som i stk. 1 og 2 nævnt.

Stk. 4. Er der grund til at antage, at en person har overtrådt foranstående bestemmelser, kan politiet fremstille ham for en læge til undersøgelse, herunder til udtagelse af blod- og urinprøve til bestemmelse af alkoholkoncentrationen. Justitsministeren kan træffe nærmere bestemmelser om lægeundersøgelsen.

§ 69, stk. 1. Overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. Den, der overtræder § 16, stk. 1, eller §§ 16, stk. 3, 54, stk. 2^{x)}, og 56^{x)}, sammenholdt med § 16, stk. 1, samt den, som fører motordrevet køretøj, til trods for at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frakendt ham, straffes dog med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde.

Stk. 2. Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, jfr. § 70.

§ 70, stk. 1. Frakendelsen af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, skal finde sted, når en fø-

x) Handler om spirituspåvirkede førere af sporvogne o.lign.

rer af et sådant køretøj har ført dette på groft uforsvarlig måde, eller det i øvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj.

Stk. 2. Har en fører af motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, på grund af nydelse af spiritus ikke været i stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde, skal retten til at føre motordrevet køretøj ligeledes frakendes ham. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog undlades.

Stk. 3. Frakendelsen sker for et bestemt tidsrum, ikke under 6 måneder, eller for bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, skal den vare ikke under 1 år, medmindre der foreligger særlig formildende omstændigheder. Har retten midlertidigt været frataget tiltalte i medfør af bestemmelserne i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet.

Det afgørende for, om der kan straffes for spirituskørsel med motordrevet køretøj, er, om det på grundlag af alle foreliggende omstændigheder - oplysninger om forbruget, om kørselen og sigtedes adfærd i øvrigt, klinisk lægeundersøgelse, spirituspromille i blod og urin, erklæring fra retslægerådet etc. - må antages, at sigtede har været ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Selv om dansk ret således ikke arbejder med en fast promillegrænse, er domfældelse dog efter retspraksis overvejende sandsynlig, hvis blodalkoholpromillen på kørselstidspunktet må antages at have overstegit 1. I visse tilfælde, hvor f.eks. klinisk prøve har tydet på spirituspåvirkethed, er der dog sket domfældelse, selv om promillen på kørselstidspunktet må antages at have været mindre end 1. Omvendt er der sket frifindelse, selv om promillen måtte antages at have været over 1, hvis ingen andre momenter i sagen har kunnet støtte en antagelse om spirituspåvirkethed. Endelig foreligger der i ikke ganske få sager det forhold, at man ikke har tilstrækkelige oplysninger til at bedømme alkoholpromillen på kørselstidspunktet. Sigtede har måske holdt sig skjult, indtil hans promille er nået ned på 0 eller næsten 0; eller der er af andre grunde ikke udtaget blodprøve. I sådanne tilfælde sker der domfældelse, såfremt det af sagens øvrige omstændigheder fremgår, at den pågældende på grund af

spiritusnydelse har været ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.

Retspraksis med hensyn til strafudmålingen og frakendelsestiden i sager om spirituskørsel med motordrevet køretøj ligger ret fast og kan, for så vidt angår de rene sager, i hvilke der ikke til- lige er tale om andre grovere overtrædelser af færdselsloven eller om overtrædelse af straffeloven (uagtsom legemsbeskadigelse, uagt- somt manddrab), beskrives således:

Ved førstegangsforseelser, hvor ingen særlige skærpnde omstæn- digheder foreligger, er normalstraffen hæfte i 20 dage, medens før- rerretten frakendes i 1½ år.

En særlig stor alkoholkoncentration i kørselsøjeblikket moti- verer en højere straf end normalt. Straffen for førstegangsforseel- se, hvor tiltalte har været påvirket i middel grad (typisk over 1,80 - 2 o/oo alkohol i blodet), vil således hyppigst være hæfte i 30 dage og frakendelse af førerretten i 2 år.

I tilfælde, hvor påvirkethedsgraden er særlig lav, udmåles straf af hæfte i 14 dage med frakendelse af førerretten i 1 år. Det er ganske overordentligt sjældent, at adgangen til at idømme bøde- straf bliver benyttet.

I gentagelsestilfælde udmåles skærpet straf og frakendelse for længere tid, normalt for bestandig ved trediegangsovertrædelse.

For spirituskørsel på cykel med hjælpemotor varierer normal- straffen for førstegangsforseelse mellem hæfte i 8 dage og hæfte i 14 dage, alt efter graden af spirituspåvirkethed og omstændigheder- ne i øvrigt.

b. Lufttrafik.

Ifølge luftfartsloven (nr. 252 af 10. juni 1960) § 50 må in- gen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj som fører eller i en anden stilling, der kræver certifikat, når han har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller - bortset fra tjeneste af underordnet sikkerhedsmæssig betydning - såfremt han har en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 o/oo eller derover. Overtræ- delse af bestemmelsen straffes med hæfte eller fængsel i indtil 2 år, samt med frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj for normalt ikke under 1 år.

Før 1960 fandtes ingen regler i de danske luftfartslove om spiritusnydelse.

Der blev inden lovens gennemførelse foretaget et vist fælles nordisk udvalgsarbejde, men ensartede regler blev ikke opnået, idet Finland og Sverige ikke gennemførte faste promilleregler for flyvetrafikkens vedkommende.

I motiverne til det danske lovforslag (Folketingstidende 1959/60, tillæg A, spalte 1458) henvises til den forud for færdselslovens gennemførelse førte debat. Specielt med henblik på lufttrafik anføres, at manøvrering og direction af luftfartøjer, specielt under ekstraordinære forhold, f.eks. i tilfælde af dårligt vejr, stiller så store krav til de tjenstgørende personer, at det motiverer endog meget strengere regler end for samfærdselsforhold i øvrigt. Såvel retslægeråd som sundhedsstyrelse var gået ind for, at alkoholnydelse og luftfart principielt var uforenelige faktorer. I motiverne anføres imidlertid, at et absolut forbud ikke vil kunne gennemføres, hvorfor man foreslår en promilleregel på 0,40.

V. Retsmedicinske spørgsmål.

a. De retsmedicinske undersøgelser og deres sikkerhed.

De lægelige undersøgelser i spiritussager består hovedsagelig af en klinisk prøve, en skriftprøve, der indgår i retslægerådets vurdering i tvivlsomme sager, og en analyse af blod- og urinprøver. Undertiden, f.eks. hvis sigtede er kommet til skade ved færdselsuheld, og klinisk prøve derfor ikke har kunnet afholdes, foreligger alene blod- og urinprøver, eller kun blodprøver.

1. Den kliniske prøve foretages af en læge, ofte en embedslæge. (Uden for København foretages 46% af prøverne af embedslæger; i København foretages prøverne hyppigt af læger med tilknytning til Københavns universitets retsmedicinske institut). Prøven består af en række enkeltundersøgelser (gang, vending, hukommelse, orientering, baglænstilling etc.). Lægen afgiver på grundlag heraf og af sit helhedsskøn over personens tilstand en erklæring om, hvorvidt undersøgte må antages at være påvirket af spiritus, og da i hvilken grad. I erklæringen, der afgives på en af retslægerådet godkendt blanket, anføres også undersøgelsens enkeltresultater. Når bortses fra, at undersøgelse for nystagmus ved sideblik (en særlig øjenreaktion) blev tilføjet i 1966, er den kliniske prøve i det væsentligste uændret siden 1922. Den anvendte metodik svarer ret nøje til den i Sverige, Norge og Vesttyskland anvendte, jfr. Ugeskrift for Læger 1966, side 25.

Foretagne statistiske undersøgelser af forholdet mellem konstateret klinisk alkoholpåvirkethed og blodalkoholkoncentration i en række sager viser, at der er en tydelig gennemsnitlig sammenhæng, men samtidig at der er en betydelig spredning i de enkelte sager. Det kan således endog forekomme, at personer, i hvis blod der ikke kan findes alkohol, skønnes alkoholpåvirkede ved klinisk prøve, og at personer med meget høj blodalkoholkoncentration skønnes ikke-påvirkede. Denne spredning kan skyldes dels varierende alkoholfølsomhed hos de undersøgte, dels vanskeligheden ved at konstatere, om et påvist symptom skyldes alkohol eller har andre årsager, jfr. Gürtler og Lund i Ugeskrift for Læger 1966, side 5, refereret nedenfor under c. En vis usikkerhed kan også følge af forskelle mellem de undersøgende lægers erfaringer og dermed for-

skelle i skønnet, jfr. den svenske betænkning "Nykterhet i trafik, I, Vägtrafiken" (S.O.U. 1963:72) side 247 og en dansk undersøgelse, refereret af Birgitte Vestberg og Ib Petersen i Juristen 1966, side 441.

Med hensyn til den kliniske prøves værdi ved vurdering af en persons køreevner henvises i øvrigt til bemærkningerne nedenfor under c.

2. Analyse af blod (og urin) for alkohol foretages i Danmark samlet på Københavns universitets retsmedicinske institut. Blodprøven udtages af den undersøgende læge. I de senere år er der hertil anvendt venepunktur, hvilket muliggør udtagning af en væsentlig større mængde blod og derfor også flere kontrolanalyser end tidligere. Blodprøven indsendes sammen med urinprøven i plasticrør, der er forsynet med etiket, hvorpå den prøvetagende læge har skrevet undersøgtes navn, fødselsdato og prøvens udtagelsesdato.

Retsmedicinsk institut anvender tre forskellige analysemetoder til konstatering af alkohol: 1) Widmark, der er en i Sverige omkring 1920 udarbejdet metode, som i de seneste år i et vist omfang er blevet afløst af 2) A.D.H.-metoden og 3) gaskromatografisk bestemmelse.

På instituttet foretages af blodprøver altid to Widmarkanalyser, samtidig foretager en anden laboratorieassistent to gaskromatografiske analyser af urinen. Næste dag foretages en kontrolanalyse af blodet ved en tredje laboratorieassistent. Er der fundet visse bestemte stoffer - udover alkohol - i urinen (stoffer, der ved en Widmark-analyse registreres som alkohol), eller foreligger der ingen urinprøve, foretages den tredje blodanalyse efter A.D.H.-metoden; ellers efter Widmark. Endelig kan der, hvis der er misforhold mellem konstateret blod- og urinpromille eller mellem konklusionen af lægeerklæringen og blodalkoholpromillen, foretages visse kontrolanalyser.

Retsmedicinsk institut mener med denne fremgangsmåde at have garderet sig mod fejlagtige analyseresultater, jfr. Alf Lund i Ugeskrift for retsvæsen 1967 B, side 228.

I erklæringerne fra retsmedicinsk institut i spiritussager anføres resultatet af hver af de foretagne analyser af samme blodprøve. Mellem disse resultater er der ofte en vis forskel. Dette forhold beror på det ikke ualmindelige fænomen ved naturvidenskabelige målinger, der betegnes spredning. Hvis spredningen ikke

overstiger $\pm 5\%$ af middelværdien, anses den for normal, og instituttet angiver middelværdien i erklæringen.

I en svensk betænkning fra 1956, der specielt beskæftiger sig med alkoholprøvens tilforladelighed, anføres konkluderende, at den da i Sverige anvendte analyseteknik måtte anses for at yde en høj grad af sikkerhed.

Retslægerådet udtalte i 1957 (retslægerådets årsberetning 1957, side 140), at "den her i landet anvendte analyseteknik og det almindeligt anvendte antal af analyser på blod og urin giver en fuldt tilstrækkelig nøjagtighed ved vurderingen af blodalkoholkoncentrationen på tidspunktet for udtagningen af prøverne".

3. Forelæggelse for retslægerådet finder ikke sted i alle sager om spirituspåvirkede motorførere. Hvis den fundne alkohol-koncentration i blodet er 1 o/oo eller derover, og der foreligger en klinisk lægeundersøgelse, hvis konklusion er påvirket i let grad eller en højere grad af påvirkning, vil der ikke være grund til forelæggelse, medmindre særlige omstændigheder gør sig gældende, f.eks. at sigtede lider af en sygdom, eller at han oplyser at have nydt spiritus efter kørselen, men inden lægeundersøgelsen.

Forelæggelsen for retslægerådet sker på en særlig blanket, hvorpå sigtedes forklaring om spiritusforbrug anføres. Endvidere vedlægges lægeerklæring, skriftprøve, kontrolskriftprøve og sagens øvrige akter. Retslægerådet forespørges, om sigtedes forklaring om spiritusforbrug kan være rigtigt, eller om forbruget må antages at have været noget større, væsentligt større eller langt større end forklaret. Endvidere spørges retslægerådet, om sigtede på kørselstidspunktet må antages at have været påvirket af spiritus og da i hvilken grad. Retslægerådet udtaler sig herunder om, hvorvidt det må antages, at alkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet har været højere eller lavere end ved prøveudtagningen og da i hvilket omfang. Retslægerådet foretager ikke tilbageregning til kørselstidspunktet med angivelse af promille, men udtaler sig undertiden om, hvorvidt promillen på kørselstidspunktet må antages at være over eller under 1. Rådet regner med en fejlmargen på 0,15 o/oo ved de fundne analyseresultater af alkoholindhold i blod og urin.

b. Alkohols indflydelse på en persons egnethed som motorfører.

Der er almindelig enighed om, at indtagelse af alkohol udover en vis mængde ("tærskelværdien") nedsætter en persons egnethed som motorfører.

Der er også enighed om, at tærskelværdien kan variere fra person til person. Spørgsmålet er, hvad lægevidenskaben kan sige om den gennemsnitlige størrelse af denne tærskelværdi og om de mulige individuelle variationer.

Allerede i en skrivelse til justitsministeriet den 1. juni 1937 udtalte retslægerrådet (Retsslægerrådets årsberetning 1936, side 392), at der efter rådets "på et stort erfaringsmateriale byggede skøn ingen tvivl (er) om, at selv en svag eller endog meget svag spirituspåvirkethed af en motorfører kan rumme store farer". Med henblik på den i Norge dengang foreslåede grænse for blodalkoholkoncentration på 0,5 ville rådet ikke bestride, at man ved koncentrationer på 0,5 o/oo kan finde adskillige tilfælde af utvivlsom spirituspåvirkning. Under hensyn til, at rådet ikke mente, at nødvendigheden af en så lav grænse ville blive forstået i Danmark, indstillede rådet imidlertid gennemførelse af en promillegrænse på 1,0. Rådet er i alle senere udtalelser gået imod indførelse af en promillegrænse.

I 1953 afgav en i 1949 nedsat svensk "Trafiknykterhetsutredning" betænkning (S.O.U. 1953:20). Heri redegøres for omfattende undersøgelser af forholdet mellem på den ene side mængden af indtaget alkohol, udtrykt i promille alkohol i blodet, og på den anden side graden af den indvirkning, som den indtagne alkohol har på forskellige funktioner af betydning for motorkørsel, såsom opmærksomhed, præcision, reaktionstid etc. I betænkningen omtales bl.a. nogle i Sverige i 1947-48 foretagne praktiske køreprøver - såkaldte gærdeprøver - hvorunder to grupper af forsøgspersoner foretog kørsel ad særligt markerede baner, først i ædru tilstand, og senere efter at den ene gruppe havde indtaget alkohol. Forsøgene viste en statistisk signifikant forringelse af køreevnerne allerede ved en gennemsnitlig blodalkoholkoncentration på 0,5 o/oo. Det pågældende kapitel i betænkningen konkluderede, at der ved gennemsnitlig 0,3 - 0,4 o/oo alkohol i blodet indtræder en forøgelse af uheldsrisikoen. I betænkningen foresloges en sænkning af den nedre grænse for strafbar blodalkoholkoncentration under motorkørsel fra 0,8 o/oo til 0,5 o/oo. Denne forandring af de svenske regler er gennemført, jfr. afsnit III, a.

Til brug for det norske "Trafikk-alkoholudvalget av 1954" afgav professor, dr.med. Jacob Molland en redegørelse for det medi-

cinske grundlag for vurderingen af forholdet mellem alkohol og trafikikkerhed. Redegørelsen er optrykt side 57 ff i udvalgets betænkning fra 1956. Det hedder heri, at psykotekniske prøver af enkeltfunktioner kan gennemføres med stor nøjagtighed og er udført på et stort antal personer under varierende forhold. Funktioner, der er af betydning for færdselssikkerheden, f.eks. sanseorganernes ydeevne, opmærksomhed, reaktionstid og hyppighed af fejlreaktioner er herunder blevet undersøgt. Det har vist sig, at når blodets alkoholkoncentration overstiger en vis tærskel, som ved en række af prøverne ligger ved 0,3 - 0,6 o/oo, nedsættes ydeevnen. Lige over tærskelen er nedsættelsen ringe, men den stiger med tiltagende alkoholbelastning. Professor Molland tilføjer, at det er et meget karakteristisk træk, at de alkoholpåvirkede overvurderer deres ydeevne, hvilket forhøjer faren ved selv en beskedne reduktion af den faktiske ydeevne. Konkluderende hedder det i redegørelsen, at der er godt biologisk grundlag for at antage, at evnen til at føre motorvogn er tydelig nedsat hos de fleste mennesker med 0,5 o/oo alkohol i blodet, men at nedsættelsen af køreevnen i betydelig grad kan kompenseres ved forsigtigere kørsel.

I en medicinsk ekspertredegørelse, der er knyttet som bilag til den svenske betænkning "Nykterhet i Trafik, I, Vägtrafiken" (S.O.U. 1963:72), omtales enkelte nyere undersøgelser vedrørende forholdet mellem blodalkoholkoncentration og alkoholpåvirkethed. Det anføres i konklusionen af redegørelsen bl.a., at det, efterhånden som instrumenter og undersøgelsesmetoder er blevet udviklet, er muligt at påvise alkoholpåvirkning ved stadig lavere blodalkoholkoncentration. I Ugeskrift for Læger 1966, side 1, er offentliggjort resultaterne af en dansk undersøgelse af sammenhængen mellem alkoholpåvirkethed og blodalkoholkoncentration hos trafikanter. Undersøgelsen, der er foretaget af Hans Gürtler og Alf Lund, beskæftiger sig væsentligst med forholdet mellem målte blodalkoholpromillier og resultaterne af samtidigt foretagne kliniske lægeundersøgelser, jfr. herom nedenfor under c.

Gennem forskellige undersøgelser har man forsøgt at fastslå den som følge af alkoholindtagelse forøgede risiko for at blive impliceret i en færdselsulykke. Den seneste undersøgelse er den i USA foretagne såkaldte Grand Rapids-undersøgelse foretaget af professor R. F. Borkenstein, jfr. referatet i retslægerådets skrivelse af 20. marts 1968 (bilag G.)..

I en **O.E.C.D.-rapport** "Alcohol and Road Traffic", 1966, har professor **Leonhard Goldberg** og dr. John D. T. Havard givet en redegørelse om virkningen af alkohol på motorføreres handlemåde. Det udtales heri, bl.a. på grundlag af Grand Rapids-undersøgelsen, at der for personer med en blodalkoholkoncentration på 0,5 o/oo eller derover er en statistisk signifikant stigning i ulykkesfrekvensen i forhold til motorførere uden alkohol i blodet. På grund af de individuelle forskelle i alkoholtolerance bevarer nogle personer dog deres egnethed som motorfører uændret også over denne promille. Først ved en promille på 0,8 er køreegenskaberne væsentligt forringede for næsten alle personer.

De nævnte undersøgelser og redegørelser - til dels dog bortset fra den danske fra 1966 - viser, at egnetheden som motorfører gennemsnitligt bliver forringet efter indtagelsen af forholdsvis små doser alkohol.

Samtidig understreges det imidlertid i flere af redegørelserne, at de individuelle forskelle imellem personers alkoholtolerance er betydelig. I en af Leonhard Goldberg foretaget undersøgelse (Quantitative studies on alcohol tolerance in man, Stockholm, 1943, gengivet i den danske "Betænkning vedrørende spørgsmålet trafik og alkohol", 1951, side 35) er således påvist, at sikkerheden hos personer, der aldrig eller så godt som aldrig tidligere har nydt spiritus, gennemsnitligt begynder at svinge ved 0,33 o/oo; hos personer, der er vant til at nyde spiritus, ved 0,61 o/oo; og hos personer, der dagligt indtager betydelige mængder spiritus, ved 0,86 o/oo.

Endvidere anføres i flere af undersøgelserne, at der for det enkelte individ ikke består noget bestemt forhold mellem alkoholpromillen og egnetheden som motorfører. I den indledende fase af en alkoholkonsumtion, hvor promillen er på vej op, vil den psykiske påvirkethed af alkoholen ved en bestemt promille således være større end ved den tilsvarende promille i den afsluttende fase, hvor promillen er på vej ned.

c. Forholdet mellem klinisk påvirkethed og egnethed som motorfører.

Der synes at være en vis uoverensstemmelse mellem de under b. omtalte redegørelser og den hyppighed, hvormed alkoholpåvirkethed konstateres ved de kliniske lægeundersøgelser, der i praksis foretages samtidig med blodprøveudtagning i spiritussager.

Af Grtler og Lunds i Ugeskrift for Læger, 1966, side 1, offentliggjorte undersøgelse fremgår, at der i de færdselssager, i hvilke Københavns universitets retsmedicinske institut i 1962 modtog blodprøver til alkoholbestemmelse fra politiet, og i hvilke tillige klinisk undersøgelse var foretaget, forelå folgende forhold mellem blodalkoholpromille og konstateret spirituspåvirkethed:

Blodalkohol- promille	Antal under- søgte	Antal på- virkede	% påvirkede
0,00-0,19	1544	53	3,5
0,20-0,39	180	37	20,6
0,40-0,59	214	79	37,3
0,60-0,79	269	126	46,9
0,80-0,99	373	234	62,7
1,00-1,19	521	368	70,6
1,20-1,39	657	517	78,7
1,40-1,59	742	658	88,7
1,60-1,79	716	671	93,7
1,80-1,99	552	530	96,0
2,00-2,19	428	417	97,4
2,20-	490	477	97,3

I den svenske betænkning "Nykterhet i Trafik" fra 1963 gives side 271 resultatet af en tilsvarende undersøgelse i Sverige foretaget i 1956:

Blodalkohol- promille	Antal under- søgte	% påvirkede
0 -0,40	141	31,9
0,41-0,80	138	42,7
0,81-1,20	228	60,9
1,21-1,60	390	74,6
1,61-2,00	435	86,6
2,01-2,40	344	88,9
2,41-2,80	133	92,4
2,81-3,60	62	96,8

Disse undersøgelser viser, at spirituspåvirkethed kan konstateres klinisk hos omkring 1/3 af de personer, der har ca. 0,5 0/00 alkohol i blodet. På den anden side er der ikke helt få personer (11-14%), hos hvem der ikke kan konstateres påvirkethed, selv om

de har en promille på op til 1,6. Endvidere fremgår det, at den blodalkoholkoncentration, hvor ca. halvdelen af de til undersøgelse indbragte personer viser påvirkethed, ligger på 0,8-1,0 o/oo.

Når disse resultater vurderes i forbindelse med de under b. refererede undersøgelser, må man have i erindring, at undersøgelsesmetoderne er forskellige.

I 1937 udtalte retslægerrådet (retslægerrådets årsberetning 1936, side 395): "også påvirkning af funktioner, som vanskeligt kan eftervises ved almindelige kliniske prøver, kan repræsentere en meget stor fare." I den svenske betænkning "Trafiknykterhet" fra 1953 udtales det (side 142), at fraværet af klinisk påviselig påvirkethed ikke er noget kriterium for, at alkoholindtagelse ikke har spillet nogen rolle for f.eks. en trafikulykkes indtræden. I professor Mollands redegørelse til det norske "Trafikk-alkoholudvalget av 1954" anføres det, at "Klinisk prøve er et altfor grovt og usikkert middel til å avgjøre, når evnen til å kjøre motorvogn er nedsatt."

Navnlig i danske lægelige kredse synes man dog fortsat at tillægge den kliniske lægeundersøgelse en betydelig værdi. Således udtalte retslægerrådet i 1951 (retslægerrådets årsberetning 1951, side 144): "Angående den kliniske prøve skal bemærkes, at også denne prøve i alt væsentligt må siges at fungere tilfredsstillende." I en udtalelse til justitsministeriet af 10. marts 1967 udtalte retslægerrådet, at det er rådets praksis at foretage en individuel behandling af sagerne, hvor hovedvægten lægges på udfaldet af den kliniske undersøgelse, skriftprøverne og en vurdering af forskellen mellem blodalkoholkoncentrationen ved undersøgelsen og under kørselen. Endvidere hedder det i en redaktionel artikel i Ugeskrift for Læger 1966, side 25: "At den kliniske undersøgelse imidlertid stort set er et værdifuldt supplement til analyseresultaterne, og at den bør bevares og om muligt forbedres, er hævet over enhver tvivl."

d. Tilbageregningsproblemet.

Et synspunkt, der hyppigt anføres under debatten om eventuel indførelse af en fast grænse for strafbar blodalkoholkoncentration under motorkørsel, er vanskelighederne ved at beregne blodalkoholkoncentrationen under en kørsel, der har fundet sted som regel en eller flere timer før blodprøveudtagelsen. Hvis der mellem kørselen og blodprøven er sket indtagelse af alkohol, er be-

regningen selvsagt uhyre vanskelig - og afhængig af, at oplysningerne om denne mellemliggende spiritusnydelse er rigtige. Selv om sådan spiritusnydelse ikke har fundet sted, volder beregningen imidlertid problemer. Det danske retslægeråd har ofte peget herpå, således i en udtalelse til justitsministeriet af 17. oktober 1957 (retslægerådets årsberetning 1957, side 137), hvori det hedder: "Vurderingen af alkoholkoncentrationen i en persons blod på et tidspunkt, der ikke falder sammen med tidspunktet for udtagninger af blodprøverne til alkoholanalyse, må altid være behæftet med en usikkerhed, der ofte vil være betydelig, og som altid vil overskride usikkerheden på selve analysen."

For at forstå problemet er det nødvendigt at have et vist kendskab til de fysiologiske processer, der sættes i gang i legemet ved alkoholindtagelse. Herom er der givet redegørelser i flere svenske betænkninger, nemlig i "Trafiknykterhetsutredningens betænkning" (S.O.U. 1953:20) side 89 ff, i "Alkoholprovet" (S.O.U. 1956:37) side 103 ff og i "Nykterhet i Trafik, I" (S.O.U. 1963:72) side 254 ff. Fra disse redegørelser kan følgende refereres:

Kort efter at en person har drukket alkohol, begynder denne at blive opsuget fra tarmkanalen i organismen. Denne opsugning tager gennemsnitligt 1-2 timer, hvorunder blodalkoholkoncentrationen stiger til et maksimum. Der er store variationer imellem de tidsrum, der kan forløbe, inden dette maksimum nås. Indtages alkoholen i form af stærke drikke (akvavit o.lign.), nås maksimum hurtigere end ved indtagelse af svagere drikke (øl og bordvin). Indtages alkoholen på tom mave, nås maksimum hurtigere, end hvis den indtages sammen med et måltid. Ved forsøg har man således fundet tidsrum, inden maksimum nås, varierende fra 15-20 minutter til 2½ time. Ved spiritusindtagelse sammen med spisning har man endvidere fundet, at alkoholpromillen, efter at maksimum er nået, har kunnet holde sig konstant i nogen tid - indtil 4 timer efter alkoholindtagelsens afslutning - inden promillen daler. I denne periode må der antages at ske en fortsat opsugning fra tarmkanalen, medens der samtidig sker en forbrænding af alkohol i organismen.

Efter opsugningen fordeles alkoholen i kroppen, indtil koncentrationen i forhold til vandindholdet er ens i alle legemets organer. Denne fordeling sker ikke med samme hastighed til alle organer. I den del af hjerne- og rygmærsvæsken, der befinder sig i hjernens hulrum, fordeler alkoholen sig i løbet af 5-10 minutter, medens den først fordeler sig til urinen på 1-2 timer.

Alkoholen forsvinder fra organismen hovedsageligt gennem forbrænding. Kun 2-5% uddrives ved udånding, sved eller urin. Den hastighed, hvormed alkoholen forsvinder fra blodet, er gennemsnitligt 0,15 o/oo pr. time. De individuelle variationer i forbrændingshastighed er imidlertid store, fra 0,08 o/oo til 0,22 o/oo i timen.

Ved forsøg med alkoholindtagelse og derefter følgende hyppige periodiske blodprøver vil man ofte finde en kurve for blodalkoholpromille, der først stiger til et maksimum, derefter i et tidsrum falder forholdsvis langsomt for endelig at falde i en stejle, retlinet bane i overensstemmelse med forsøgspersonens forbrændingshastighed.

I praksis vil forholdene som regel være yderligere komplicerede derved, at alkoholindtagelsen finder sted gennem et længere tidsrum, således at de beskrevne processer (opsugning, fordeling, forbrænding) sker samtidig.

En vis vejledning ved tilbageregningen kan alkoholpromillen i urinen give. Under konstant alkoholconcentration i kroppen vil promillen være større i urinen end i blodet, fordi mængden af tørstoffer er mindre i urinen end i blodet. Alkoholen når senere frem til urinen end til blodet, men holder sig længere i urinen end i blodet. Er promillen i urinen lige så stor som i blodet, tyder det på, at personens blodalkoholpromille har været for opadgående ved prøveudtagelsen. Er promillen i urinen derimod langt større end i blodet, tyder det på, at blodalkoholpromillen har været for nedadgående. Også i relation til urinprøvens værdi som vurderingsgrundlag er der væsentlige usikkerhedsmomenter. Det har således betydning, om urinblæren har været tømt kort tid før urinprøvens udtagelse.

Når en tilbageregning skal finde sted fra en fundet alkoholpromille ved en blodprøve til en beregnet blodalkoholpromille under en kørsel, der måske er foregået flere timer tidligere, er man i den situation, at man dels ikke kender blodalkoholkurvens forløb for den pågældende person (hurtig eller langsom forbrænding) efter den omhandlede spiritusindtagelse (stærke eller svage drikke, uden eller sammen med mad) og dels kun med usikkerhed kan anslå, på hvilket stadium af kurven personen befandt sig ved prøveudtagningen.

På denne baggrund anføres det i den svenske betænkning "Nykterhet i Trafik, I" (S.O.U. 1963:72) side 53, at de medicinske

eksperter, med hvilke komiteen har haft samråd, har forklaret, at en kvantitativ tilbageregning fra prøve- til kørselstidspunktet efter deres opfattelse praktisk taget altid er umulig. Derimod skulle man ofte med rimelig sikkerhed kunne angive, om blodalkoholpromillen var ved at synke eller ved at stige på prøveudtagningens tidspunkt. Om dette spørgsmål kan endvidere henvises til bilag G.

Sekretariatet har i samarbejde med retslægerrådet udarbejdet et notat med eksempler på, hvorledes retslægerrådet foretager tilbageregning. Der henvises herom til bilag F.

VI. Statistiske oplysninger.

A. Af den officielle færdselsstatistik kan uddrages følgende oplysninger:

1. Personskader på grund af spirituspåvirkning hos samtlige trafikantkategorier.

Personskader ialt	heraf dræbte	Ulykker med spirituspåvirkning som hovedårsag ^{x)}					
		Personskader ialt	heraf dræbte	heraf alvorligt tilskadedkomne ^{xx)}	lettere tilskadedkomne	uskarde	
(i parentes antallet af uheldsforvoldende personer)							
1960	20964	735	1808	92 (50)	1000 (681)	716 (425)	- (239)
1961	22512	841	1645	87 (52)	959 (670)	599 (363)	- (189)
1962	22973	810	1615	67 (42)	878 (626)	670 (365)	- (204)
1963	22330	808	1668	80 (49)	905 (623)	683 (388)	- (223)
1964	24868	893	1935	96 (61)	1083 (724)	756 (443)	- (254)
1965	26077	1010	2202	130 (82)	1189 (804)	883 (490)	- (264)
1966	26457	1020	2055	102 (57)	1109 (726)	844 (487)	- (268)

2. Personskader forvoldt af spirituspåvirkede førere af motorvogne og motorcykler.

Personskader ialt	heraf dræbte	Ulykker forvoldt af motorkøretøjer ^{xxx)} med spirituspåvirkning som hovedårsag ^{x)}					
		Personskader ialt	heraf dræbte	heraf alvorligt tilskadedkomne ^{xx)}	lettere tilskadedkomne	uskarde	
(i parentes antallet af uheldsforvoldende personer)							
1960	20964	735	1035	63 (21)	549 (261)	423 (173)	- (219)
1961	22512	841	949	59 (24)	533 (265)	357 (160)	- (174)
1962	22973	810	976	46 (21)	502 (274)	428 (162)	- (183)
1963	22330	808	1071	49 (18)	566 (291)	466 (213)	- (203)
1964	24868	893	1257	61 (27)	681 (347)	515 (232)	- (243)
1965	26077	1010	1485	84 (37)	755 (380)	646 (290)	- (253)
1966	26457	1020	1464	76 (31)	768 (404)	620 (285)	- (252)

x) Da inddelingen af færdselsuheldsstatistikken efter hovedårsager er behæftet med usikkerhed, anvendes fra den 1. januar 1967 en ændret inddeling, som bygger på objektive oplysninger om selve hændelsesforløbet, herunder navnlig om uheldssituationen. Spirituspåvirkning rubriceres i en særlig kolonne vedrørende føreren.

xx) Med alvorlig eller betydelig personskade forstås, at en person er kommet så alvorligt til skade, at den pågældende for kortere eller længere tid har været uarbejdsdygtig.

xxx) Excl. knallerter, traktorer og motorredskaber.

B. For Københavns vedkommende kan særligt anføres, at antallet af ulykker på grund af spirituspåvirkning igennem en årrække har været stigende samtidig med, at ulykker, der skyldes andre forhold, trods den øgede færdsel har udvist stagnation, for visse grupper vedkommende endog fald.

Fra efteråret 1967 er der imidlertid sket en ændring heri, idet antallet af uheld med spirituspåvirkede motorførere pludseligt er faldet. I løbet af de første 9 måneder af 1968 har antallet af disse ulykker således ligget 23% lavere end i den tilsvarende periode i 1967. Københavns politis færdselsafdeling formoder, at dette fald i første række skyldes indførelsen af Alcotest i færdselskontrollen.

Samtidig er der i de første 9 måneder af 1968, sammenlignet med den tilsvarende periode i 1967, sket en stigning på 12% i antallet af anholdte spirituspåvirkede motorførere, som ikke var impliceret i færdselsuheld. Også dette forhold sættes af Københavns politi i første række i forbindelse med den øgede færdselskontrol med Alcotest.

C. Problemet kan endvidere belyses ved følgende oversigt over antallet af motorkøretøjer sammenholdt med antallet af tiltaler for spirituskørsel og ulykker som følge af spirituskørsel:

	Antal biler	Antal motorcykler	Antal tiltaler med førere af motorkøretøj (færdselslovens § 16, stk. 1)x)	Antal uheld ialt med personskade	Antal ulykker med personskade forvoit af spirituspåvirkede motorførere (excl. knallerter, traktorer og motorredskaber)	Antal personskader forvoit af spirituspåvirkede motorførere (excl. knallerter, traktorer og motorredskaber)
1/1-1961	578.000	116.000	1960	17.163	674	1.035
1/1-1962	658.000	114.000	1961	17.958	623	949
1/1-1963	753.000	110.000	1962	18.295	640	976
1/1-1964	822.000	104.000	1963	17.542	725	1.071
1/1-1965	907.000	95.000	1964	19.334	849	1.257
1/1-1966	981.000	85.000	1965	19.932	960	1.485
1/1-1967	1060.000	75.000	1966	20.408	972	1.464
1/1-1968	1142.000	65.000	1967	-	-	-

x) Antallet af tiltaler omfatter ikke førere af knallerter, traktorer og motorredskaber. Tallene tør dog formentlig anses for anvendelige til den tilsligtede sammenligning, idet langt de fleste tiltaler for overtrædelse af færdselslovens § 16 vedrører førere af biler og motorcykler.

Der foreligger ikke statistiske oplysninger om antallet af domfældelser, men i anklagenyndigheden skønner man, at antallet af domfældelser er nogle få procent lavere end antallet af tiltaler.

Fra 1. januar 1961 til 1. januar 1967 er der sket følgende procentvise ændringer:

Antallet af biler er steget med 83%.

Antallet af motorcykler er faldet med 35%.

Antallet af biler + motorcykler er steget 64%.

Antallet af tiltaler for spirituskørsel er steget med 70%.

Det nævnte antal uheld er steget med 44%.

Det nævnte antal personskader er steget med 41%.

D. Sandsynligheden taler for, at antallet af spirituspåvirkede motorførere er meget større, end oplysningerne om antallet af indbragte motorførere tyder på.

I en afhandling i tidsskriftet "Lov og Rett" 1967, side 193, vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt adgangen til at anvende bødestraf bør udvides, fremhæver den norske professor, dr.jur. Anders Bratholm, at præventionen ved strafbare forbud ikke blot beror på straffens størrelse, men også - og vel ikke mindst - på risikoen for opdagelse. Specielt med hensyn til spirituskørsel finder forfatteren, at der ved forholdsvis enkle foranstaltninger skulle være gode muligheder for at forhøje opdagelsesfrekvensen væsentligt. Midlet hertil er i første række færdselskontrol.

Meget taler ifølge forfatteren for, at netop spirituskørsel forekommer i et betydeligt antal uopdagede tilfælde (stort mørketal). En interviewundersøgelse foretaget blandt en gruppe studenter ved Oslos universitet omkring 1960 viste, at omtrent hver anden student med førerbevis indrømmede at have kørt spirituskørsel. En større anlagt undersøgelse blandt norske værnepligtige i 1961 viste, at omtrent hver fjerde af dem, som næsten dagligt eller ofte havde kørt bil i det foregående år, en eller anden gang havde været påvirket under kørselen.

Jur. och fil. kand. Hans Klette, Lunds universitet, har foretaget undersøgelser af dette spørgsmål i Sverige (Nordisk tidsskrift for kriminalvidenskab, 1964, side 119). På grundlag af interviews og forskellige beregninger er forfatteren nået til det resultat, at risikoen for opdagelse for en fører, som efter spiritusnydelse kører på normal vis, er under 1%.

VII. Kommissionens drøftelser og overvejelser.

1. Baggrunden for emnets behandling i kommissionen.

Antallet af personskader, forvoldt af spirituspåvirkede førere af motorvogne og motorcykler, er i de senere år ikke alene steget i takt med det samlede antal personskader, men der har også været tale om en relativ stigning. Hertil kommer, at antallet af dræbte, sat i forhold til det samlede antal tilskadekomne, til stadighed ligger højere ved spiritusulykkerne end ved samtlige ulykker med personskade, hvilket viser, at spiritusulykkerne gennemsnitligt har alvorligere følger end andre ulykker.

I betragtning af, at disse ulykker må forekomme særlig meningsløse, fordi de kunne være undgået, ville selv en stabilitet i de relative tal, hvilket i sig selv ville indebære en stadig stigning i de absolutte tal, være tilstrækkelig begrundelse for at tage problemet op. Så meget mere må de seneste års relative stigning tale derfor.

Der henvises i øvrigt til tallene i afsnit VI.

Hertil kommer, at indtagelse af spiritus kan antages at have spillet en rolle i yderligere et stort antal færdselsuheld, hvor der ikke har kunnet domfældes for spirituskørsel efter den gældende lovgivning.

Som anført foran under afsnit V har nyere videnskabelige undersøgelser vist, at evnen til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde for en større del af motorførernes vedkommende er reduceret væsentligt ved blodalkoholkoncentrationer, som ligger en hel del lavere end det niveau på omkring 1,0 o/oo, som efter retspraksis i dag i de fleste tilfælde er afgørende for, om der sker domfældelse. Der kan derfor være grund til at overveje, om den gældende lovgivning er for lemfældig.

Endelig har den gældende lovgivning på dette område gennem flere år været genstand for kritik, i hvilken forbindelse det ofte har været foreslået, at der bør indføres en promilleregulering.

2. Mulighederne for at motivere personer fra at føre motor-køretøj i spirituspåvirket tilstand.

a) Kommissionen har for det første overvejet anvendelse af skærpet reaktion inden for den gældende lovgivnings rammer. Der

x) Tallene for 1967 foreligger endnu ikke.

er imidlertid i retspraksis siden gennemførelsen af færdselsloven af 1955 efterhånden sket en skærpelse med hensyn til straf og frakendelse af førerret, så at den sædvanligt anvendte reaktion, hvor ingen særligt skærpende omstændigheder foreligger, nu er hæfte i 20 dage og frakendelse af førerbevis i $1\frac{1}{2}$ år. Reaktionen må derfor formentlig siges at være på et sådant niveau, at det, efter almindelige erfaringer, næppe vil være realistisk at regne med, at en yderligere skærpelse vil være af særlig præventiv betydning. Hertil kommer, at man ikke vil kunne se bort fra de negative virkninger af mere langvarige frihedsstraffe og frakendelsesperioder. Vedrørende frihedsstraf skal bl.a. peges på, at udviklingen inden for strafferetten gennem de senere år på andre områder har bevæget sig bort fra frihedsberøvelse over mod ikke-frihedsberøvende foranstaltninger. Med hensyn til spørgsmålet om frakendelse af førerbevis bemærkes, at virkningen af denne reaktionsform er meget uens. Frakendelse af førerret kan i et ikke ubetydeligt omfang sidestilles med fradømmelse af retten til et bestemt erhverv, hvor førerret er en nødvendighed, og reaktionen kan herved for så vidt siges at harmonere mindre godt med den i 1951 gennemførte ændring af straffelovens §§ 78 og 79, hvorefter rettighedsfortabelse normalt er betinget af, at det udviste forhold begrunder en nærliggende fare for misbrug af stillingen. Også det forhold, at en reaktionsform, der udelukker den pågældende fra hans tidligere erhverv, i så høj grad vil kunne ramme også den pågældendes familie, taler efter almindelige strafferetlige synspunkter imod en udvidet anvendelse af denne sanktionsform.

Det har ligget uden for kommissionens opgave at overveje det i den senere tid i den offentlige debat rejste spørgsmål, om frakendelse af førerbevis, hvis kørselen er sket uden forbindelse med den pågældendes erhverv, eventuelt bør kunne begrænses til privat kørsel.

b) Derimod må det tillægges meget stor betydning, at politiets systematiske kontrol af de motorkørende øges. Som forholdene er nu, er opdagelsesrisikoen meget lav, jfr. oplysningerne under afsnit VI, D. Der har dog formentlig været tale om en bedring i denne henseende, efter at justitsministeriet i efteråret 1967 på forslag af færdselssikkerhedskommissionen har indført regler, hvorefter politiet under færdselskontrol ved hjælp af Alcotest kan foretage analyser af motorføreres udåndingsluft.

c) Yderligere en mulighed for at skabe øget prævention er at inddrage lavere grader af spirituspåvirkethed under det strafbare område.

Herved motiveres motorførere, der har vilje til at undgå at handle i strid med loven, til at undgå at nærme sig et spiritusforbrug, hvor deres kørsel bliver virkelig farlig, og deres evne til at vurdere deres muligheder for at køre forsvarligt svækkes.

Til fordel for en udvidet kriminalisering taler, at evnen til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde for en større del af motorførernes vedkommende reduceres væsentligt selv ved forholdsvis lave blodalkoholkoncentrationer.

Endvidere vil en udvidelse af det kriminaliserede område give bedre mulighed for anvendelse af mere differentierede sanktioner. Domstolene har undertiden følt det som en mangel, at valget i spiritussager i praksis har stået mellem ubetinget frihedsstraf og frifindelse.

Imod en sænkning af det strafbare områdes nedre grænse taler, at opdagelsesrisikoen ved kørsel med lave alkoholpromiller må antages at blive forholdsvis ringe. Det må derfor i hvert fald være en forudsætning for, at en sådan ændring søges gennemført, at man samtidig sætter ind med en betydelig forøgelse af politiets systematiske kontrol af tilfældige motorkørende.

En inddragelse af lavere grader af spirituspåvirkethed under det strafbare område må antages at forudsætte en fast promillegrænse, idet de lavere påvirkethedsgrader i vidt omfang ikke vil give udslag i den præsterede kørsel eller ved de forholdsvis grove undersøgelsesmetoder, der anvendes ved de kliniske prøver.

Problemet bliver herefter, om der bør indføres én eller flere faste **promillegrænser** til supplerende eller afløsning af den gældende regel i færdselslovens § 16.

3. Erklæringer og udtalelser fra særligt sagkyndige fremsat over for kommissionen.

a) Retslægerådet.

Som svar på kommissionens skrivelse af 5. januar 1968 (bilag B) har retslægerådet i skrivelse af 20. marts 1968 (bilag C) udtalt sig om spørgsmålet om indførelse af en fast promillegrænse. Et flertal blandt de medlemmer og sagkyndige i retslægerådet, der har deltaget i sagens behandling (professorerne Gormsen og Lundsgaard samt overlæge Prætorius), har især fremhævet, at følsomheden over for

alkohol er forskellig hos forskellige **personer** og hos **samme person** til forskellige tider. Indførelse af **en** fast promillegrænse vil endvidere medføre, at der vil blive tillagt små koncentrationsforskelle principiel betydning, hvad der fra et biologisk synspunkt må tages afstand fra. Som ved enhver analytisk metode er blodalkoholanalysen behæftet med en vis usikkerhed, hvorfor **der** må fastsættes en vis sikkerhedsmargin. Denne foreslås fortsat sat til 0,15 o/oo. Retslægerådet har senere udtalt, at der derved i det flertal af tilfælde, hvor den reelle blodalkoholkoncentration ikke ligger 0,15 o/oo under analyseresultatet, men måske over, sker en konkret bedømt umotiveret begunstigelse af den sigtede, jfr. herom den ovenfor i afsnit III, d), anførte tilsvarende kritik i Tyskland. Endelig har retslægerådet i sin skrivelse peget på **den** betydelige usikkerhed, der er forbundet med **tilbageregning** fra blodalkoholkoncentrationen på undersøgelsestidspunktet til blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet, jfr. herom **nærmere** de i bilag F anførte eksempler på tilbageregning. Sådantilbage-regning er yderligere vanskelig eller umulig i de tilfælde, hvor der er drukket spiritus så kort tid før kørselen, at der er optaget alkohol i blodet imellem kørselen og undersøgelsestidspunktet. Noget tilsvarende gælder indtagelse af alkohol imellem kørselen og undersøgelsestidspunktet. Det nævnte flertal har herefter principielt frarådet indførelsen af en fast promillegrænse, men for det tilfælde, at en sådan ønskes gennemført, udtalt, at der efter rådets opfattelse ikke er rimeligt grundlag for at lægge denne lavere end 0,8 o/oo. Retslægerådet har yderligere fundet det rimeligt, at "ukomplicerede" overskridelser af en sådan promillegrænse straffes væsentligt mildere end føring af motorkøretøj i en fra det normale afvigende tilstand, der skyldes spiritus.

Et mindretal i retslægerådet (professor Kruhøffer) har fundet det ønskeligt, at bestemmelsen i færdselslovens § 16, stk. 1, suppleres med en promillegrænse, som foreslås placeret ved 1,20 o/oo, hvis overskridelse ubetinget skulle medføre domfældelse, medens der under grænsen skulle ske en individuel vurdering som hidtil. Det er supplerende over for kommissionen oplyst, at der til de nævnte 1,20 o/oo forudsættes lagt den af retslægerådet anvendte måleusikkerhedsmargin på 0,15 o/oo.

Retslægerådet har yderligere i skrivelse af 16. juli 1968 (bilag E) som svar på kommissionens skrivelse af 10. juni 1968

(bilag D) udtalt sig om, hvilke værdier der kan lægges til grund ved tilbageregning, såfremt der indføres en fast promillegrænse, Et flertal i retslægerrådet finder, at der - udover den almindelige målesikkerhedsmargin på 0,15 o/oo - ved ukomplicerede tilbageregninger, d.v.s. tilfælde hvor der ikke er indtaget alkohol mellem kørselstidspunktet og udtagningen af blodprøve, og hvor der ikke er indtaget alkohol i mindst 1 time før kørselen, kan regnes med et koncentrationsfald på 0,10 o/oo pr. time.

b) Den danske dommerforening.

Dommerforeningens bestyrelse har tiltrådt den af flertallet i retslægerrådet afgivne udtalelse og har således ikke kunnet anbefale en ændring af den nuværende retstilstand. Foreningens repræsentant har over for kommissionen nærmere udtalt, at der i de første år efter færdselsloven af 1955 ganske vist var en del problemer med hensyn til anvendelsen af færdselslovens § 16, hvilket bl.a. resulterede i mange ankesager. Antallet af disse er nu ikke stort, og man kan efter bestyrelsens opfattelse ikke tale om, at der er vanskeligheder med hensyn til domsmændenes praktisering af kriteriet i færdselslovens § 16, stk. 1. Efter bestyrelsens opfattelse bør der, hvis der indføres en fast promillegrænse, blive tale om en så stor sikkerhedsmargin for at undgå urigtige domfældelser, d.v.s. domfældelser i tilfælde, hvor motorføreren ikke konkret er ude af stand til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde, at man på den anden side vil nå frem til, at flere motorførere end nu vil blive frifundet. Fra foreningens side har man imod en kriminalisering af de lave promiller anført, at kun få af disse tilfælde vil blive opdaget, hvilket forekommer uheldigt, ligesom bødestraf for mildere tilfælde af spirituskørsel må befrygtes også for de grovere tilfældes vedkommende at ville formindske den efterhånden opnåede stemplende virkning af spirituskørsel. Endelig har foreningen peget på, at præventionen over for spirituskørsel må antages først og fremmest at ville blive opnået igennem en øget politikontrol.

c) Anklagemyndigheden.

Fra anklagemyndighedens side er der under mødet med kommissionen givet udtryk for, at en regel, hvorefter der ved en grænse på 1 o/oo institueres en uafbeviselig formodning for uegnethed til at føre motorkøretøj, ikke vil betyde nogen særlig ændring af den nuværende retstilstand, forudsat at man samtidig bevarer den nu-

gældende formulering i færdselslovens § 16, stk. 1. Anklagemyndigheden har derfor kunnet gå ind for, at § 16, stk. 1, suppleres med en bevisformodningsregel, hvorefter overskridelse af en promillegrænse på det niveau, der som hovedregel i dag er afgørende for domfældelse, ubetinget medfører domfældelse. Derimod har man ikke kunnet anbefale, at der lægges vægt på promillen på undersøgelsestidspunktet. Anklagemyndighedens repræsentant har videre givet udtryk for, at indførelsen af den nævnte bevisformodningsregel må forventes at give visse bevismæssige fordele ved sagernes behandling, men der vil stadig være et tilbageregningsproblem. Antallet af tilståelsessager må antages at ville stige. I øjeblikket må man i omkring halvdelen af de 5.000 - 6.000 sager om året udfærdige anklageskrift og lade sagen behandle ved domsmandsret.

Derimod har man fra anklagemyndighedens side udtalt sig imod en kriminalisering af de lavere påvirkningsgrader. Omend foreliggende undersøgelser peger på en reduceret menneskelig funktion allerede ved lavere påvirkningsgrader, er det tvivlsomt, om der er tale om en sådan fare for færdselssikkerheden, at der bør ske en kriminalisering. Der findes andre faktorer, som formentlig er lige så farlige for færdselssikkerheden, uden at der skrives ind herimod, f.eks. almindelig træthed, samtale i vognen og rygning. Da det endvidere vil blive vanskeligt at få fat på overtrædere af en sådan regel, vil den have tendens til at nedbryde respekten for retshåndhævelsen, idet befolkningen vil være tilbøjelig til at bagatellisere overtrædelserne.

d) Advokatrådet

Advokatrådets repræsentant har på mødet med kommissionen rettet den kritik imod den gældende bestemmelse, at de tiltalte ofte har vanskeligt ved at erkende, at de ikke har været i stand til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde, uanset om det efter retspraksis er klart, at de vil blive domfældt. Der bliver derfor unødigt mange domsmandssager. Han har tiltrådt anklagemyndighedens vurdering, hvorefter det ikke vil betyde noget væsentligt med hensyn til omfanget af de tilfælde, der rammes, hvis man lovfæster den promilleregulering, der i dag nærmest findes i retspraksis.

Han har endvidere tilsluttet sig anklagemyndighedens betænkelighed ved en kriminalisering af de lavere promiller og især henvist til, at en sådan regel på grund af den ringe opdagelsesrisiko ved lav blodalkoholkoncentration næppe vil få nogen betydning.

4. Andre synspunkter fremført over for kommissionen.

Landsforeningen "Den personlige friheds værn" har udtalt sig imod indførelsen af én eller flere faste promillegrænser. Udover at der så vil blive tale om domfældelser i tilfælde, hvor motorføreren ikke konkret har savnet evnen til at køre på fuldt betryggende måde, har foreningen især anført, at en sådan lovgivning efter foreningens opfattelse vil betyde en opgivelse af den fri, i retssikkerheden begrundede, bevisbedømmelse og dermed en forringelse af den sigtede eller tiltalte motorførers stilling, idet skyldspørgsmålet udelukkende vil komme til at bero på en fra retsmedicinsk side foretaget blodalkoholanalyse, hvis rigtighed domstolene ikke kan kontrollere.

5. Kommissionens overvejelser angående indførelse af en promilleregul.

Foreløbig bemærkes, at lovgivningen om spirituspåvirkede motorførere ikke alene kan baseres på en promilleregul. Der kan forekomme tilfælde, hvor blodprøve enten ikke har kunnet udtages eller ikke har kunnet anvendes, ligesom der kan tænkes tilfælde, hvor det er ønskeligt konkret at søge fastslået, at uegnethed som fører har foreligget. Den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1, bør derfor bibeholdes. Dermed vil det også fortsat i lovgivningen være slået fast, hvad der er kernen i spirituskørsel, nemlig den manglende evne til på fuldt betryggende måde at føre motorkøretøj.

Hvis en promilleregul bør indføres, må det altså blive som supplement til den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1.

Efter kommissionens opfattelse kan følgende synspunkter fremdrages i overvejelserne angående spørgsmålet om indførelse af en promilleregul:

Som foran anført er det kun ved at indføre en promilleregul muligt at gennemføre en skærpelse af den gældende regel.

Allerede indførelsen af en promillegrænse på det niveau, hvor retspraksis i dag stort set ligger, vil frembyde visse fordele. Man vil undgå de - ganske vist ikke talrige - frifindelser ved høje promiller, som, fordi de ofte er genstand for særlig omtale i pressen, kan bibringe motorførere den urigtige opfattelse, at der er en ikke ringe mulighed for frifindelse ved sådanne høje blodalko-

holkoncentrationer, og som derfor svækker præventionen. En promille-regel svarende til retspraksis i dag vil også være udtryk for en "ærligere" beskrivelse af den gældende retstilstand.

Endvidere er der, bl.a. i den offentlige debat, givet udtryk for den opfattelse, at det vil være lettere for en motorfører, som har drukket spiritus, at vide, om han derved har overskredet grænsen for det strafbare. Dette synspunkt kan dog formentlig kun tillægges betydning ved ret lave promillegrænser og kun med en meget stor sikkerhedsmargin i forsøget på at beregne koncentrationen. Hvor spiritusindtagelsen strækker sig over et længere tidsrum, har synspunktet ingen betydning.

Af tilhængere af princippet i den gældende regel er det bl.a. blevet fremhævet, at man ved at gå over til en promilleregulering forlader den fri bevisbedømmelse, forringer borgernes retsstilling og skematiserer retsplejen.

Hertil bemærkes, at et system med én eller flere faste promillegrænser ganske vist ikke tager hensyn til, at alkoholtolerancen er forskellig fra menneske til menneske og for det enkelte menneske forskellig til forskellige tider, jfr. retslægerådets udtalelse. Det, man kriminaliserer ved en promilleregulering, er imidlertid ikke nedsættelsen af evnen til at føre motorkøretøj i det enkelte tilfælde, men den nedsatte køreevne og dermed forøgede kørselsrisiko, som gennemsnitligt foreligger ved et vist alkoholindhold i blodet. Det er videnskabeligt godtgjort, at selv ret lave alkoholkoncentrationer i blodet kan forringe køreevnen. Det vil ikke i den enkelte sag kunne afgøres, om den pågældende motorfører netop er en af dem, som denne erfaring ikke passer på, men derved vil man ikke gå hans rettigheder for nær; han har selv - ved at indtage spiritus og derved med meget stor sandsynlighed nedsatte sine køreevner og forøge sin ulykkesrisiko - bragt sig ud i den risiko, at han kan blive behandlet efter gennemsnitsreglerne. Den omstændighed, at den enkelte motorfører kan kompensere en påvirket-hed med særlige evner til at føre motorkøretøj, bør ikke kunne tillægges nogen som helst betydning. Det gælder i færdselen om at handle så fornuftigt og risikofrit som overhovedet muligt af hensyn til andre, ikke om lige netop at overholde visse minimumskrav. At lovgivningen lader gennemsnitsbetragtninger være afgørende ved kriminalisering af et bestemt område, er der intet principielt til hinder for.

Hvad videre angår spørgsmålet om "fri bevisbedømmelse", er det rigtigt, at en bestemt blodprøve vil være afgørende under en promilleregulering, og at domstolene ved afgørelsen er bundet til at lægge denne prøves) udfald til grund ved afgørelsen. Heroverfor må det imidlertid anføres, at domstolene ikke under den gældende bestemmelse i færdselslovens § 16 står ret meget friere over for den lægelige vurdering med hensyn til den kliniske prøve, og her er forholdet tværtimod dette, at denne lægelige vurdering er subjektiv. Som bevismiddel turde en blodprøve være væsentlig mere nøjagtig og velegnet til at lægge til grund ved en retsafgørelse end lægens vurdering ved den kliniske undersøgelse og eventuelle vidneudsagn.

Imod indførelsen af en fast promillegrænse kan anføres, - jfr. **herved bl.a.** retslægerådets og dommerforeningens udtalelser - at det kun med en vis måleusikkerhedsmargin er muligt at fastslå blodalkoholkoncentrationen, og at der er forbundet en betydelig usikkerhed med tilbageregning fra blodalkoholkoncentrationen på undersøgelsestidspunktet til blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet. Heroverfor må imidlertid anføres, at retssikkerhedshensynet må være tilgodeset, hvis man som foreslået anvender den tilbageregningensværdi, der er gunstigst for den tiltalte og en sikkerhedsmargin på 0,15 o/oo. På den anden side kan denne sikkerhedsmargin ikke antages at føre til urimelige frifindelser. Endvidere må bemærkes, at tilbageregningensproblemerne er forenklet stærkt ved forslaget om også at lægge vægt på promillen på blodprøvetidspunktet, jfr. nedenfor under 8.

Kommissionen finder det herefter rigtigt, at man - i overensstemmelse med den internationale udvikling på dette område - går over til en promillegrænse.

Som anført foran bør den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1, bibeholdes ved siden af promillebestemmelserne, men kommissionen forudsætter, at der i praksis alene bliver tale om anvendelse af promillebestemmelserne bortset fra 1) tilfælde, hvor blodprøve ikke foreligger, 2) tilfælde, hvor blodalkoholkoncentrationen er **under** 0,8 o/oo, men hvor der af særlige grunde bør blive tale om frihedsstraf samt 3) tilfælde, hvor blodalkoholkoncentrationen er over 0,8 o/oo, men hvor det af hensyn til strafudmålingen vil være af betydning at fastslå, at uegnethed som motorfører har foreligget.

6. Hvor bør grænsen for det strafbares område sættes ?

Det er et almindeligt og grundlæggende straffeprocessuelt princip, at enhver rimelig tvivl med hensyn til den tiltaltes skyld skal komme den tiltalte til gode. I tilfælde, hvor promillens størrelse er afgørende, bør domfældelse kun ske, når der er sikkerhed for, at den ved blodprøven konstaterede promille har været over den grænse, der er fastsat i loven. Som den fremgår af bilag D sammenholdt med bilag E, må der regnes med en måleusikkerhedsmargin på $0,15$ o/oo. Dette vil sige, at der - når foreløbig bortses fra tilbageregningsproblemet - ved en promilleregulering på f.eks. $1,00$ i virkeligheden først bliver tale om domfældelse ved en promille på $1,15$. I et tilfælde, hvor Retsmedicinsk Institut f.eks. er nået frem til en promille på $1,14$ (den faktisk fundne middelværdi uden korrektion for måleusikkerhed), vil retslægerrådet på grund af måleusikkerheden ikke kunne udtale, at promillen med sikkerhed har været over $1,00$. Den reelle promille kan imidlertid også have afvejet fra det fundne resultat i opadgående retning (op til $1,29$ o/oo i det nævnte eksempel). Med en promille på kørselstidspunktet på $1,14$ vil man derimod efter retspraksis i dag i almindelighed domfælde, medmindre der foreligger helt særlige forhold, som taler for frifindelse. Dette skyldes, at den anførte sikkerhedsmargin på $0,15$ ikke i dag anvendes af domstolene, men den ligger dog bagved retslægerrådets udtalelser, når dette skal udtale sig om, hvorvidt promillen har været over $1,00$. Når det kan forsvares i dag at se bort fra en helt præcis sikkerhedsmargin og lægge vægt på den konkrete konstaterede promille, altså den statistisk mest sandsynlige værdi, skyldes dette, at der ved sagens afgørelse tillige lægges vægt på andre omstændigheder såsom klinisk prøve, vidneudsagn, om der er sket uheld m.m.

Det følger af foranstående, at man for blot at fastholde det niveau, der i det store flertal af tilfælde er afgørende for domfældelse ifølge retspraksis i dag, må sætte en i loven fastsat promillegrænse til omkring $0,8$ o/oo. En sådan grænse vil dog samtidig bevirke, at der i et antal tilfælde vil ske domfældelse, hvor der i dag sker frifindelse i sager, hvor promillen er omkring 1 , men hvor der ikke foreligger oplysninger om dårlig kørsel.

Den nævnte grænse svarer til, hvad der anvendes nogle steder i udlandet og stemmer med CEMT-rekommandationen, jfr. ovenfor afsnit III, g), 2.

Imidlertid viser de undersøgelser, der er refereret i afsnit V, b), at køreevnen forringes selv ved lavere promiller. Allerede ved en promille på 0,5 har alkoholen - gennemsnitligt - en sådan indvirkning på køreevnen, at der er tale om en forøget ulykkesrisiko.

Et flertal i kommissionen er herefter af den opfattelse, at der er behov for en skærpelse af den gældende retspraksis, og kommissionen - der således ikke kan være enig i det fra anklagemyndighedens side anførte om faren ved kørsel med lavere blodalkoholkoncentration - finder det hensigtsmæssigt og forsvarligt, at grænsen for det strafbares område sættes til 0,5 o/oo, som i Norge og Sverige, en grænse som på grund af måleusikkerheden reelt vil være 0,65 o/oo.

Til belysning af, hvad en 0,5 o/oo-grænse i praksis vil sige, kan oplyses, at retslægerådet ved sine beregninger lægger følgende værdier til grund:

Et restaurationsskænket glas likør indeholder 5 g alkohol.

En almindelig lille snaps (2,5 cl) indeholder 8 g alkohol.

En almindelig øl indeholder 12 g alkohol, medens øl af skattekategori B kan indeholde 22 g alkohol.

For en mand på ca. 70 kg svarer 10-12 g til 0,20-0,25 o/oo.

7. Bør der fastsættes 1 eller 2 promillegrænser ?

Kommissionen har herefter overvejet, om der alene bør stilles forslag om en 0,5 o/oo-grænse som supplement til færdselslovens § 16, stk. 1, eller om der bør blive tale om 2 promillegrænser.

Et system med 2 promillegrænser kendes bl.a. i Sverige og er foreslået i Tyskland, men de fleste lande med promilleregler kender kun 1 promillegrænse.

Det vil mod fastsættelsen af 2 grænser, en nedre på 0,5 o/oo, der angiver grænsen mellem det straffri og det strafbare, og en øvre - på enten 0,8 eller 1,0 o/oo - der angiver grænsen mellem en mildere og alvorligere lovovertrædelse, kunne indvendes, at der fra et medicinsk synspunkt ikke er tilsvarende grænser hos det enkelte individ med hensyn til påvirkningsgrad og forøget ulykkesrisiko, og at disse grænser alene må ses som udtryk for gennemsnitsbetragtninger.

Det vil også kunne gøres gældende, at det vil være en fordel med **kun** 1 promillegrænse, idet dette vil stille domstolene friere i valget af straf og andre sanktioner, således at der i højere

grad vil kunne tages hensyn til individuelle forskelle i de enkelte sager.

På baggrund af den gældende retstilstand, som kommissionen foreslår ændret ved at inddrage yderligere områder under det strafbare, synes det imidlertid hensigtsmæssigt fra et kriminalpolitisk synspunkt at slå fast, at der findes en alvorligere lovovertrædelse - svarende til gældende retspraksis i medfør af færdselslovens § 16, stk. 1 - og en mildere lovovertrædelse herunder.

Reaktionen over for påvirkningsgrader, der ligger under det hidtil kriminaliserede område, må formentlig som hovedregel blive bødestraf, men frihedsstraf, hvor særlig skærpene omstændigheder foreligger. Til støtte herfor kan anføres dels de generelle synspunkter vedrørende frihedsstraf, der er anført ovenfor under 2, a), dels proportionalitetshensyn i forhold til lovovertrædelser af anden karakter, og også i forhold til andre færdselslovsovertrædelser, hvor skade indtræffer, eller hvor konkrete faresituationer fremkaldes (f.eks. kørsel over fuldt optrukne spærrelinier eller kørsel mod rødt lys). Der bør som hovedregel næppe heller blive tale om frakendelse af førerretten, jfr. herved ligeledes, hvad der er anført under 2 a). Indførelse af kun 1 promillegrænse vil imidlertid - i hvert fald i en meget lang periode - give anledning til usikkerhed i sanktionsfastsættelsen og vil kunne føre til en lempeligere strafudmåling og frakendelsespraksis i de tilfælde, hvor der allerede under den gældende lovgivning sker domfældelse. For at fastholde straffeniveauet for det tilfælde, der omfattes af den gældende lovgivning, og for at sikre den obligatoriske frakendelse af førerretten i disse tilfælde finder et flertal derfor, at der bør indføres 2 promillegrænser, en øvre, hvis overskridelse medfører frihedsstraf og frakendelse af førerretten, og en nedre, hvis overskridelse medfører bødestraf, men således at frihedsstraf og frakendelse af førerretten forudsættes at kunne komme i anvendelse i tilfælde, hvor der er tale om gentagelse, eller hvor promillen ligger tæt op mod den øvre grænse, eller hvor andre skærpene omstændigheder gør sig gældende.

Det er imod anvendelsen af bødestraf ved lavere grader af blodalkoholkoncentration blevet anført, at man derved vil svække den efterhånden opnåede stemplende virkning af en straf for spirituskørsel og dermed den præventive virkning, jfr. herved udtalelserne fra dommerforeningen, anklagemyndigheden og advokatrådet ovenfor under 3.

Kommissionens flertal kan ikke tiltræde dette synspunkt. Den øvre grænse foreslås lagt svarende til gældende praksis, og hertil er der føjet et lavpromilledelikt, som det må antages, at en meget væsentlig del af motorførerne vil lægge stor vægt på at undgå at overtræde, selv om sanktionen i almindelighed alene er bødestraf. Bødestraffen bør naturligvis være af en betragtelig størrelse, hvilket i sig selv vil være en motivering, men en yderligere motivering ligger i det forhold, at en motorfører, som formoder, at hans blodalkoholkoncentration er under 0,8 0/00, ikke kan være sikker på, at han ikke vil blive idømt frihedsstraf og frataget førerretten for overtrædelse af lavpromillereglen eller efter en konkret vurdering af køreevnen blive domfældt for overtrædelse af det gældende kriterium i færdselslovens § 16, stk. i, som foreslås bibeholdt.

For kommissionens overvejelser af den nævnte indvending har det været afgørende, at der udøves tilstrækkelig politikontrol også med overtrædelser af lavpromilledeliktet.

Som anført i det foregående må valget af en øvre promillegrænse stå mellem 0,8 og 1,00/00.

Mod en grænse på 0,8 0/00 kan indvendes, at spillerummet mellem den øvre og nedre grænse vil blive noget snævert. I så henseende kan henvises til, at undersøgelser i Sverige vedrørende personer, dømt for spirituskørsel, har vist, at ca. 8% af de dømte havde en promille mellem 0,5 og 0,8 og 9% en promille mellem 0,8 og 1,0 (en fejlmargen på 0,13 indregnet).

Som anført foran svarer imidlertid en grænse på 0,8 0/00 stort set til retspraksis i dag, og kommissionen finder det rimeligt, at denne grænse bibeholdes. Afstanden mellem de 2 grænser er tilstrækkelig til, at den ikke kan give vanskeligheder i praksis.

8. Tilbageberegningens problemet.

Efter de gældende regler er det klart, at der kun foreligger en overtrædelse af færdselslovens § 16, hvis den pågældende på kørselstidspunktet har været ude af stand til at føre sit køretøj på fuldt betryggende måde.

Imidlertid foretages blod- og urinprøve og lægeundersøgelser en vis tid efter kørselen, ofte 1 time eller mere. Det gælder her efter om på grundlag af lægeerklæringen og prøverne sammenholdt med andre oplysninger, herunder oplysninger fra motorføreren selv, bl.a. om spiritusforbruget og tidspunkterne herfor, at "regne til-

bage" til kørselstidspunktet. I afsnit V, d), er problematikken omkring tilbageregningensproceduren nærmere beskrevet..

Det er givet, at man i praksis ofte står over for store vanskeligheder med hensyn til at foretage en sådan "tilbageregning", og de bliver ikke mindre, når man må tillægge alkoholpromillen afgørende betydning. Vanskelighederne kommer bl.a. frem i tilfælde, hvor føreren har indtaget alkohol umiddelbart før kørselen, således at der på kørselstidspunktet ikke har fundet (fuldstændig) optagelse af alkoholen sted.

For at undgå tilbageregninger har man i Storbritannien, jfr. foran afsnit III, e), valgt at lægge vægt alene på blodprøvetidspunktet og ikke kørselstidspunktet. Denne regel vil imidlertid kunne føre til urimelige frifindelser, hvis blodprøven af en eller anden grund først foretages længe efter kørselen, og den kan medvirke til at øge antallet af tilfælde, hvor den sigtede flygter fra ulykkesstedet.

I det forslag, som nordiske delegerede fremsatte i 1955 angående fællesnordiske regler om kørsel i spirituspåvirket tilstand, fandtes en oestemmelse, der gik ud på, at hvis føreren havde en alkoholemængde i kroppen, som senere bevirker en forhøjelse af blodalkoholkoncentrationen, skulle han anses ved kørselen at have haft den forhøjede alkoholkoncentration i blodet. En sådan bestemmelse, hvorefter strafansvaret altså indtræder, uanset om blodalkoholkurven (jfr. afsnit V, d)) har nået promillegrænsen allerede under kørselen, eller først efter kørselen, er senere indsat i den norske lovgivning. Reglen er praktisk, idet man i en del tilfælde, hvor spiritus er indtaget umiddelbart før kørselen, undgår tilbageregningensproblemet, og den er velmotiveret. Allerede den omstændighed, at en motorfører før kørselen har indtaget så meget alkohol, at den indtagne mængde er i stand til at fremkalde en blodalkoholkoncentration på over lovens grænser, er normalt udtryk for en laden stå til med hensyn til, hvorledes kørselen senere vil komme til at forløbe. Der kan forekomme tilfælde, hvor en motorfører standses af politiet som sigtet for spirituskørsel under forhold, hvor den strafbære blodalkoholkoncentration først nås efter kørselen, men det vil ofte være ganske tilfældigt, hvornår motorføreren standses, om kørselen altså ophører, inden promillegrænsen overskrides, eller om kørselen ville fortsætte.

Kommissionen foreslår en sådan bestemmelse indført.

Helt undgår man naturligvis ikke tilbageregningsproblemet, navnlig ikke hvis der er gået længere tid mellem kørsel og blodprøve. Retslægerådet har i skrivelse af 16. juli 1968 (bilag E) **udtalt**, at **det** må anses for rimeligst et regne med et **koncentrationsfald** på 0,10 o/oo pr. time, når der er tale om en ukompliceret tilbageregning. I praksis i dag regnes der stort set med et koncentrationsfald på 0,14 - 0,15 o/oo pr. time. Ved beregninger, foretaget i de enkelte tilfælde, vil man ofte nå frem til større koncentrationsfald, men når man fra retslægerådets side ikke går højere op end til 0,10 o/oo, er det udtryk for, at man ved en promillelovgivning bør lægge det for tiltalte gunstigste resultat til grund, medens det ved en lovgivning, der lægger vægt på også andre momenter, findes forsvarligt at lægge vægt på den statistiske sandsynlighed. Forholdet illustreres ved følgende eksempel:

Ved blodprøve 2 timer efter kørselen konstateres en promille på 0,70. Opsugningen fra tarmen anses for afsluttet før kørselen. Ved tilbageregning med 0,10 o/oo/t (det for sigtede gunstigste) fås en promille på kørselstidspunktet på 0,90 o/oo. Under hensyntagen til måleusikkerheden kan det ikke sikkert fastslås, at promillen har været over 0,75 på kørselstidspunktet (altså frifindelse efter en 0,8 o/oo-regel). Det mest sandsynlige er imidlertid, at der på de 2 timer er forbrændt 0,28 - 0,30 o/oo, men det kan ikke udelukkes, at der er forbrændt 0,40 o/oo. Dette vil sige, at promillen statistisk mest sandsynligt har været på 0,98 - 1,00, måske endda 1,10. Under en promilleregulering på 0,8 vil den af retslægerådet foreslåede minimumsforbrændingsfaktor i forbindelse med måleusikkerheden udelukke domfældelse. Efter praksis i dag er der stor sandsynlighed for domfældelse, fordi man ikke behøver at regne med den for tiltalte gunstigste (minimums)værdi, men derimod en gennemsnitsværdi, når man tillige kan lægge vægt på sagens øvrige bevisligheder.

9. Indtagelse af spiritus efter kørselen.

Det forekommer ikke sjældent, at en tiltalt i en spiritus-sag gør gældende, at han har drukket spiritus efter kørselen, og at blodprøven derfor ikke kan lægges til grund ved beregningen af blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet. Denne påstand kan være rigtig eller usandfærdig. I begge tilfælde vanskeliggør den opklaringen af sagen, og hvis påstanden er rigtig, be-

virker spiritusindtagelsen, at det er uhyre vanskeligt at beregne alkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet. Disse vanskeligheder bliver større, når blodprøve vil være det afgørende bevismiddel i sagen.

For at modvirke forsøg på at hindre efterforskningen har man i Norge indført en bestemmelse, hvorefter det er strafbart at indtage alkohol eller andet berusende eller bedøvende middel i de første 6 timer efter kørselen, når den pågældende forstår eller må forstå, at der kan blive politiefterforskning på grund af kørselen.

Kommissionen har overvejet, om der bør stilles forslag om gennemførelse af en tilsvarende bestemmelse, eventuelt således at det gøres strafbart at indtage spiritus efter afslutningen af en kørsel, hvis føreren må forstå, at der kan blive tale om politimæssig undersøgelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Der kan imidlertid rettes principielle indvendinger imod en sådan regel, ligesom dens effekt vil være tvivlsom.

Når bortses fra bestemmelsen i færdselslovens § 29 om forpligtelser ved færdselsuheld, er det gældende dansk ret, at en sigtet ikke alene kan undlade at medvirke til sagens opklaring, f.eks. nægte at udtale sig, men også straffrit kan modvirke undersøgelsen. Han kan således ikke straffes for urigtig forklaring i retten eller for at bortskaffe eller tilintetgøre bevismidler«

Overtrædelse af en bestemmelse som den nævnte måtte formentlig belægges med en meget hård straf, for at der kan opnås den nødvendige prævention. Imidlertid vil der ikke med rimelighed kunne blive tale om en lige så hård straf som for kørsel i spirituspåvirket tilstand og næppe højere straf end bødestraf. Hvis en person, der har overtrådt færdselslovens § 16, stk. 1, herunder i dens foreslåede nye formulering, mener, at hans eneste chance for at undgå påtale er at indtage spiritus efter kørselen, kan en bestemmelse som den skitserede næppe afholde ham fra at gøre det, da bestemmelsen kun vil medføre en ringere straf end staf-fen for det forhold, han eftersøges for, ligesom der ikke vil blive tale om frakendelse af førerretten. Kan han, skønt han har indtaget spiritus efter kørselen, alligevel dømmes for spirituskørsel, vil den nævnte bestemmelse ikke få selvstændig betydning ved strafudmålingen.

Kommissionen mener herefter, at en bestemmelse som den nævnte ikke bør indføres.

10. Overladelse af motordrevet køretøj til spirituspåvirket fører.

Efter færdselslovens § 16, stk. 3, er det forbudt at overlade føringen bl.a. af motordrevet køretøj til en person, der er påvirket af spiritus som angivet i § 16, stk. 1.

Et flertal foreslår denne bestemmelse opretholdt med den ændring, at det tillige skal være strafbart at overlade køretøjet til en person, der gør sig skyldig i overtrædelse af 0,8 o/oo-reglen. Kommissionen mener derimod ikke, at overladelse af føringen til en person, som alene gør sig skyldig i overtrædelse af 0,5 o/oo-reglen, bør omfattes af reglen. Begrundelsen herfor er den mindre fare, der er forbundet hermed i forbindelse med de betydelige vanskeligheder, der vil være ved at skulle føre bevis for, at den, som overlader føreren et køretøj, vidste eller burde vide, at føreren havde en blodalkoholkoncentration som nævnt. For at der kan ske domfældelse efter færdselslovens § 16, stk. 3> må straffelovens almindelige tilregningsbetingelser være opfyldt, d.v.s. at den pågældende indså eller burde indse, at den person, som køretøjet blev overladt til, på grund af spiritusindtagelse var ude af stand til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde.

11. Foretagelse af Alcotestprøve uden konkret mistanke om kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Rigspoliti­chefens medlem af kommissionen har oplyst, at værdien af Alcotestprøven under færdselskontrol ville øges, hvis Alcotestprøve ikke som nu kun kunne anvendes i tilfælde, hvor der er tale om en konkret begrundet mistanke om spirituskørsel, men kunne anvendes over for alle motorførere uden konkret mistanke om spirituspåvirkning.

Den omstændighed, at politiet skal kunne henvise til konkrete forhold, som peger i retning af spiritusindtagelse før kørselen, udelukker anvendelse af Alcotestprøven i en række tilfælde, hvor der ellers ville blive tale om afsløring af motorførere for spirituskørsel. Dette ville undgås, hvis politiet kunne kræve Alcotestprøve uden at behøve at give nærmere begrundelse herfor.

Fra anden side i kommissionen er der under henvisning til de hidtidige erfaringer med anvendelsen af Alcotest, bl.a. i forbindelse med kontrol efter færdselslovens § 13, udtrykt tvivl om, hvorvidt gennemførelsen af et sådant forslag er påkrævet.

Spørgsmålet om det praktiske behov for en sådan regel er for tiden genstand for nærmere undersøgelse i Sverige, hvor Alcotest ligeledes kun anvendes efter konkret mistanke, men hvor også spørgsmålet om anvendelse i videre omfang er rejst.

Da kommissionen ikke har ~~men~~ at kunne se bort fra de af rigspolitichefens repræsentant anførte synspunkter, foreslår kommissionen, at det nævnte forslag nærmere overvejes, også i lys af de svenske undersøgelser.

VIII Kommissionens forslag,

a) Under henvisning til foranstående foreslår kommissionen, at der sættes ind med forøget politikontrol over for spirituspåvirkede motorførere, herunder med anvendelse af **Alcotest**.

b) Kommissionen foreslår endvidere, at færdselspropagandaen vedrørende motorkørsel og alkohol intensiveres, så at ingen motorfører kan være i tvivl om de gældende bestemmelser og om konsekvenserne af overtrædelse af disse.

c) Kommissionen foreslår dernæst, at der til den gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 1, føjes en regel om, at et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, som forud for kørselen har nydt spiritus i et sådant omfang, at det under eller efter kørselen har bevirket en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo eller derover. De hidtidige bestemmelser om straf for spirituskørsel og frakendelse af førerbevis skal finde anvendelse, hvis denne bestemmelse er overtrådt, d.v.s. at der anvendes frihedsstraf, og at frakendelse af førerretten er obligatorisk.

d) Et flertal blandt kommissionens medlemmer (Axel Ivan Pedersen, Bang, Duurloo, Eefsen, Grau, Groes-Petersen, Boye Hansen, Holmberg, Frede Jensen, Arne Larsen og Else-Merete Ross) foreslår endvidere, at et motordrevet køretøj heller ikke må føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han - uden at være således påvirket, at han falder ind under den ovenfor nævnte regel - under eller efter kørselen har en alkoholkoncentration i blodet på 0,5 o/oo eller derover. For denne lovovertrædelse foreslås anvendt den almindelige strafferamme i færdselsloven, d.v.s. normalt bødestraf. Efter flertallets opfattelse bør frihedsstraf og frakendelse af førerret dog kunne komme i anvendelse i tilfælde, hvor der er tale om gentagelse, eller hvor promillen ligger tæt op mod den øvre grænse, eller hvor andre skærpende omstændigheder gør sig gældende.

Et mindretal i kommissionen (Lærkes, Ravn og Schlüter) kan ikke tiltræde flertallets forslag om en lavpromilleregulering og udtaler herom:

"Mindretallet må erklære sig enig med repræsentanterne for retslægerådet, dommerforeningens bestyrelse, anklagemyndigheden og advokatrådet i, at det må **befrygtes**, at en lavpromilleregulering vil svække bestemmelsernes generalpræventive virkning.

Mindretallet anser det for sandsynligt, at der i givet fald vil udvikle sig en domspraksis efter den foreslåede lavpromilleregul, hvorefter der i området 0,5 - 0,8 promille kun gives bødestraf, bortset fra de tilfælde, hvor førerens adfærd i færdselen helt klart placerer forseelsen i § 16, stk. 1, 1. led. En sådan reaktion med bødestraf fra samfundets side vil utvivlsomt af borgerne blive udlagt som tegn på, at vedkommende kun er straffet for en mindre alvorlig forseelse, og at der ikke har været tale om nogen konkret fare for færdselssikkerheden, men kun om en abstrakt fare, omtrent på samme måde som ved mindre overskridelser af lokale hastighedsbegrænsninger. Disse straffe vil derfor ikke blive betragtet som agtelsesforringende på samme måde som spiritusdomme i dag.

Mindretallet må også pege på, at politiets muligheder for at kontrollere, at en **lavpromilleregul** overholdes, vil blive meget begrænsede, jfr. ovenfor under VII, 2 c) "idet de lavere påvirkningsgrader i vidt omfang ikke vil give sig udslag i den præsterede kørsel."

Kun en stærkt forøget politiindsats med stikprøvekontrol forbundet med en lovregel om pligt til at underkaste sig Alcotest, uanset om konkret mistanke om spirituskørsel foreligger eller ikke, vil kunne ændre dette forhold, og mindretallet tvivler på, at en sådan regel vil være gennemførlig. At politiet uden videre skulle kunne fortolke en førers vægring ved at lade sig underkaste Alcotest som et bevis på, at der skulle være grundlag for anholdelse og fremstilling for en læge og eventuel tvangsmæssig udtagelse af blodprøve, må være ganske uantageligt og stridende mod **strafferetsplejens** grundlæggende principper.

Befolkningen vil derfor hurtigt opdage, at opdagelsesrisikoen ved de lave promiller vil blive meget ringe. Det vil blive få (bekræftes af erfaringerne fra Norge og Sverige) og et yderst tilfældigt udsnit af "promillekørerne", der vil blive ramt af bødestraffen, og dette vil yderligere svække bestemmelsernes præventive virkning. Mange vil formentlig kalkulere med en bødestraf som en ret usandsynlig mulighed, der må indregnes under livets andre risici.

Mindretallet kan tiltræde, at samfundets reaktion over for spirituskørsel skærpes som et led i ulykkesbekæmpelsen, men føler sig som anført ikke overbevist om, at en lavpromilleregul med bødestraf reelt vil virke som en skærpelse, tværtimod. Det er mindretallets opfattelse, at en fast promillegrænse på 0,8 vil ramme rigtigt, jfr. retslægerådets udtalelse, bilag C.

Såfremt det videnskabeligt godtgøres eller blot sandsynliggøres, at en farlig nedsættelse af køreevnen hyppigt indtræder ved lavere alkoholkoncentration end 0,8 promille, er mindretallet villig til at deltage i forslag om en lavere grænse under forudsætning af, at de strenge straffvirkninger fastholdes."

Et medlem af flertallet (Duurloo) tillægger den indvending imod flertallets forslag, at anvendelse af bødestraf vil kunne reducere den agtelsesforringende virkning af en dom for spirituskørsel, en vis betydning. Her lægger derfor vægt på, at bødestraf for overtrædelse af lavpromillereglen kun anvendes i førstegangstilfælde, medens der i gentagelsestilfælde bør blive tale om frihedsstraf og frakendelse af førerbevis.

Det bør efter hans opfattelse i færdselspropagandaen understreges, hvilke ubehageligheder man udsætter sig for, hvis man fører motorkøretøj med selv en relativt lav promille i blodet (Alcotest med påfølgende klinisk prøve og blod- og urinprøve) og fremhæves, at straffen for ikke at kunne køre på fuldt betryggende måde på grund af spiritus er meget streng og desuden betragtes som agtelsesforringende, først og fremmest fordi man udsætter andre trafikanter for fare. En forudsætning for en sådan propagandas effektivitet vil være, at færdselskontrol efter færdselslovens § 13 får et sådant omfang, at det bliver den almindelige opfattelse blandt motorførerne, at chancen for at blive testet for alkohol i blodet er meget stor.

e) Kommissionens medlemmer med undtagelse af Grau og Schlüter mener, at de regler, der foran er foreslået med hensyn til motordrevne køretøjer, også bør gælde knallerter. For cyklers vedkommende skønnes de i dag gældende regler tilstrækkelige.

Grau og Schlüter finder ikke, at der er tilstrækkelig anledning til at skærpe de gældende regler for kørsel med knallert. Mindretallet peger på den meget betydelige forskel i farlighed, der består imellem knallertkørsel og kørsel med motordrevet køretøj, og anser det navnlig for ganske urealistisk at tro, at en lavpromilleregel for knallertkørere vil blive respekteret.

f) Ked hensyn til at overlade føringen af et motordrevet køretøj til en spirituspåvirket person foreslår kommissionens flertal (samtlige medlemmer med undtagelse af Lærkes, Ravn og Schlüter) den regel, der er nævnt foran under VII, 10. Samme regel bør gælde for knallerter.

Mindretallet (Lærkes, Ravn og Schlüter) bemærker, at kriminaliseringen af overladelse ikke bør knyttes til en fast promilleregel,

men fortsat bør hvile på et "klinisk" skøn fra overladerens side. Mindretallet foreslår derfor, at bestemmelsen herom formuleres således:

"Det er forbudt at overlade føringen af motordrevet køretøj, cykel eller hest til en person, om hvem overladeren ved eller bør vide, at han er påvirket af spiritus som nævnt i § 16, stk. 1, 1. led, og stk. 4."

Formuleringen af flertallets forslag fremgår af bilag A.

Kommissionens forslag til ændring af færdselsloven.

§ 16 affattes således:

§ 16. Et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af den, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre motorkøretøjet på fuldt betryggende måde, eller hvis spiritusindtagelse før kørselen har bevirket en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørselen på 0,8 o/oo eller derover.

Stk. 2. **Et** motordrevet køretøj må heller ikke føres eller forsøges ført af nogen, der - uden at være således påvirket af spiritus som nævnt i stk. 1 - har nydt spiritus i et sådant omfang, at dette under eller efter kørselen har bevirket en alkoholkoncentration i blodet på 0,5 o/oo eller derover.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1-2 finder tilsvarende anvendelse på den, der fører eller forsøger at føre cykel med hjælpemotor.

Stk. 4. Cykel eller hest må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre cyklen eller hesten på fuldt betryggende måde.

Stk. 5. Det er forbudt at overlade føringen af motordrevet **køretøj**, cykel med hjælpemotor, cykel eller hest til en person, der er påvirket af spiritus som nævnt i stk. 1, 3 eller 4.

Stk. 6-7. Som nu stk. 4-5.

§ 69, stk. 1, affattes således:

§ 69. Overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes med bøde,, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. Den, som overtræder § 16, stk. 1, eller § 16, stk. 5, § 54, stk. 2, og § 56 sammenholdt med § 16, stk. 1, samt den, som fører motordrevet køretøj, til trods for at retten til at være eller blive fører af sådant køretøj er frataget ham, straffes dog med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde.

§ 70, stk. 2 og 3, affattes således:

Stk. 2. Den, som ved dom findes skyldig i overtrædelse af

færdselslovens § 16, stk. 1, skal ligeledes frakendes retten til at føre motordrevet **køretøj**, hvortil der kræves førerbevis. Under særlig formildende omstændigheder kan frakendelse dog vindlades. Den, som ved dom findes skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 2, kan, når sagens omstændigheder taler derfor, frakendes retten til at føre motordrevet **køretøj**, hvortil der kræves førerbevis.

Stk. 5. Frakendelsen sker for et bestemt tidsrum ikke linder 6 måneder eller for bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, 1. pkt., skal den vare ikke under 1 år, medmindre der foreligger særlig formildende omstændigheder. Har retten midlertidigt været frataget tiltalte i medfør af bestemmelsen i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet.

København, den 5. januar 1968.

Færdelssikkerhedskommissionen har indledt en behandling af spørgsmålet om spirituspåvirkede motorføreres betydning for færdelssikkerheden med henblik på, om der ved en ændring af kriteriet for straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand kan opnås en mere effektiv bekæmpelse af denne form for færdelsslovsovertrædelser og dermed en reduktion af ulykkestallet.

Spørgsmålet har hidtil kun været behandlet på eet møde i kommissionen, jfr. vedlagte referat af kommissionens 13. møde den 1. december 1967. Til dette møde forelå det ligeledes vedlagte notat, udarbejdet af kommissionens sekretariat.

Kommissionen har ikke på indeværende tidspunkt taget noget standpunkt til, om den nugældende regel i færdelsslovens § 16 bør ændres, endsige til hvori eventuelle ændringer bør bestå; men det må ventes, at kommissionens drøftelser vil koncentrere sig om, hvorvidt der ved indførelse af en eller flere faste promillegrænser til afløsning eller supplerung af den gældende regel vil kunne opnås forbedrede muligheder for bekæmpelse af spirituskørselen. Kommissionen kan herved ikke undgå at tage i betragtning, at udviklingen i det øvrige Europa i de senere år er gået i retning af indførelse af faste promillegrænser, og at indførelse heraf i vidt omfang har fundet støtte i lægevidenskabelige undersøgelser.

I den anledning skal man anmode retslægerådet om at overveje den foreliggende problemstilling og at fremkomme med de bemærkninger, som den giver rådet anledning til. Man skal herved, idet man henviser til det materiale, der er gennemgået i notatet og til de synspunkter, der fremgår af dette og af mødereferatet, særlig bede rådet udtale sig om, hvorvidt det - under den forudsætning, at fast promillegrænse ønskes indført - må anses for mest formålstjenligt at fastsætte en enkelt grænse, eller om flere grænser bør foretrækkes, samt om, hvor en eller flere grænser bør sættes med henblik på opnåelse af den mest effektive bekæmpelse af spirituskørselen. Man skal endvidere bede rådet anføre, hvilken sikkerhedsmargin man fra medicinsk side er nødt til at regne med for i konkrete tilfælde at kunne udtale sig om, hvorvidt en persons blodalkoholkoncentration på et bestemt tidspunkt har oversteget den el-

ler de fastsatte grænser. Endelig skal man - ligeledes under forudsætning af indførelse af fast promillegrænse - bede oplyst, hvilke særlige problemer der er forbundet med at udtale sig i tilfælde, hvor der er hengået nogen eller længere tid imellem det tidspunkt, hvorpå blodalkoholkoncentrationen ønskes belyst, og udtagelsen af blodprøve, dels når der ikke er indtaget spiritus efter førstnævnte tidspunkt, dels når dette er sket.

Man henstiller til rådet så indgående som muligt at redegøre for de lægelige synspunkter, som kan anføres vedrørende de rejste spørgsmål og herunder også at være opmærksom på og at udtale sig om problemer og synspunkter, som ikke måtte være fremdraget i notatet eller i det ovenfor anførte.

Når rådets skriftlige redegørelse foreligger, må det ventes, at kommissionen vil sætte pris på i et møde at få lejlighed til at stille spørgsmål til medlemmer af rådet.

P.k.v.

Eefsen.

Retslægerådet.

RETSLÆGERÅDET

København 0, den 20. marts 1968.

Bilag C.

J.no. F 196

B.no. 1301.

Som svar på Førdselssikkerhedskommissionens henvendelse til retslægerådet af 5. januar 1968 skal rådet afgive følgende resopsum.

Det står retslægerådet klart, at rådet kun repræsenterer en speciel sagkundskab i vurderingen af de biologiske problemer, som knytter sig til udformningen af en lovgivning vedrørende føring af motorkøretøj under påvirkning af spiritus, men det vil næppe være muligt for rådet ved en behandling af dette medico-legale spørgsmål at undgå at berøre problemets juridiske aspekter. Retslægerådet må imidlertid anse det for sin hovedopgave at gøre opmærksom på de betænkeligheder, som man fra biologisk side må have ved en ændring af den nugældende lov med eventuel indførelse af en såkaldt "promillegrænse".

I overvejelser i forbindelse med en lovgivning vedrørende motorkørsel under påvirkning af spiritus, må man efter retslægerådets opfattelse primært gøre sig klart, hvad der tilsigtes kriminaliseret.

Rent teoretisk kunne man opstille tre muligheder:

- A. Indtagelse af et vist kvantum alkohol forud for føring af et motorkøretøj.
- B. Føring af et motorkøretøj med en alkoholkoncentration i blodet over en vis grænse, den såkaldte "promillegrænse".
- G. Føring af motorkøretøj i en ved relativt enkle metoder konstateret eller for kørselstidspunktet sandsynliggjort fra det normale afvigende tilstand, som må tilskrives påvirkning af spiritus.

Den under A. nævnte mulighed er kun medtaget for fuldstændighedens skyld og må straks afvises som en mulighed per se, idet retslægerådet må gå ud fra, at det er motorførersens tilstand under kørselen og ikke hans tilstand på et andet herfra stærkt afvigende tidspunkt, som må være afgørende for, om hans spiritusindtagelse bør kriminaliseres. Retslægerådet går følgelig ud fra, at kriminalisering af et spiritusforbrug efter føring af motorkøretøj vil blive afvist af juridiske grunde. En vurdering af en motorførers tilstand under kørselen på grundlag af oplysninger om det forudgående spiritusforbrug må kræve en vurdering af blodalkoholkoncentrationen under kørselen, hvilket vil sige, at det bliver den ab-

solutte værdi af denne blodalkoholkoncentration, der lægges til grund, hvilket svarer til den under B. nævnte mulighed. Blot vil vurderingen af blodalkoholkoncentrationen være usikrere, end når der foreligger en bestemmelse af blodalkoholkoncentrationen.

Når retslægerådet indlader sig på at besvare sager, i hvilke der kun foreligger oplysninger om spiritusindtagelsen forud for kørselen, fremhæves det altid i rådets besvarelse, at vurderingen er behæftet med betydelig usikkerhed.

Den under B. nævnte mulighed vil sige at indføre en præsumptionsregel, medens indholdet af den nugældende § 16 ikke har karakter af en præsumptionsregel.

Ved indførelse af en sådan præsumptionsregel må man holde sig for øje, at man tilsidesætter vor sikre viden om de af konstitutionelle årsager eller af tilvænnning til alkohol forårsagede meget betydelige individuelle forskelle i følsomheden overfor alkohol. Også hos samme person kan følsomheden overfor alkohol variere under forskellige forhold.

Ved at indføre en fast promillegrænse vil man komme til at tillægge små koncentrationsforskelle principiel betydning, hvilket man fra et biologisk synspunkt må tage afstand fra. Fra et biologisk synspunkt er der ingen principiel forskel på en blodalkoholkoncentration på for eksempel 0,75 og 0,85 o/oo, men ved at indføre en promillegrænse ved 0,80 o/oo vil en skønnet blodalkoholkoncentration under kørselen på 0,75 o/oo føre til frifindelse og en skønnet blodalkoholkoncentration på 0,85 o/oo føre til domfældelse, hvilket vil sige, at der i høj grad tillægges en sådan ringe koncentrationsforskel principiel betydning.

Det siger sig selv, at denne betænkelighed ved indførelsen af en fast promillegrænse, som må fremhæves fra biologisk side, ikke reduceres ved, at man opererer med en vis margin fra den i loven fastsatte promillegrænse.

Betænkeligheden ved at tilmåle små koncentrationsforskelle principiel betydning øges selvfølgelig i den grad der består en usikkerhed på vurderingen af blodalkoholkoncentrationens absolutte størrelse.

Blodalkoholanalysen er som enhver analytisk metode behæftet med en vis usikkerhed.

Den sikkerhedsmargin, som er nødvendig til elimination af selve analyseusikkerheden, kan baseres på kendskab til analyse-

resultaternes spredning og kan således lade sig ansætte uden vanskelighed. I sin hidtidige praksis har retslægerrådet opereret med en **sikkerhedsmargin** på selve analyseresultatet på 0,15 o/oo, hvilket utvivlsomt må betegnes som rigeligt, når der foreligger tre analyser på samme blodprøve.

Da "**Alcotest**" og tilsvarende metoder baseret på alkoholkoncentrationen i udåndingsluft er så usikre, at udfaldet af sådanne bestemmelser, der kan udføres i marken, ikke bør lægges til grund for domsafgørelser, vil en foreliggende kemisk bestemmelse af blodalkoholkoncentrationen altid repræsentere koncentrationen på et tidspunkt kortere eller længere efter kørselstidspunktet, hvorfor vurderingen af blodalkoholkoncentrationen på det i sagens relevante tidspunkt kræver, hvad retslægerrådet kalder en "tilbageregning".

Usikkerheden på en sådan tilbageregning vil være desto større jo længere tidsrum der er hengået mellem det relevante tidspunkt og udtagningen af blodprøve til alkoholanalyse, og der kan derfor ikke angives en bestemt talstørrelse for denne usikkerhed.

Ved de beregninger, som retslægerrådet foretager, anvendes to "konstanter" eller "faktorer" for henholdsvis faldet i blodalkoholkoncentrationen pr. tidsenhed og den fraktion af legemsvægten, som, når den indtagne alkohol har fordelt sig jævnt, tjener som "opløsningsmiddel" for alkohol i samme grad som blodet. På faktoren for koncentrationsfaldet regner retslægerrådet med forekomsten af individuelle variationer fra 0,10 til 0,20 o/oo pr. time. Fra svensk side er det foreslået at regne med variationer fra 0,08 til 0,22 pr. time. På den såkaldte "fordelingsfaktor" regnes der med variationer fra 0,50 til 0,85 for mænd og 0,38 til 0,63 for kvinder.

Ved i de foretagne beregninger stedse at lægge hovedvægten på den for den sigtede gunstigste værdi for de nævnte faktorer, vil man ved en tilbageregning opnå, at den indførte sikkerhedsmargin automatisk vokser med det tidsrum, der er hengået mellem det relevante tidspunkt og udtagningen af blodprøven, hvorfor denne fremgangsmåde må anses for adækvat og formentlig den eneste praktikable.

Er der indtaget spiritus i tidsrummet mellem kørselen og udtagningen af blodprøve, vil der almindeligvis ikke i beregningen indføres yderligere usikkerhed end den, der beror på, at det kan være vanskeligt på grundlag af de foreliggende oplysninger nøjag-

tigt at fastslå hvor mange gram alkohol, der er indtaget i dette tidsrum.

En særlig usikkerhed på vurderingen af blodalkoholkoncentrationen ved kørselstidspunktet kommer imidlertid til, hvis der er indtaget spiritus kort forud for kørselen. I sådanne tilfælde må der i vurderingen af blodalkoholkoncentrationen under kørselen indgå en vurdering af, hvor meget af den sidst indtagne alkohol, der endnu ikke var opsuget fra mave-tarmkanalen inden kørselens afslutning. Man kan her tage hensyn til, hvor meget alkohol der er indtaget i den sidste time før kørselen og denne indtagelses tidsmæssige fordeling inden for dette tidsrum, herunder tidsrummet mellem den sidste spiritusindtagelse og kørselen, men der vil altid kun kunne blive tale om et skøn, som i mange tilfælde endda må betegnes som et ret groft skøn.

Usikkerheden på at fastslå blodalkoholkoncentrationens absolute størrelse danner baggrunden for den svenske utredningsmans udtalelse i Statens offentlige Utredningar 1956: 37 "Alkoholblodprovet" side 108 f.n. : "Det kan därför ifrågasättas om lagstiftningen i sin nuvarande utformning är tillräckligt vetenskapligt grundad".

En betænkelighed af anden art ved at kriminalisere føring af motorkøretøj med en alkoholkoncentration i blodet over en vis nogenlunde moderat størrelse må efter retslægerådets opfattelse ses deri, at en blot nogenlunde effektiv håndhævelse af en sådan lovbestemmelse ikke vil være mulig.

Der kan i denne forbindelse henvises til en undersøgelse foretaget i Toronto og en tilsvarende undersøgelse i Evanston i U.S.A. (Proceedings of the Second International Conference on Alcohol and Road Traffic 1955, side 142).

I Toronto blev der foretaget alkoholbestemmelser (udåndingsluftanalyser) på 2.015 tilfældigt udvalgte motorførere, der ikke havde været indblandet i kørselsuheld. Hos 5,4% af disse fandtes blodalkoholkoncentrationer på 0,5 - 1,0 o/oo og hos 3,3% fandtes koncentrationer over 1,0 o/oo. Evanston-undersøgelsen gav stort set tilsvarende resultat. Af 1.750 personer, som ikke havde været indblandet i kørselsuheld, havde 3,2% blodalkoholkoncentrationer mellem 0,7 og 1,0 o/oo og 1,4% koncentrationer over 1,1 o/oo.

Nogen reservation overfor disse tal må der nok tages, fordi de formentlig er bestemt ved en primitiv analyse på udåndings-

luft, der hyppigere vil give for høje end for lave tal. Vil man overføre tallene fra Toronto til danske forhold, må det imidlertid tages i betragtning, at salg af spirituosa i Toronto kun finder sted fra et meget begrænset antal statslige udsalgssteder, og at der kun finder udskænkning af spirituosa sted i de største hotellere barer. Ved den langt friere adgang til spirituøse drikke og de heraf betingede drikkevaner her i landet, må man forvente en hyppigere forekomst af ikke uvæsentlige alkoholkoncentrationer i blodet hos motorførere, der ikke bliver indblandet i kørselsuheld eller på anden måde tiltrækker sig opmærksomheden.

Man skal ikke fra retslægerådets side forsøge et overslag over hvor mange personer med alkoholkoncentrationer i blodet over for eksempel 0,8 0/00, der daglig fører motorkøretøj her i landet uden at tildrage sig opmærksomheden, men at tallet må være overordentligt stort i forhold til det antal, der daglig rejser sigtelse mod for spirituskørsel, kan ikke betvivles.

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at tal svarende til dem i undersøgelserne fra Toronto og Evanston meddelte ikke lader sig udlede af det for retslægerådet tilgængelige resumé af den væsentligt større amerikanske undersøgelse fra Grand Rapids.

Retslægerådet har altid stillet sig på det standpunkt ikke i konkrete tilfælde at tage stilling til, om en person har været uegnet til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde, idet rådet har henvist til, at dette er et "teknisk" spørgsmål, der falder udenfor rådets kompetenceområde. Når talen er om en generel, på statistisk materiale baseret vurdering af, ved hvilke blodalkoholkoncentrationer kørefærdigheden kan antages så hyppigt at være nedsat, at det er af praktisk betydning, mener retslægerådet imidlertid at have kompetence til at udtale sig.

Det er indlysende, at jo finere "tests" der anvendes, ved desto lavere blodalkoholkoncentrationer vil der kunne påvises begyndende afvigelse fra det normale. Undersøgelser udført med forfinede metoder kan derfor ikke være vejledende i det rent praktiske spørgsmål om, hvor en i trafiklovgivningen eventuelt indført "promillegrænse" med rimelighed bør lægges. Selv undersøgelser, som direkte tager sigte på en vurdering af kørefærdigheden, men som er udført under unaturlige forhold, kan der efter retslægerådets opfattelse ikke lægges vægt på. For det ofte citerede ar-

bejde af L. Goldberg og K. Bjerver (Effect of Alcohol Ingestion on Driving Ability, First International Conference on Alcohol and Traffic, Stockholm, 1950, side 97) gælder yderligere, at den kvantitative opgørelse af forsøgsresultaterne må siges at være uensigtsmæssig, idet det, der lægges til grund, er den tid, som det tager forsøgspersonerne at gennemføre de forskellige køreprøver korrekt.

Efter retslægerådets opfattelse kan der kun lægges vægt på de relativt få undersøgelser, der er udført i marken, og hvor blodalkoholkoncentrationen hos en række personer, der var indviklet i kørselsuheld, sammenholdes med en kontrolgruppe af tilfældigt udvalgte motorførere, som har kørt under samme forhold som skadevolderne, men som ikke har været indblandet i noget kørselsuheld. Praktiske undersøgelser af denne art kan give oplysning om, hvor meget hyppigere personer med en vis alkoholkoncentration i blodet bliver indviklet i færdselsuheld end personer uden alkohol i blodet. Samtidigt kan sådanne undersøgelser, som omtalt ovenfor, give oplysning om, hvor hyppigt der forekommer blodalkoholkoncentrationer over en vis grænse hos motorførere, der ikke indvikles i kørselsuheld eller på anden måde tiltrækker sig opmærksomheden.

Det største og nyeste materiale af denne art stammer fra en undersøgelse i Grand flapids U.S.A., hvor der blev foretaget blodalkoholbestemmelse (analyse på udåndingsluft foretaget i laboratorium) på 5.985 motorførere, der var indviklet i kørselsuheld og på en kontrolgruppe på 7.590 motorførere, som havde kørt under ganske tilsvarende forhold som skadevolderne uden at være blevet indblandet i kørselsuheld.

Således som materialet er fremlagt i det for retslægerådet tilgængelige resumé' af undersøgelsen giver det kun oplysning om, hvor mange gange større sandsynligheden er for at personer med en vis alkoholkoncentration i blodet bliver indviklet i kørselsuheld end personer, der ikke har alkohol i blodet. Ved en blodalkoholkoncentration på 0,6 o/oo fandtes sandsynligheden dobbelt så stor, som når der ikke fandtes alkohol i blodet, og ved 1,0 o/oo fandtes sandsynligheden 6 - 7 gange så stor. Af kurven fig. 2 kan aflæses, at ved 0,8 o/oo skulle sandsynligheden for at komme ud for kørselsuheld være 3 - 4 gange så stor, som når der ikke findes alkohol i blodet. Dette siger intet direkte om uheldsfrekvensen ved forskellige blodalkoholkoncentrationer, idet der i resuméet

ikke findes oplysninger om, hvor stor en procent af de personer, der ikke havde alkohol i blodet, der under de givne forhold kom ud for kørselsuheld. Hvis dette var en ringe procent er en 4 gange så stor sandsynlighed for uheld ikke så tungtvejende, som hvis procenten har været større.

Det danske materiale (H. Gürtler og A. Lund, Ugeskrift for Læger, 128, nr. 1 side 1, 1966), hvor blodalkoholkoncentrationen hos 5.342 personer er sammenholdt med udfaldet af den kliniske undersøgelse for spirituspåvirkethed, som den anvendes her i landet, kan ikke direkte sammenlignes med materialet fra Grand Rapids. Det danske materiale gav, efter visse korrektioner foretaget af retslægerådet, som resultat, at ca. halvdelen af personer med en blodalkoholkoncentration i intervallet 0,80 - 0,99 o/oo får prædikatet "påvirket af spiritus". Dette betyder naturligvis ikke, at motorførere med en blodalkoholkoncentration indenfor dette koncentrationsinterval har 50% chance for at blive indviklet i et kørselsuheld. Man kan i denne forbindelse henvide til, at langt fra alle de personer, som i det danske materiale har fået prædikatet "spirituspåvirket", har været indblandet i kørselsuheld. Hvis man tør drage en konklusion af et sammenhold mellem det amerikanske og det danske materiale, måtte det blive, at den i landet anvendte kliniske undersøgelse, selv om den må siges at bestå i ret grove prøver, dog er et "strengt" grundlag for vurderingen af sandsynligheden for, at en person vil blive indviklet i et færdselsuheld, men bedømmelsen udfra en klinisk prøve kan ikke betegnes som en **præssumptionsregel**, idet vurderingen hviler på en individuel bedømmelse.

Under henvisning til de ovenfor anførte betæneligheder ved indførelsen af en "promillegrænse" i dansk trafiklovgivning kan retslægerådet, i overensstemmelse med rådets tidligere stillingtagen til dette spørgsmål, ikke anbefale, at der indføres en sådan præssumptionsregel.

Hvis man skulle søge argumenter for indførelsen af en sådan lovgivning, måtte de i første linie søges i den retspraksis, som har udviklet sig her i landet, og som lægger hovedvægten på blodalkoholkoncentrationen.

Et andet argument kan søges i forventningen om, at indførelsen af en promillegrænse vil kunne have en generalpræventiv virkning. I betragtning af, at en promillegrænse på et moderat niveau ikke kan forventes at ville kunne håndhæves blot nogenlunde effek-

tivt, kan en generalpræventiv virkning formentlig kun blive af forbigående karakter.

Hvis retslægerrådet trods de fremførte reservationer dog skulle udtale sig om, hvor en eventuelt indført promillegrænse kunne tænkes lagt, skal rådet udtale, at der efter rådets opfattelse ikke findes rimeligt grundlag for her i landet at lægge denne grænse lavere end ved 0,80 ‰.

En "promillegrænse" har karakter af en præsumptionsregel, uanset hvor "grænsen" lægges, når den da ikke lægges så højt, at den ingen praktisk betydning har. Jo højere grænsen lægges desto større sandsynlighed er der for præsumtionen - forringet evne til at føre motorkøretøj - men retslægerrådet finder det ikke rimeligt, at forskelle i denne sandsynlighed skal kunne medføre så store forskelle i strafudmålingen, at man må tale om principielle forskelle. Hvis en promilleregulering skal indføres i dansk trafiklovgivning, vil retslægerrådet anbefale, at der kun indføres en grænse og skal tentativt foreslå, at denne lægges ved 0,80 ‰.

Retslægerrådet vil imidlertid - ikke mindst i betragtning af usikkerheden ved at fastslå den absolutte blodalkoholkoncentration under kørselen - finde det rimeligt, at "ukomplicerede" overskridelser af en promillegrænse af størrelsesordenen 0,80 ‰ fører til væsentligt mildere straffastsættelse end føring af motorkøretøj i en fra det normale afvigende tilstand, som kan henføres til indtagelse af spiritus.

Retslægerrådet har foretrukket at besvare færdselssikkerhedskommissionens skrivelse af 5. januar 1968 med et ret bredt responsum, i hvilket man dog vil finde de i kommissionens skrivelse direkte formulerede spørgsmål besvaret.

En af de voterende (professor Kruhøffer) har ikke kunnet tilslutte sig rådets udtalelse og har ønsket at bemærke følgende:

Indledningsvis skal anføres, at jeg for så vidt angår de af kommissionen stillede spørgsmål 3 og 4 (der vedrører de faktorer, der må tages i betragtning, når der skal fastlægges en sikkerhedsmargin ved vurdering af en persons blodalkoholkoncentration på et givet tidspunkt) finder, at disse spørgsmål er fyldestgørende besvaret af flertallet, og at jeg på disse punkter fuldt ud kan tiltræde flertallets besvarelse.

Min dissens vedrører således kun spørgsmålene 1 og 2 (hvilket antal promillegrænser, der i påkommende tilfælde måtte anses for

mest formålstjenligt, og hvor den eller disse grænser burde placeres for at have størst præventiv virkning mod motorkørsel i spirituspåvirket tilstand).

Disse sidste spørgsmål lader sig efter min opfattelse ikke besvare, uden at man gør sig konkrete forestillinger om, hvilke retslige følger overskridelse af en sådan grænse (sådanne grænser) skulle have. Da besvarelsen af spørgsmålene, som de er formuleret, således må forudsætte juridisk (og sociologisk) indsigt, kunne det umiddelbart forekomme logisk, om de adspurgte sagkyndige i spiritussager havde afstået fra at besvare spørgsmålene under henvisning til mangel på juridisk kompetence. Ligesom de øvrige adspurgte har jeg ment, at det ikke kan have været et sådant "negativt" svar, kommissionen forventede, da den stillede spørgsmålene.

Personligt har jeg opfattet spørgsmålene derhen, at man ønskede at høre, hvilke anskuelser spiritussagkyndige i retslægerådet havde vedrørende motivering for og værdi af indførelse af "fast(e) promillegrænse(r)", og at de adspurgte kunne basere deres svar på et bredt grundlag, der også omfattede tænkelige retslige følger af overskridelse af grænsen (grænserne). Ud fra disse forudsætninger skal jeg nedenfor i korthed anføre min indstilling til indførelse af "promillegrænse(r)" her i landet samt søge at give en begrundelse for denne.

Min indstilling er følgende:

- 1) Jeg finder det ønskeligt, at der indføres en promillegrænse, der tentativt foreslås placeret ved 1,20 o/oo.
- 2) Retslægerådet afgiver (så vidt det er muligt) i alle tilfælde, hvor det bliver adspurgt, et skøn over minimum-blodalkoholkoncentrationen på et eller flere kørselstidspunkter (-tidsrum). Ved skønnet tages analyse-mæssige og biologiske faktorer i betragtning på den for personen gunstigste måde (jfr. flertallets omtale af fastsættelse af sikkerhedsmargin).
- 3) Såfremt blodalkoholkoncentrationen på et kørselstidspunkt efter et sådant skøn må anses at have overskredet 1,20 o/oo, findes det rimeligt, at dette får tilsvarende retslige konsekvenser, som en skønnet overskridelse af 1,00 o/oo i dag får her i landet efter den gældende retspraksis.
- 4) Såfremt blodalkoholkoncentrationen på et kørselstidspunkt efter et skøn som det omtalte må anses at have været under 1,20 o/oo, baseres bedømmelsen af spirituspåvirkethed/ikke spirituspåvirkethed

på kørselstidspunktet på et bredt "individuel" grundlag, hvori - ved foreliggende lægeundersøgelse (og skriftprøver) - retslægerådets "extrapolerede" vurdering af tilstanden på kørselstidspunktet bør indtage en fremtrædende plads.

Medens jeg ligesom flertallet anser een promillegrænse for tilstrækkelig, adskiller min indstilling sig fra dettes ved, at jeg er positiv indstillet over for indførelse af en sådan grænse, at jeg finder det rimeligt at grænsen placeres højere, og at overskridelse af grænsen får strengere retslige følger end dem, flertallet antyder som konsekvens af overskridelse af 0,8 o/oo.

Til begrundelse for min indstilling skal anføres følgende:

Stærkt medvirkende til denne er det forhold, at der efter den her i landet udviklede retspraksis de facto opereres med en promillegrænse, hvis overskridelse medfører ret strenge straffe. En konkret formulering i loven må i længden være at foretrække.

De også i flertallets besvarelse omtalte amerikanske undersøgelser fra Grand Rapids kan måske gøres til genstand for nogen berettiget kritik med hensyn til de to materialers (uheldstrafikanterne og kontrolgruppen) komparabilitet, men jeg føler mig dog overbevist om, at de - vel for første gang - viser, at sandsynligheden for at blive impliceret i færdselsuheld i praktisk trafik, er signifikant forøget, når blodalkoholkoncentrationen overstiger ca. 0,8 0/00, og at den derefter stiger stærkt ved stigende koncentrationer. Står man overfor at fastlægge en promillegrænse, bør disse undersøgelser indgå som et vægtigt element i overvejelserne.

Nu er de indices for risikoforøgelsen for at blive impliceret i trafikuheld, der beregnes ved sådanne undersøgelser, statistiske og siger derfor intet om, med hvilken faktor risikoen for en given person i en given tilstand er forøget ved en bestemt blodalkoholkoncentration (jfr. flertallets bemærkninger vedrørende individuelle forskelle i følsomheden for alkohol). Ønsker man at benytte disse undersøgelsesresultater som vejledning ved fastlæggelse af en promillegrænse, hvis overskridelse per se får strenge retslige følger, mener jeg at der samtidig bør tages et rimeligt hensyn til den individuelle variabilitet i følsomheden for alkohol. Grænsen bør med andre ord placeres på et sted, hvor den statistiske risikoforøgelse er eklatant. Ved 1,20 0/00, som jeg vil anse for rimelig, er index i det amerikanske materiale fundet at være ca. 10.

Såfremt alene det at have overskredet en sådan grænse under motorkørsel (eller rettere at overskridelse må anses at have foreligget) skal gøres strafbart, må et meget vigtigt spørgsmål blive, om individer med rimelighed kan forudsættes at kunne afgøre om deres blodalkoholkoncentration på et givet tidspunkt er oppe i nærheden af denne grænse. Hvor det drejer sig om spiritusindtagelse begrænset til et kortere tidsrum forud for en påtænkt motorkørsel, vil gængse (ikke alt for gode) "tommelfingerregler" kunne benyttes til beregning af en omtrentlig blodalkoholkoncentration. Har en spiritusindtagelse derimod fundet sted over et længere tidsrum (eksempelvis dagen før en påtænkt motorkørsel om morgenen), kan menigmand ikke forventes at kunne foretage en beregning af blodalkoholkoncentrationen med nogen rimelig grad af nøjagtig. Han vil i så fald være henvist til at "vurdere blodalkoholkoncentrationen" ud fra sit befindende. Heri ligger en Achilleshæl ved en "fast promillegrænse" (med strenge retslige konsekvenser), først og fremmest fordi følsomheden for alkohol er individuelt variabel, og svagheden bliver desto mere fremtrædende jo lavere promillegrænsen ansættes. Også dette forhold indgår som en motivering for mit tentative forslag om ansættelse af en promillegrænse ved 1,20 o/oo.

Et argument, der også kan tale for indførelse af en promillegrænse med konsekvenser som anført, består i, at man herved ville bringe forholdene ret nært på linie med dem, der eksisterer i de lande (Vesttyskland og Sverige), som Danmark har størst trafikalt samkvem med.

Afslutningsvis skal jeg bemærke, at det står mig klart, at intet "promillegrænse-system" kan yde retfærdighed til alle i den forstand, at kun personer, hvis praktiske kørefærdighed er tydeligt reduceret, vil være hjemfaldne til straf. Berettigelsen for indførelse af en promillegrænse må derfor baseres på en forvisning om, at en koncentration som denne hos motorførere almindeligvis frembyder en væsentlig forøgelse af risikoen for, at trediemands liv og helbred bringes i fare, og på en tro på, at indførelse af en sådan grænse vil have præventiv virkning.

I sagens behandling har professorerne Gormsen, Kruhøffer og Lundsgaard samt overlæge Prætorius deltaget.

RETSLÆGERÅDET, København den 21. marts 1968.

Harald Gormsen / Fog-Petersen.

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN.

Bilag D.

sekretariatet.

København, den 10. juni 1968.

Ved skrivelse af 20. marts 1968 (j. nr. P. 196) har retslægerådet afgivet en udtalelse til færdselssikkerhedskommissionen vedrørende spørgsmål i forbindelse med eventuel indførelse af en eller flere faste promillegrænser i sager om motorkørsel i spirituspåvirket tilstand.

Færdselssikkerhedskommissionen har ikke på indeværende tidspunkt taget stilling til, om den bør stille forslag om indførelse af en promille-regel, men for det tilfælde at kommissionen ønsker en sådan regel indført, ville man sætte pris på at modtage en supplerende udtalelse fra retslægerådet vedrørende følgende spørgsmål i forbindelse med tilbageregning med henblik på fastlæggelse af den sandsynlige promille på et nærmere angivet tidspunkt (kørselstidspunkt):

1. Vil det efter rådets opfattelse være forsvarligt ved beregning af promillen på kørselstidspunktet at lægge den ved undersøgelsen fundne promille til grund
 - a) med fradrag af 0,15 o/oo som almindelig sikkerhedsmargin og
 - b) med tillæg af en for alle sager gældende fast promille pr. tidsenhed (time) for den sandsynlige resorption?
2. Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, spørges hvilken fast promille det er rimeligt at fastsætte for den under 1b) nævnte resorption (0,10 o/oo, 0,12 o/oo eller 0,15 o/oo?).

Det forudsættes, at der ikke er indtaget alkohol mellem undersøgelses- og kørselstidspunktet.

Man udbeder sig retslægerådets svar efter omstændighederne snarest belejligt.

Efsen.

Retsslægerådet.

RETSLÆGERÅDET

Bilag E.

København 0, den 16. juli 1968.

J. no. F 196

B. no. 3182

I besvarelse; af de i færdselssikkerhedskommissionens skrivelse af 10. juni 1968 stillede spørgsmål skal retslægerådet udtale:
ad 1 a) Ja.

ad 1 b) Ja, når det drejer sig om ukomplicerede tilbageregninger, d.v.s. tilfælde, hvor der ikke er indtaget alkohol i tidsrummet mellem kørselstidspunktet og udtagningen af blodprøven, og hvor der ikke er indtaget alkohol i mindst én time før kørselstidspunktet.

ad 2) Når der er tale om en ukompliceret tilbageregning til en blodalkoholkoncentration, der skal kunne lægges til grund for domfældelse, vil retslægerådet anse det for rimeligst at regne med en elimination (et koncentrationsfald) på 0,10 o/oo pr. time.

En af de voterende (professor Kruhøffer) går imidlertid ind for, at der i sidste linie af ad 2) skal stå 0,08 o/oo pr. time i stedet for 0,10 o/oo pr. time.

Rådet er gået ud fra, at sidste ord i spørgsmål 1 b) og sidste ord i spørgsmål 2) før parantesen (resorption) rettelig skal være elimination.

I sagens behandling har deltaget professorerne Gormsen, Kruhøffer og Lundsgaard samt overlæge Prætorius.

Harald Gormsen / P. E. Nyholm.

Til Færdselssikkerhedskommissionen,
sekretariatet,
adr.: Justitsministeriet,
Slotsholmsgade 12, K.

Notat

med eksempler på, hvorledes retslægerrådet foretager tilbageregning til fastlæggelse af blodalkoholkoncentrationen på et før blodprøven liggende kørselstidspunkt (udarbejdet i samarbejde med professor P. Kruhøffer).

De opgivne værdier er forudsat at være de af Retsmedicinsk Institut opgivne middeltal uden korrektion for måleusikkerhed. Ved fordelingsvægt forstås den del af legemsvægten, der fungerer som opløsningsmiddel for alkohol i samme forhold som blod (er maksimalt 0,85, som middel 0,68 og minimalt 0,50).

I eksemplerne er retslægerrådets beregning angivet som middeltal, minimumstal og maksimumstal. Middeltallet angiver det statistisk mest sandsynlige resultat, medens minimums- og maksimumstallene angiver de yderste værdier, som der - bortset fra ekstreme tilfælde - kan være tale om.

Eksempel 1:

Seneste spiritusindtagelse kl. 9-•

Kørsel kl. 11-.

Blodprøve kl. 12-.

Mand, 70 kg nøgen vægt.

		Retslægerrådets beregning	
	Blodprøve	middel	minimum
Eksempel 1.a:	0,92 o/oo	<u>0.92</u>	<u>0.87</u>
Eksempel 1.b:	1,02 o/oo	1,02	<u>0.97</u>
Eksempel 1.c:	1,10 o/oo	1,10	1,05
Eksempel 1.d:	1,20 o/oo	1,20	1,15

Eksempel 1.a udregnes således:

Middel fald i promillen i 1 time (kl. 11 til 12): 0,15 o/oo, d.v.s. kl. 11 1,07 o/oo. Herfra måleusikkerhed 0,15 o/oo. Resultat 0,92 o/oo.

Minimalt fald i promillen i 1 time (kl. 11 - 12): 0,10 o/oo, d.v.s. kl. 11 1,02 o/oo. Herfra måleusikkerhed 0,15 o/oo. Resultat 0,87 o/oo. Udregningen i eksemplerne 1.b - d er helt parallel. Man kan i disse eksempler undgå den komplicerede udregning i eksempel 4. For eksempel 1.c og 1.d's vedkommende vil retslægerrådet udtale,

at koncentrationen må antages at have været over 1 o/oo, idet selv den beregnede minimumskoncentration efter korrektion for måleusikkerhed er over 1 o/oo. For l.a og l.b's vedkommende vil svaret blive: "Når også usikkerheden ved alkoholanalyserne tages i betragtning, kan det ikke afgøres, om koncentrationen har været over eller under 1 o/oo" (fordi de beregnede minimumskoncentrationer kun fremkommer ved at anvende måleusikkerhedskorrektionen på 0,15 o/oo).

Alderen spiller ikke nogen sikker rolle, men vægten gør det, og vægten er tilbøjelig til at stige med alderen.

Retslægerådets udtryksmåde kan yderligere illustreres ved følgende situation, hvor de beregnede minimums- og middelkoncentrationer afviger mere fra hinanden. Det antages, at man (ved tilbageregning over et 5 timers interval) er kommet til følgende beregnede koncentrationer på et kørselstidspunkt.

	<u>Uden</u> korrektion for måleusikkerhed.	<u>Med</u> korrektion for måleusikkerhed.
Minimumskoncentration	0,95 o/oo	0,80 o/oo
Middelkoncentration	1,20 o/oo	1,05 o/oo

Her vil retslægerrådet udtale: "Det kan ikke afgøres, om koncentrationen (på kørselstidspunktet) har været over eller under 1 o/oo." Baggrunden herfor er, at den beregnede minimumskoncentration selv uden korrektion for analyseusikkerhed er under 1 o/oo, medens den beregnede middelkoncentration selv efter en sådan korrektion er over 1 o/oo.

Eksempel 2:

Seneste spiritusindtagelse kl. 9³⁰+ kl. 10²² 1 pilsner.

Kørsel kl. 11-.

Blodprøve kl. 12-.

Mand, 70 kg nøgen vægt.

Pilsneren kl. 10²² må altså antages at være resorberet efter kørselen.

	Retslægerådets beregning		
	Blodprøve	middel	minimum
Eksempel 2.a:	0,92 o/oo	0,67	0,63
Eksempel 2.b:	1,02 o/oo	0,77	0,73
Eksempel 2.c:	1,10 o/oo	0,85	0,81
Eksempel 2.d:	1,20 o/oo	0,95	0,91

Minimumsberegningen i eksempel 2.d er sket således:

Uresorberet mængde kl. 11 skønnes til 10 gr.

Kl. 11 - 12 forbrændes minimalt 70 kg (legemsvægt) x 0,67 (minimal forbrænding pr. time pr. vægtenhed) x 1 (time) = 5 gr.

Resorberet efter kørselen 10 gr.

Mere alkohol i organismen kl. 11 end kl. 12 = ÷ 5 gr.

Fordelingsvægt 70 kg x 0,50 = 35 kg.

Kl. 11 overstiger kl. 12 med $\frac{5}{35} = \div 0,14$ o/oo.

Koncentration kl. 11 herefter 1,20 o/oo ÷ 0,14 o/oo (fald ÷ stigning i 1 time) ÷ 0,15 o/oo (analyseusikkerhed) = 0,91 o/oo.

Middelberegningen i eksempel 2.d medfører følgende ændringer i udregningen:

Fordelingsvægt 70 kg x 0,68 = 48 kg.

Kl. 11 overstiger kl. 12 med $\frac{5}{48} = \div 0,10$ o/oo.

Koncentration kl. 11 herefter 1,20 o/oo ÷ 0,10 o/oo ÷ 0,15 o/oo = 0,95 o/oo.

Eksempel 3:

Seneste spiritusindtagelse kl. 9⁰⁰ + kl. 11¹⁰ 1 pilsner.

Kørsel kl. 11⁰⁰.

Blodprøve kl. 12⁰⁰.

Mand, 70 kg nøgen vægt.

	Retslægerådets beregning		
	Blodprøve	middel	minimum
Eksempel 3.a:	0,92 o/oo	0,62	0,58
Eksempel 3.b:	1,02 o/oo	0,72	0,68
Eksempel 3.c:	1,10 o/oo	0,80	0,75
Eksempel 3.d:	1,20 o/oo	0,90	0,85

Minimumsberegningen i eksempel 3.d er sket således:

Forbrændt kl. 11 - 12: 5 gr.

Indtaget samme tid maksimalt 12 gr.

Mere alkohol i organismen kl. 11 end kl. 12: ÷ 7 gr.

Fordelingsvægt 70 kg x 0,50 = 35 kg.

Kl. 11 overstiger kl. 12 med $\frac{7}{35} = \div 0,20$ o/oo.

Koncentration kl. 11 herefter: 1,20 ÷ 0,20 ÷ 0,15 = 0,85.

Middelberegningen i eksempel 3.d medfører følgende ændringer i udregningen:

Fordelingsvægt 70 kg x 0,68 = 48 kg.

Kl. 11 overstiger kl. 12 med $\frac{7}{48} = \div 0,15$ o/oo.

Koncentration kl. 11 herefter: 1,20 ÷ 0,15 ÷ 0,15 = 0,90 o/oo.

Eksempel 4:

1/2 - 2/2 kl. $19^{\underline{00}}$ - $2^{\underline{00}}$ indtaget 120 gr. (ca. 10 pilsnere).

2/2 kl. $9^{\underline{00}}$ kørt.

2/2 kl. $9^{\underline{20}}$ - $15^{\underline{20}}$ indtaget 60 gr. (ca. 5 pilsnere).

2/2 kl. $15^{\underline{45}}$ - $16^{\underline{00}}$ kørt.

2/2 kl. $17^{\underline{00}}$ kørt.

2/2 blodprøve kl. $20^{\underline{00}}$: middel 0,72 o/oo (0,68, 0,73 og 0,75).

Mand oplyst påklædt vægt 64 kg, højde 170 cm.

Nøgen vægt ansat til $(64 \div 4) = 60$ kg.

Som forbrændingshastighed regner
retslægerådet med:

max.	51 kg (60 x 0,85)	max.	0,133 x 60 = 8 gr/time
middel	41 kg (60 x 0,68)	middel	0,1 x 60 = 6 gr/time
min.	30 kg (60 x 0,50)	min.	0,067 x 60 = 4 gr/time

Beregning af spiritusforbruget.

I organismen fandtes kl. $20^{\underline{00}}$:

Forbrændt kl. $19^{\underline{00}}$ - $20^{\underline{00}}$ (25 t):

middel	29 g	min.	22 g	max.	37 g
(41 x 0,72)		(30 x 0,72)		(51 x 0,72)	
middel	150 g	min.	100 g	max.	200 g
(25 x 6,0)		(25 x 4,0)		(25 x 8,0)	
middel	179 g	min.	122 g	max.	237 g

Beregning af koncentration kl. $16^{\underline{00}}$

Kl. $16^{\underline{00}}$ - $20^{\underline{00}}$ forbrændt

middel	24 g	min.	16 g	max.	32 g
(4 x 6,0)		(4 x 4,0)		(4 x 8,0)	

Skønsmæssigt resorberet kl. $16^{\underline{00}}$ - $20^{\underline{00}}$:

Herefter mere i organismen kl. $16^{\underline{00}}$ end kl. $20^{\underline{00}}$:

3 g	10 g	3 g	10 g	3 g	10 g
-----	------	-----	------	-----	------

Koncentrationen kl. $16^{\underline{00}}$ skulle således overstige koncentrationen kl. $20^{\underline{00}}$ med:

21 g	14 g	13 g	6 g	29 g	22 g
------	------	------	-----	------	------

med: $21:41 = 14:41 = 13:51 = 6:51 = 29:30 = 22:30 =$
 $0,51 \text{ o/oo} \quad 0,34 \text{ o/oo} \quad 0,25 \text{ o/oo} \quad 0,12 \text{ o/oo} \quad 0,97 \text{ o/oo} \quad 0,73 \text{ o/oo}$

ved skønnet re-

sorption 3 g: middel 1,23 o/oo min. 0,97 o/oo max. 1,67 o/oo
(0,72 + 0,51) (0,72 + 0,25) (0,72 + 0,97)

D.v.s. beregnet koncentration kl. $16^{\underline{00}}$

ved skønnet re-

sorption 10 g: middel 1,06 o/oo min. 0,84 o/oo max. 1,45 o/oo
(0,72 + 0,34) (0,72 + 0,12) (0,72 + 0,73)

I dette eksempel har man forudsat, at vedkommende har middel forbrændingshastighed. Derfor vil de beregnede middeltal være de koncentrationer, der reelt vil have været til stede på de forskellige tidspunkter (for kl. 16^us vedkommende såfremt de efter dette tidspunkt skønnede resorberede mængder er korrekte). De beregnede minimumskoncentrationer viser den usikkerhed, der skyldes individuelle variationer i forbrændingshastighed og fordelingsvolumen. Hertil skal altid den rent analysetekniske usikkerhed, som retslægerådet i øjeblikket ansætter til $\pm 0,15$ o/oo, lægges. Som følge heraf måtte koncentrationerne opgives som de beregnede maksimumskoncentrationer $\mp 0,15$ o/oo; dette ville yderligere bidrage til at gøre forskellen mellem de, i dette tilfælde korrekte, middelværdier og de opgivne værdier betydelige.

Endvidere skal det understreges, at yderligere usikkerhedsmomenter må tages med i betragtning i visse hyppigt forekommende tilfælde:

- 1) at alkoholemængden i en vis spiritusmængde, som en person angiver at have indtaget i tiden mellem kørselen og blødtagning, ofte kun kan ansættes med en betydelig fejlmargen.
- 2) at vurderingen af, hvor mange gr. alkohol der - ved spiritusindtagelse kort før en kørsel - endnu ikke var blevet resorberet på et givet kørselstidspunkt, beror på et skøn, der ofte må blive et groft skøn.

Endelig skal det fremhæves, at man hos personer, hvis forbrændingshastighed realiter er større end middelværdi, yderligere vil komme til at undervurdere koncentrationen ved "tilbageberegning", når man - som det vil være nødvendigt - benytter minimumforbrændingshastigheden ved beregningen.

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN
sekretariatet.

Bilag G.
Maj 1968.

Notat

især om, hvilken stilling man i Sverige tager til analyseusikkerheds- og tilbage-regningsproblemerne ved bestemmelse af blodalkoholkoncentration.

Sekretariatet har fra Statens rättskemiska laboratorium i Stockholm indhentet oplysninger om analyseusikkerheds- og tilbage-regningsproblemerne i Sverige.

Instituttet udførte i 1967 ca. 19.000 alkoholanalyser i svenske sager, hvortil kommer, at man i disse år også udfører prøver i samtlige norske sager. Der rejses 10.-12.000 tiltaler pr. år, alle på grundlag af e.nalyser fra instituttet, der altså i denne henseende svarer til Retsmedicinsk institut i Danmark.

Nærmere vurderinger, svarende til de af retslægerrådet i Danmark afgivne, afgives af en gruppe på fra 2-4 medicinske professorer samt en retsjurist. Den ene af disse professorer er chef for den afdeling på rättskemiska laboratoriet, som foretager alkoholanalyserne, og deltager selv i samtlige sager, medens de øvrige indtil tre professorer er vekslende. Den nævnte gruppe har fået delegeret hvervet med erklæringsafgivelse fra rättsmedicinsk nämnd.

Af de 10. - 12.000 sager pr. år, hvori tiltale rejses, rettes der i måske 2. - 3.000 tilfælde fra anklagemyndigheden eller domstolene telefonisk henvendelse til den nævnte professor på rättskemiska laboratorium, som på stedet tager stilling til, om promillen på kørselstidspunktet klart har ligget over eller under 0,5 og 1,5 promillegrænserne. Herudover afgiver den nævnte sagkyndige gruppe ca. 1.200 skriftlige erklæringer om året. Sagerne ekspederes igennem rättskemiska laboratoriet.

Ved bestemmelse af alkoholkoncentrationen foretages analyse af fire kapillærer med blod. Resultatet angives enkeltvis og som en middelværdi af blodalkoholkoncentrationen i de fire kapillærer på undersøgelsestidspunktet. En rest af blodet gemmes i et år. Der foretages endvidere urinanalyse ved hjælp af to forskellige metoder.

I instituttets meddelelse om det fundne analyseresultat, der påføres samme blanket, som er anvendt ved den kliniske undersøgelse, anføres tillige en konkret fastsat måleusikkerhedsmargin. Denne margin fastsættes ud fra størrelsen af spredningen i analyseresul-

taterne i de fire kapillærer efter ufravigelige normer, som er opstillet af statistikere, og hvorpå instituttet derfor ingen indflydelse har. Måleusikkerheden fastsættes i formentlig 99% af tilfældene til 0,14 og i de resterende få tilfælde til forskellige værdier på imellem 0,15 og 0,20. Man kan således på instituttet med rimelig sikkerhed beregne den mindste sikre mængde alkohol i blodet på undersøgelsestidspunktet.

Derimod er det efter instituttets opfattelse ikke muligt med videnskabelig sikkerhed at foretage en beregning af alkoholpromillen i blodet på et tidspunkt, der ligger forud for undersøgelsestidspunktet, hvorfor tilbageregning helst slet ikke burde forekomme. Under hensyn til den gældende lovgivning er man imidlertid nødsaget til at foretage tilbageregning, der dog alene sker med henblik på en udtalelse om, hvorvidt promillen på kørselstidspunktet positivt kan siges at have været over 0,5, henholdsvis 1,5 o/oo. Det kræver imidlertid foruden kendskab til blodalkoholkoncentrationen på undersøgelsestidspunktet bl.a. et indgående kendskab til, hvor meget alkohol der rent faktisk er fortæret, på hvilke tidspunkter dette nøjagtig er sket, og til en række andre faktorer som f.eks. samtidig indtagelse af mad. I praksis må de oplysninger, der tilvejebringes af politiet eller domstolene om alkoholfortæring og tidspunkter herfor, almindeligvis anses for usikre til at kunne danne grundlag for en tilbageregning med rimelig videnskabelig sikkerhed. Endvidere er det af meget væsentlig betydning, at man har en urinprøve for derigennem at kunne få oplysning om, hvorvidt blodalkoholkurven har været stigende eller faldende på kørselstidspunktet.

Hvis blodprøven viser en promille, der er over den aktuelle grænse i lovgivningen, viger man uden om en egentlig tilbageregning, såfremt blodprøvens promille i betydeligt omfang overstiger grænsen i loven, og såfremt tidsrummet mellem kørsel og blodprøve er ganske kort. Mangår da i de fleste tilfælde simpelthen ud fra, at promillegrænsen var overskredet. Hvis derimod promillen i blodprøven kun ligger moderat over lovens promillegrænse, eller der er gået lang tid mellem kørsel og prøve, må man foretage en egentlig tilbageregning. Man må ved hjælp af oplysninger om tidspunktet for alkoholindtagelsen og resultatet af urinprøven se, om blodalkoholkurven var faldende på kørselstidspunktet. I så fald har promillen på kørselstidspunktet mindst været som på prøvetidspunktet. Hvis

derimod kurven fortsat var stigende på kørselstidspunktet, er bedømmelsen af promillen på dette tidspunkt meget vanskelig og vil nemt falde ud til, at det ikke kan siges, at lovens grænse var overskredet.

Hvis promillen på undersøgelsestidspunktet ligger under lovens grænse, bygger bedømmelsen også på en egentlig tilbageregning. Dette er især aktuelt, såfremt der er gået længere tid mellem kørsel og blodprøve. Her er bl.a. forbrændingshastigheden af betydning. Man regner med en så betydelig spredning i denne hastighed som fra 6 til 13 gr. alkohol i timen. Omsat i fald i promille pr. time er denne værdi af retssikkerhedshensyn sat så lavt som til 0,08 o/oo i timen. Hvis blodprøven f.eks. er taget 5 timer efter kørselen, og blodprøven viser 1,2 o/oo (efter reduktion for måleusikkerhed), skulle man således nå frem til, at promillen på kørselstidspunktet har været $5 \times 0,08 \text{ o/oo} = 0,4 \text{ o/oo}$ højere end på blodprøvetidspunktet, altså 1,6 o/oo, alt forudsat at resorptionen af alkohol fra tarmen var afsluttet før kørselen og blodalkoholkurven for nedadgående. I et sådant tilfælde udtaler instituttet, at promillen har været over 1,5, men man giver aldrig positivt udtryk for, hvor høj den har været.

Da man således - fordi tilbageregning ifølge instituttet i virkeligheden ikke kan ske med rimelig videnskabelig sikkerhed - regner med betydelige sikkerhedsmargina i sigtedes favør, a) dels ved måleusikkerhedsmarginen på minus 0,14 o/oo (som lige så godt kan være en tilsvarende afvigelse til modsat side), b) dels ved den meget lave forbrændingshastighed på 0,08 o/oo/t (middel forbrændingshastighed ca. 0,15 o/oo), og c) dels fordi man efter justitieombudsmandens bestemmelse i tvivlstilfælde skal lægge det for tiltalte gunstigste tidspunkt med hensyn til indtagelsen af alkohol til grund, må det fastslås, at de i praksis anvendte promillegrænser i Sverige ligger væsentligt over de i loven fastsatte grænser på henholdsvis 0,5 og 1,5 o/oo.

Det skal i øvrigt fremhæves, at man i Sverige ikke regner med helt de samme værdier som i retslægerrådet. Den mest fremtrædende afvigelse er, at retslægerrådet regner med en forbrændingshastighed på minimalt 4 og maksimalt 8 gr/t, medens man i Sverige regner med en forbrænding på fra 6-13 gr/t og anvender begge disse værdier i sigtedes favør, alt efter hvilken vej der er tale om at regne. Det kan også nævnes, at man i Sverige i tilfælde, hvor det må læg-

ges til grund, at der er drukket en almindelig pilsner imellem kørsel og undersøgelsestidspunkt eller så tæt før kørselen, at resorption af denne først er sket mellem kørselen og undersøgelsen, regner med, at pilsneren kan have forøget blodalkoholkoncentrationen med 0,34 o/oo, hvilket ganske vist meget sjældent vil være tilfældet. I modsætning til retslægerådet, som i sigtedes favør alene regner med middelfordelingsvægt og minimal forbrænding (kombination af minimal fordelingsvægt og forbrændingshastighed er sjældent), kombinerer man i Sverige disse faktorer.

