

STRAFFELOVRÅDETS BETÆNKNING

OM

SPIRITUSPÅVIRKEDE MOTORFØRERE



BETÆNKNING NR. 588

1970

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	6
I. Færdselsloven af 1955 og dens forarbejder	8
11. Fremmed ret	10
A. De øvrige nordiske lande	10
1. Sverige	10
2. Norge	11
3. Finland	12
B. Lande udenfor Norden	12
1. Frankrig	12
2. Holland	13
3. Forbundsrepublikken Tyskland	14
4. Andre vesteuropæiske lande	15
III. Færdssikkerhedskommissionens betænkning	16
IV. Udtalelser indhentet om færdselssikkerhedskommissionens betænkning	18
A. Indhentede udtalelser	18
1. Den danske Dommerforening	18
2. Præsidenten for Østre landsret	19
3. Præsidenten for Vestre landsret	20
4. Præsidenten for Københavns byret	20
5. Rigsadvokaten	20
6. 1. statsadvokat for København	21
7. 2. statsadvokat for København	22
8. Statsadvokaten for Sjælland	22
9. Statsadvokaten for Fyn	23
10. Statsadvokaten i Sønderborg	23
11. Statsadvokaten i Viborg	23
12. Statsadvokaten i Aalborg	24
13. Foreningen af politimestre i Danmark	24
14. Politidirektøren	25
15. Rigspolitichefen	26
16. Advokatrådet	26

17. Direktøren for Fængselsvæsenet	26
18. Retslægerådet	28
19. Indenrigsministeriets konsulent i alkohol- spørgsmål	28
20. Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder For- bund	29
21. Chaufførernes Fagforening	29
22. Forenede Danske Motorejere	29
B. Kort sammenfatning af de indhentede udtalel- ser	30
V. Klientelundersøgelse	33
VI. Spirituskørsel som samfundsproblem	36
VII. Vurderinger med henblik på udformningen af et ændret reaktionssystem	44
A. Andre foranstaltninger end straf	44
1° Alkoholpolitik	44
2° Færdseloplysning og -propaganda	45
3° Politipatruljering og razziaer	46
4° Alcotestprøver	48
B. Straffeforanstaltninger	54
1° Gældende praksis	54
2° Almindelige synspunkter	54
3° Retsmedicins!@ spørgsmål i forbindelse med spi- rituskørsel	56
4 Straffelovrådets principielle synspunkter vedrørende muligheden for anvendelse af pro- milleregler	59
5 Straffelovrådets indstilling vedrørende kri- terier for strafbarhed,	61
a) Den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1	61
b) Den af færdselssikkerhedskommissionens fore- slåede lavpromilleregul med 0,5 0/00	63
c) Den af færdselssikkerhedskommissionen fore- slåede promilleregul ved 0,8 0/00	64
d) Tilbageberegningsproblemet	66

6° Sanktioner	68
a) Promillereglernes betydning som forudsætning for et ændret sanktionsmønster	68
b) Sanktionssystemets nærmere udformning	69
c) Bødestrafte	70
d) Overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1	72
e) Frihedsstraffe	72
f) Betingede domme som følge af behov for be- handling mod alkoholmisbrug	73
g) Betingede domme i øvrigt	76
h) Inddragelse af førerretten	77
j) Konfiskation af motorkøretøj	78
C. Supplerende strafferetlige spørgsmål	80
1° Indtagelse af spiritus efter kørslen	80
2° Særligt om spirituspåvirkede knallertførere og cyklister	82
3° Særligt om spirituspåvirkede førere af an- dre befordringsmidler	82
4° Overladelse af motordrevet køretøj til spi- rituspåvirket fører	83
VIII. Sager om overtrædelse af færdselslovens § 16 - statsadvokatsager eller politisager?	85
IX. Sammenfattende bemærkninger	87
X. Lovudkast med bemærkninger	90
1° Udkast til lov om ændring af færdselslo- ven	90
2° Udkast til lov om ændring i lov om rettens pleje	97
Bilag.	
1. Kommentar til tabeller vedrørende 302 mandlige københavnske, spirituspåvirkede motorførere, ved professor, dr.jur. Karl Ø. Christiansen	99
2. Medicinsk analyse af 150 hæfteafsonere, dømt efter færdselslovens § 16, stk. 1, ved fæng- selslæge Frode Henriksen, Stats- og Ungdoms- fængslet Møgelkær,	112

3. Analyse af 69 hæfteafsonere, dømt efter færdselslo- vens § 16, stk. 1, ved volentør, stud.jur. A. Re- ventlow og undervisningsleder P. Quist Jørgensen, Statsfængslet ved Horserød,	126
4. Referat af straffelovrådets møde den 21. septem- ber 1970 med repræsentanter for retslægerådets afdeling for behandling af sager om alkohol- og medicinpåvirkede motorførere m.v.	143
en	
5. Brevveksling med retslægerådet i/konkret spiritus- sag	146

Indledning.

I skrivelse af 18. februar 1969 (L.A.1969.22002-4) anmodede justitsministeriet straffelovrådet om at afgive en udtalelse om betænkning nr. 515/1969 vedrørende spirituspåvirkede motorførere (i det følgende kaldet 1969-betænkningen). Justitsministeriet anmodede samtidig rådet om en udtalelse om, hvorvidt sager vedrørende overtrædelse af faste promillegrænser i givet fald bør behandles som politisager.

Efter aftale med justitsministeriet afventede straffelovrådet fremkomsten af udtalelserne fra de øvrige hørte myndigheder, inden man påbegyndte arbejdet med kommissoriet vedrørende spirituspåvirkede motorførere.

Rådet har om dette emne holdt 12 møder, hvorunder man også har forhandlet med professor, dr.med. Villars Lunn og overlæge, dr.med. H. Voldby som repræsentanter for retslægerådets retspsykiatriske afdeling samt med professor, dr.med. P. Kruhøffer og overlæge, dr.med. E. Prætorius som repræsentanter for retslægerådets afdeling for behandling af sager om alkohol- og medicinpåvirkede motorførere m.v. Der henvises herom til betænkningen side ... og side Rådet har endvidere forhandlet med professor, dr.jur. Karl Ø. Christiansen, Kriminalistisk Institut.

Straffelovrådet har været holdt løbende underrettet om arbejdet i den svenske Trafiknykterhetsbrottskommitté, hvis betænkning om spirituspåvirkede motorførere kan ventes at foreligge om kort tid.

Blandt andet på grundlag af oplysninger fra svensk side om det klientel, der gjorde sig skyldig i spirituskørsel, fandt straffelovrådet det nødvendigt at få undersøgt, om man også i Danmark kan iagttage markante afvigelser mellem de personer, der bliver dømt for spirituskørsel, og gennemsnitsbefolkningen. Man foranledigede derfor en undersøgelse ved Kriminalistisk Institut vedrørende 302 mænd anholdt i København i 1962/63 og dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1. Rådet har endvidere fået forelagt 2 undersøgelser henholdsvis fra Stats- og Ungdomsfængslet Møgelkær og fra Statsfængslet ved Horserød vedrørende de dér indsatte hæfteafsonere dømt for spirituskørsel.

Rådet har endvidere indhentet oplysninger om lovregler og retspraksis vedrørende spirituspåvirkede motorførere i forskellige vesteuropæiske lande.

Rådets sekretær, direktør for fængselsvæsenet L. Nordskov Nielsen har deltaget i behandlingen af kommissoriet. Der er ydet sekretariatsmæssig bistand af kontorchef i justitsministeriet H.H. Brydenscholt og fuldmægtig i justitsministeriet J. Hermann.

Resultatet af rådets undersøgelser og overvejelser fremlægges i denne betænkning.

København, november 1970.

Erik Andersen

Stephan Hurwitz

Formand

H. Olafsson

Knud Waaben

Næstformand

I.

Færdselsloven af 1955 og dens forarbejder.

De gældende lovregler om kørsel i spirituspåvirket tilstand findes i §§ 16, 69 og 70, i færdselsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961, som ændret senest ved lov nr. 279 af lo. juni 1970.

Det afgørende for, om der kan straffes for spirituskørsel med motordrevet køretøj, er efter disse regler, om det på grundlag af alle foreliggende oplysninger må **antages** at sigtede på kørselstidspunktet har været ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. 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.

Der findes, som det vil fremgå af det anførte, ikke i gældende dansk ret nogen fast promillegrænse, ved hvilken domfældelse er obligatorisk. Efter retspraksis er domfældelse dog overvejende sandsynlig, hvis ~~blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet~~ må antages at have overstegit 1. I visse tilfælde, hvor f.eks. den kliniske prøve har vist 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. Der henvises om praksis til 1969-betænkningen side 22-23.

Heller ikke i lovgivningen før færdselsloven af 1955 fandtes faste promillegrænser. Efter den første bestemmelse om spirituspåvirkede motorførere måtte et motorkøretøj aldrig føres af nogen, der var beruset eller således påvirket af spiritus, at han ikke havde det fornødne herredømme over sine handlinger, jfr. nærmere § 24 i lov nr. 144 af 1. juli 1927 om motorkøretøjer og 1969-betænkningen side 8.

Den nævnte bestemmelse i motorlovens § 24 blev ved lov nr. 130 af 14. april 1932 ændret således, at et motorkøretøj ikke måtte føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af nydelse af spiritus ikke var i stand til at gøre det på betryggende måde. Om ændringen henvises til 1969-betænkningen side 8-9.

Forslag om indførelse af faste promillegrænser fremkom i alkoholkommissionens betænkning vedrørende spørgsmålet trafik og alkohol, der blev afgivet i 1950, samt i den betænkning, der i 1954 blev afgivet af det af justitsministeriet i 1949 nedsatte udvalg angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer. Om disse betænkninger og om det forslag til færdselslov, som justitsministeren fremsatte i november 1954, henvises til 1969-betænkningen side 11-12.

1)

II.

Fremmed ret.

A. De øvrige nordiske lande.

1. Sverige.

Efter § 4 i den svenske lov om straff för vissa trafikbrott straffes en motorfører for rattfylleri, hvis han under kørslen har været så påvirket, at han ikke har kunnet føre køretøjet på betryggende måde.

Denne almindelige regel er i loven suppleret med 2 promille-regler. Har føreren af motorkøretøjet således på kørselstidspunktet haft en alkoholkoncentration i blodet på 1,5 o/oo eller derover, anses han efter loven for at have været så påvirket som ovenfor nævnt. Har alkoholkoncentrationen i blodet ligget mellem 0,5 o/oo og 1,5 o/oo straffes han for rattonykterhet, såfremt han ikke kan anses for at være så påvirket, at han kan dømmes for rattfylleri.

Strafferammen ved rattfylleri omfatter fængsel i op til 1 år og under formildende omstændigheder bødestraf. I praksis er straffen næsten altid fængselsstraf med 1½ måned som gennemsnit, for knallertkøreres vedkommende dog som regel bødestraf, hvis promillen er under 2. Hertil kommer inddragelse af førerbevis. Praken-delsestiden er hyppigst 6 måneder, men hvis kørslen må bedømmes som groft uforsvarlig, skal frakendelsestiden normalt sættes til mindst 2 år.

Strafferammen ved rattonykterhet er dagbøder eller fængsel i op til 1 år. Hertil kommer inddragelse af førerbevis. I praksis er straffen normalt dagbøder. Ved de lavere grader af påvirkning, hvor ingen skade er sket, vil man undertiden nøjes med en advarsel om inddragelse af førerbeviset i stedet for at inddrage det.

De nævnte regler er alle for tiden under overvejelse i den svenske Trafiknykterhetsbrottskommitté. Komiteens betænkning er under trykning. Det er oplyst, at man fra komiteens side vil foreslå den nedre promillegrænse på 0,5 o/oo bibeholdt og den øvre promillegrænse sænket fra 1,5 o/oo til 1,2 o/oo. Man vil endvidere foreslå et nyt reaktionsmønster for de forhold, der ligger over den øvre grænse. Undersøgelser foretaget i Sverige ty-

der på, at der bag flertallet af de overtrædelser, der ligger over den overvejede øvre promillegrænse» ligger et sådant alkoholproblem, at behandling er begrundet. Man er derfor inde på i alle disse tilfælde at lade foretage personundersøgelse, og, hvor det er indiceret, give betinget dom med vilkår om behandling. Man kan forestille sig, at også kørekortsinddragelsen i disse tilfælde gøres betinget.

Man overvejer endvidere at indføre en regel, hvorefter der ved bedømmelsen af blodalkoholkoncentrationen i blodet lægges vægt ikke som nu på kørselstidspunktet, men på om den pågældende under eller efter kørslen har nået den fastsatte promillegrænse.

Yderligere overvejes det at indføre en bestemmelse, der i visse tilfælde kriminaliserer indtagelse af spiritus efter kørslen.

Endelig overvejes det at skabe hjemmel til generelle alcotestprøver, hvor alle, der standses, skal underkastes alcotest.

2. Norge.

Efter vegtrafikkloven af 18. juni 1965 § 22, 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 senere kan føre til en så stor alkoholkoncentration, regnes han i alle tilfælde for påvirket.

En fører af et motorkøretøj må endvidere ikke indtage alkohol de første 6 timer efter kørslen, når han forstår eller må forstå, at der kan blive tale om politimæssig undersøgelse på grund af kørslen.

Der arbejdes i praksis med en sikkerhedsmargin på 0,2 o/oo, således at den nedre grænse for det strafbare i realiteten gennemsnitligt vil være 0,7 o/oo.

Strafferammen er fængsel i højst 1 år og under formildende omstændigheder bøde. I praksis er straffen i almindelighed fængsel i fra 3 uger til 3 måneder. Hertil kommer inddragelse af førerbeviset i mindst 1 år. I gentagelsestilfælde indenfor 5 år for bestandig. Normalt vil inddragelse ved en førstegangs dom være mindst $1\frac{1}{2}$ år og ved senere domme væsentlig længere, eller for bestandig.

Der henvises i øvrigt til 1969-betænkningen side 14-15.

Der er, efter hvad der er oplyst for straffelovrådet, ingen aktuelle planer om at ændre de norske regler.

3. Finland.

Efter den finske vägtrafiklag kan en fører af et motorkøretøj, som har været påvirket af alkohol, straffes med fængsel eller tugthus i højst 3 år. Bødestraf kan anvendes, hvis overtrædelsen ikke har forårsaget fare for den almindelige trafiksikkerhed, eller der i øvrigt er formildende omstændigheder. Normalstraffen for kørsel i spirituspåvirket tilstand er 3-6 måneders fængsel, for kørsel på knallert noget lavere, 1-3 måneders fængsel eller bødestraf. Praksis er streng også med hensyn til frakendelse af førerbevis. En førstegangspåvirket fører, som ikke har forvoldt skade, får som regel sit førerbevis inddraget i 3-4 år. Der findes ingen fast promillegrænse i loven, men efter praksis rejses der normalt ikke tiltale ved promiller på under 0,8. Hvis den er mindst 1,0, sker der normalt domfældelse.

Der henvises i øvrigt til 1969-betænkningen side 15-16.

Heller ikke i Finland er der efter det oplyste aktuelle planer om ændring af reglerne.

B. Lande udenfor Norden.

1. Frankrig.

I Frankrig er ved lov af 9. juli 1970 gennemført nye regler vedrørende straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand. Efter disse regler vil enhver person, som har ført motordrevet køretøj, og som findes at have en alkoholkoncentration i blodet på fra 0,8 til 1,2 o/oo, blive straffet for spirituskørsel, selv om den pågældende ikke frembyder tegn på påvirkethed. Straffen er fra 10 dage til 1 måneds fængsel og/eller en bøde på fra 400 til 1.000 francs.

Har alkoholkoncentrationen i blodet været over 1,2 o/oo, er straffen fra 1 måned til 1 års fængsel og/eller bøde på fra 500 til 5.000 francs.

Sidstnævnte strafferamme anvendes også i gentagelsestilfælde samt i tilfælde, hvor tiltalte befandt sig i en åbenbart beruset tilstand. Samme straf vil endvidere kunne anvendes over for en-

hver, der nægter at underkaste sig de medicinske og kliniske undersøgelser, der er nødvendige for at fastslå, om spirituspåvirkethed foreligger.

Kørsel i spirituspåvirket tilstand kan udover de nævnte straffe medføre frakendelse af førerretten for en periode af 3 år eller længere.

2. Holland.

Efter de gældende regler er domfældelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand afhængig af en konkret vurdering af sagens omstændigheder og ikke af en bestemt promillegrænse. Den hollandske regering har imidlertid i 1969 fremsat forslag til ændring af reglerne for kørsel med motordrevet køretøj i spirituspåvirket tilstand, hvorefter kørsel med en blodalkoholkoncentration på 0,5 o/oo eller derover kriminaliseres.

Den foreskrevne sanktion ved kørsel i spirituspåvirket tilstand er fængsel i op til 3 måneder. Har føreren forvoldt en andens død eller svær legemsskade, kan straffen stige til fængsel i 3 år. Den hollandske straffelov gør det imidlertid muligt for domstolene i stedet for idømmelse af fængsel at pålægge en bøde, og domstolene benytter sig i vid udstrækning af denne mulighed. Ifølge statistiske oplysninger meddelt af det hollandske justitsministerium pålægges bøde således i ca. halvdelen af de sager, hvor der sker domfældelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj kan finde sted ved spirituskørsel, og førerretten kan frakendes i op til 5 år. I årene 1964-67 fandt frakendelse af førerretten sted i mere end 95% af de sager, hvor der skete domfældelse for spirituskørsel. I de sager, hvor kørslen resulterede i en andens død eller i svær legemsskade, var frakendelsesprocenten næsten 100.

Betingede domfældelser forekommer i praksis. De fleste af disse domfældelser - ca. 20% af alle domfældelser for spirituskørsel - er delvis betingede, idet der normalt gives en betinget dom til fængsel kombineret med en ubetinget bødestraf.

Også betinget frakendelse af førerretten kendes, men forekommer meget sjældent.

Der er ikke for så vidt angår erhvervschauffører, hvis kørsel i spirituspåvirket tilstand har fundet sted uden forbindelse med deres erhverv, mulighed for at begrænse frakendelsen af førerretten til kun at angå privat kørsel, men spørgsmålet overvejes for tiden.

Efter gældende praksis lægges der ved bedømmelsen af, om en person har ført motordrevet køretøj i spirituspåvirket tilstand i almindelighed vægt på blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet. Efter det af den hollandske regering fremsatte forslag til ændrede regler for kørsel i spirituspåvirket tilstand skal der imidlertid alene lægges vægt på alkoholkoncentrationen i blodet på undersøgelsestidspunktet.

Alcotestprøver kan efter de gældende regler kun foretages, hvis føreren samtykker heri. Også på dette punkt er foreslået ændringer, således at alcotestprøve i visse tilfælde skal kunne foretages, selv om føreren protesterer herimod.

3. Forbundsrepublikken Tyskland.

Efter Strassenverkehrs-Zulassung-Ordnung kan der straffes for kørsel i spirituspåvirket tilstand. Strafferammen er bøde- straf eller mindre fængselsstraffe.

Spirituskørsel er endvidere kriminaliseret i Strafgesetzbuch. Efter denne er det strafbart at køre i spirituspåvirket tilstand, hvis føreren ikke gør dette sikkert, således at han fremkalder fare for den almene sikkerhed. Strafferammen går op til bøder på 10.000 DM og fængsel i 5 år. I de fleste tilfælde er hidtil anvendt kortvarige frihedsstraffe på op til 1 måned. Ved førstegangsovertrædelser forekommer dog også anvendelse af bødestrafte.

Også betingede domfældelser forekommer i praksis, men antallet af sådanne afgørelser varierer stærkt fra enkeltstat til enkeltstat.

Samtidig med idømmelse af straf finder normalt frakendelse af førerretten sted. Denne frakendelse kan ikke gøres betinget. Derimod vil frakendelsen kunne begrænses til bestemte arter af motorkøretøjer, f.eks. private vogne.

Den gældende lovgivning indeholder ikke nogen fast promillegrænse, men alkoholkoncentrationen i blodet spiller en betydelig rolle. Efter en praksis fastlagt af forbundsdomstolene anses en person for absolut uegnet til at føre motordrevet køretøj, såfremt alkoholkoncentrationen i hans blod er på 1,3 o/oo eller derover. Der lægges vægt på alkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet.

Et af den tyske forbundsregering i foråret 1968 for forbunds- dagen fremsat forslag til ændring af Strassenverkehrsgesetz, hvor-

efter kørsel med en blodalkoholkoncentration i blodet på 0,8 0/00 eller derover kriminaliseredes, er efter oplysning fra det tyske justitsministerium bortfaldet, da lovforslaget ikke er blevet færdigbehandlet indenfor den herfor gældende frist. Det er ikke oplyst, om forslaget vil blive genfremsat. Om forslaget se nærmere 1969-betænkningen s. 16-18.

Med virkning fra den 1. september 1969 er den tyske straffelov ændret på forskellige punkter. Således er frihedsstraffe på under 1 måned afskaffet, ligesom det er foreskrevet, at frihedsstraffe på under 6 måneder kun under særlige omstændigheder kan idømmes. Disse ændringer har efter oplysning fra det tyske justitsministerium medført, at sager mod spirituspåvirkede motorførere normalt afgøres med bødestraf og frakendelse af førerretten.

4« Andre vesteuropæiske lande.

For så vidt angår andre vesteuropæiske lande, herunder Storbritannien, henvises til 1969-betænkningen side 18-19.

III.

Færdselssikkerhedskommissionens betænkning.

Der er i kommissionen enighed om, at den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1, må bibeholdes, og at en eller flere faste promillegrænser alene vil kunne have karakter af supplement til den hidtidige regel.

Under hensyn til, at allerede en promille på 0,5 gennemsnitligt har en sådan indvirkning på køreevnen, at der er tale om en forøget ulykkesrisiko, foreslår 11 af kommissionens 14 medlemmer, at der som i Norge og Sverige indføres en fast promillegrænse ved 0,5. Da der ifølge retslægerådet må regnes med en måleusikkerhed på 0,15 o/oo vil grænsen for det strafbares område i realiteten gennemsnitligt blive 0,65 o/oo. Overtrædelse af bestemmelsen foreslås omfattet af færdselslovens almindelige strafferamme, der lyder på bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. Det anføres, at der ved domfældelse på grundlag af denne "lavpromilleregul" formentlig som hovedregel må blive tale om bødestraf uden frakendelse af førerret, men således at frihedsstraf og frakendelse af førerret forudsættes at kunne komme i anvendelse i tilfælde, hvor der er tale om gentagelse, eller hvor promillen ligger tæt op mod 0,8 o/oo, jfr. nedenfor, eller hvor andre skærpende omstændigheder gør sig gældende.

Et mindretal på 3 medlemmer har ikke kunnet tilslutte sig forslaget om en nedre grænse ved 0,5 o/oo. Man frygter, at en sådan regel med bødesanktion og lav opdagelsesrisiko vil svække straffebestemmelsens samlede generalpræventive virkning. Kommissionen foreslår enstemmigt, at der yderligere fastsættes en fast promillegrænse ved 0,8 o/oo, hvis overskridelse skal medføre frihedsstraf og frakendelse af førerretten. Det anføres, at det under hensyn til måleusikkerheden på 0,15 o/oo er nødvendigt at fastsætte grænsen omkring 0,8 o/oo for blot at fastholde det niveau, der ifølge den i dag gældende retspraksis er afgørende for domfældelse i det store flertal af sagerne. En fast promillegrænse ved 0,8 vil dog samtidig ramme et antal tilfælde, hvor der i dag sker frifindelse.

Domfældelse skal efter kommissionens forslag kunne ske, blot den før kørselen indtagne spiritusmængde er så stor, at den på noget tidspunkt under eller efter kørselen kan bringe promillen op på det strafbare niveau.

Et flertal i kommissionen foreslår, at promillereglerne og-

så skal finde anvendelse på knallertførere, men ikke på cyklister.

Kommissionen har i øvrigt foreslået, at der sættes ind med forøget politikontrol i forbindelse med anvendelse af alcotest, og at færdselspropagandaen intensiveres. Endelig har et flertal af medlemmerne foreslået skærpede regler om overladelse af køretøjer til spirituspåvirkede, idet det også skal være strafbart at overlade køretøjet til en person, der gør sig skyldig i overtrædelse af 0,8 o/oo-reglen.

IV.

Udtalelser indhentet over færdselssikkerhedskommissionens betænkning.

Færdselssikkerhedskommissionens betænkning vedrørende spirituspåvirkede motorførere har af justitsministeriet været sendt til udtalelse hos en række interesserede myndigheder og institutioner. De derved indkomne udtalelser er tilstillet straffelovrådet til orientering og refereres nedenfor.

A. Indhentede udtalelser.

1. Den danske Dommerforening: Foreningen finder ikke behov for en ændring af den nuværende regel, hvor det efter konkret dommerskøn afgøres, om der foreligger bevis for køreuegnethed som følge af spiritusforbrug, en praksis der koncentrerer sig om en promille på 1,0 med enkelte afvigelser i op og nedadgående retning.

På den anden side vil man ikke udtale sig imod, at der udover den gældende hovedregel som supplerende regel indføres en fast promillegrænse under visse nærmere omstændigheder. Dette må ses på baggrund af, at indtagelse af spiritus før kørsel er en fareforøgende omstændighed, og at den pågældende bør bære risikoen for, at den tilladelige grænse ikke overskrides.

Skal en fast grænse indføres, er foreningen mest tilbøjelig til at foreslå den fastlagt ved 1 o/oo, men man har dog ikke væsentlige indvendinger imod, at den bestemmes ved 0,8 o/oo, navnlig hvis man regner med en fejlmargen på 0,10 eller 0,15 o/oo.

Forudsætningen for, at dommerforeningen ikke vil fremsætte indvendinger imod en fast promilleregulering, er imidlertid, at overtræderen fortsat idømmes frihedsstraf og frakendes førerbeviset.

Man vender sig stærkt mod kriminalisering ved lavere alkohol-koncentration i blodet end 0,8 o/oo. Den meget ringe risiko for opdagelse, hvorved overtrædere vil blive ramt i flæng, forringer præventionen, hvis alene bødestraf anvendes, medens det omvendt må forekomme for rigoristisk at ramme en overtræder med meget lav promille med frihedsstraf og førerbevisfortabelse.

Med en fast grænse på 0,8 o/oo eller på 1 o/oo vil der næppe, dersom en rimelig sikkerhedsmargin iagttages ved tiltalerejsning, kunne rejses kritik imod, at der ikke sker tilbageberegning af den på undersøgelsestidspunktet konstaterede promille.

Man finder ikke, at der er tilstrækkelig anledning til at skærpe de nugældende regler for kørsel med knallert, ligesom man

ikke finder, at kriminaliseringen af overladelse af køretøj til en spirituspåvirket fører bør knyttes til en fast promilleregul.

Hvis der fastsættes en enkelt promillegrænse på ikke under 0,8 o/oo, bør behandlingen af sagerne fortsat ske ved domsmænd. Skulle der derimod blive fastsat en lavpromillegrænse med bødestraf som almindelig sanktion, bør disse sager som andre politisager behandles uden medvirken af domsmænd, medmindre der påstås frihedsstraf eller frakendelse af førerbevis.

2. Præsidenten for Østre landsret: Der er blandt landsrettens dommere enighed om, at man stærkt må tage afstand fra en promillegrænse ved 0,5 o/oo, idet man her kan tiltræde dommerforeningens begrundelse, jfr. ovenfor.

Et flertal af rettens dommere finder det forsvarligt at lægge en promilleregul med 0,8 o/oo til grund for selvstændig kriminalisering, idet man herved lægger vægt på, at en sådan regel, således som den tænkes praktiseret (med en sikkerhedsmargin på 0,15 o/oo og med tilbageberegningsspromille på 0,10 o/oo pr. time), næppe vil medføre kriminalisering i væsentligt større omfang end efter gældende praksis, at den giver mulighed for nogen forenkling af sagsbehandlingen, og at den er i overensstemmelse med udviklingen i en række andre lande. Man kan tiltræde, at det, der kriminaliseres, er indtagelsen af et sådant kvantum alkohol, at det må påregnes under eller efter kørselen at medføre den fastsatte alkoholkoncentration i blodet.

Et mindretal af rettens dommere har ikke ment på det foreliggende grundlag at kunne tage endelig stilling til betænkningens forslag. Man finder, at der forinden bør indhentes en fornyet udtalelse fra retslægerådet om spørgsmålet om tilbageberegning, herunder specielt for de tilfælde, hvor spiritussen er indtaget samtidig med eller kort efter et måltid.

Retten finder ikke, at den ovennævnte sikkerhedsmargin på 0,15 o/oo og tilbageberegningsspromille på 0,10 pr. time bør lovfæstes.

Det er rettens opfattelse, at domsmænd bør medvirke i de her omhandlede sager. Skulle der blive gennemført en 0,5 promilleregul alene sanktioneret med bødestraf, vil det dog være rimeligt, om sager af denne art behandles som politisager.

Retten har i øvrigt ikke bemærkninger til kommissionens forslag.

3. Præsidenten for Vestre Landsret: Udtaler sig imod den foreslåede kriminalisering af en promille på 0,50-0,79.

Blandt rettens dommere er det derimod den overvejende opfattelse, at man kan anbefale indførelsen af en fast promillegrænse ved 0,8 o/oo.

Der er endvidere enighed om, at alle sager, hvori der nedlægges påstand om frakendelse af førerretten, fortsat bør behandles under medvirken af domsmænd, og at dette også bør være reglen, såfremt der gennemføres en lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo, og der i sager for overtrædelse heraf nedlægges påstand om frakendelse af førerretten.

4. Præsidenten for Københavns Byret: Et betydeligt flertal af rettens dommere kan tiltræde, at der ved indførelse af en promillegrænse på 0,8 o/oo omfattende såvel motorkøretøj som cykel med nulpemotor gennemføres en vis skærpelse af færdselslovens § 16.

Man er derimod på nuværende tidspunkt betænkelig ved at indføre en bestemmelse om straf alene på grundlag af en alkoholconcentration i blodet på 0,5 o/oo.

Et mindretal mener, at den nugældende regel i færdselslovens § 16 bør bibeholdes.

I det omfang, der i færdselsloven indføres faste promillegrænser, kan det tiltrædes, at sager om overtrædelse af disse grænser behandles som politisager.

5. Rigsadvokaten: Rigsadvokaten kan tiltræde, at der indføres en supplerende promillegrænse ved 0,8 o/oo, således at der ved beregningen af den strafbare promille sker en reduktion med 0,15 i den fundne promille, og således at tilbageberegning kun sker med 0,10 o/oo pr. time.

Kan ligeledes tiltræde, at en promille på 0,8 eller derover på undersøgelsestidspunktet opfylder kriteriet for domfældelse, hvis den hidrører fra et forbrug, der ligger forud for kørselens afslutning.

Med hensyn til promilleregulens formulering finder han, at den bør formuleres som en uafbeviselig formodningsregel, således som det er tilfældet i Sverige og Norge.

Endvidere bør den selvstændige kriminalisering af forsøg under hensyn til straffelovens § 21 udgå som overflødig.

Det frarådes, at der indføres en lavpromilleregul. Opdagelsesrisikoen er umådelig lille, hvorfor en kriminalisering vil give en tilfældig retshåndhævelse. Der er grund til at befrygte, at en lavpromilleregul vil være egnet til at nedbryde respekten for hovedreglen og gennem bødesanktioner bagatellisere hele deliktet.

Med hensyn til at overlade føringen af et motordrevet køretøj til en spirituspåvirket person foreslår rigsadvokaten, at deliktet beskrives som overladelse til en person, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde. Han henleder samtidig opmærksomheden på, at den henvisning fra § 16, stk. 5, til stk. 3, der findes i færdselssikkerhedskommissionens udkast, vil betyde, at der kommer til at gælde særlig strenge regler for overladelse af føringen af knallerter til andre, hvilket formentlig ikke er tilsigtet.

Det indstilles, at promillesager behandles som politisager. Da bevisvurderingen efter indførelse af en promilleregul må antages i flertallet af sagerne at angå tekniske beviser, og da sanktionsfastsættelsen sker efter et takstsystem, synes disse sager mindre egnede end straffesager i almindelighed til pådømmelse under medvirken af domsmænd.

Imidlertid vil en regul om, at promillesagerne skal behandles som politisager, men ikke andre sager om overtrædelse af færdselslovens § 16, der kan medføre frakendelse af førerretten, antagelig hyppigt give anledning til afgrænsningsvanskeligheder. Rigsadvokaten må derfor anse det for ubetænkeligt at drage den konsekvens, at en eventuel ændring kommer til at omfatte alle sager vedrørende overtrædelse af færdselslovens § 16.

En sådan ændring bør dog ikke medføre nogen indskrænkning i den bestående adgang til at foretage anholdelse og ransagning. Tværtimod er der et behov for disse midler også i sager mod spirituspåvirkede knallertførere.

Rigsadvokaten vil endelig ikke udtale sig imod, at en ændring af procesformen for frakendelsessager efter færdselslovens § 70, stk. 2, får den konsekvens, at også frakendelsessager efter § 70, stk. 1, behandles som politisager, selvom en sådan udvidelse dog er mere betænkelig.

6. 1. statsadvokat for København: Kan tiltræde, at der til den nu gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 1, føjes en promilleregul, og at grænsen fastsættes til 0,8 o/oo.

Finder ligeledes at kunne tiltræde den foreslåede lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo linder hensyn til, at domstolene efter indføjelser af den faste promilleregul i § 16, stk. 1, vil være mindre tilbøjelige til at anvende den nuværende bestemmelse i tilfælde, hvor promillen ligger under, men dog nær opad 0,8.

Finder endelig ikke, at der er grund til at skærpe de gældende regler for kørsel med knallert.

Har i øvrigt ikke bemærkninger til betænkningen.

7. 2. statsadvokat for København: Kan tiltræde, at der udtrykkeligt foreskrives straf for at føre motorkøretøj med en promille på 0,8 under kørselen. Finder derimod ikke, at en promille på 0,8 eller derover efter kørslen men på grundlag af forudgående spiritusnydelse kan sidestilles med den ovennævnte forseelse. Det ville derfor være at foretrække, at man fjernede regien om de 0,8 o/oo efter kørslen helt fra § 16, stk. 1, og kriminaliserede forholdet særskilt, således at man gjorde frakendelsen fakultativ.

Han ikke tiltræde forslaget om en lavpromillegrænse, og finder ikke tilstrækkelig anledning til at skærpe reglerne for kørsel med knallert.

Finder endelig ikke, at der i København kan være forbundet betæneligheder ved at overlade tiltalerejsningen i sager om spirituskørsel og groft uforsvarlig kørsel i øvrigt til politiet.

8. Statsadvokaten for Sjælland: Anfører, at det i kraft af den gældende regel i færdselslovens § 16 er muligt at opretholde en tilfredsstillende og rimelig retsforfølgning på området. Da han ikke finder, at promilleregler indebærer utvivlsomme fordele i forhold til gældende ret, mener han ikke, at en sådan nyordning bør indføres.

Såfremt den foreslåede ændring af færdselsloven ønskes gennemført, finder statsadvokaten ikke, at kriminaliseringen af overladelse af et køretøj bør knyttes til en fast promilleregul, men fortsat bør hvile på et skøn.

Finder det overvejende betænkeligt at anbefale, at der søges tilvejebragt hjemmel til, at sager om overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, behandles som politisager. Mener, at der ved fjernelse af lægdommerelementet fra behandlingen af de omhandlede sager vil miste en væsentlig retsplejeværdi. Fjernes lægdommerelementet, må det påregnes, at befolkningens tillid til retsan-

vendelsen gradvis vil svækkes til skade for bestemmelsernes præventive effekt og til skade for den almindelige tillid til retsvæsenet.

En mellemløsning, hvorefter visse sager efter færdselslovens § 70, stk. 2, skal behandles i politisagsform, medens sagerne i øvrigt er statsadvokatsager, må forkastes.

Skal sagerne overgå til politisagsbehandling, er det absolut nødvendigt, at retsmidlerne til sagernes efterforskning ikke begrænses, ligesom der ikke bør ske nogen ændring for så vidt angår omfanget af forsvarerbeskikkelser.

9. Statsadvokaten for Fyn: Har principielt ingen indvendinger imod, at færdselslovens § 16, stk. 1, suppleres med den bevisformodningsregel, som "0,8-promillereglen" i kommissionsforslagets § 16, stk. 1, indebærer.

Er betænkelig ved den foreslåede lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo, idet der næppe er behov for straffehjemmel ved promiller under 0,8.

Finder, at en arbejdsbesparelse hos domstolene og anklagemyndigheden til en vis grad er betinget af, at samtlige frakendelsessager efter færdselslovens § 70, stk. 2, gøres til politisager. Endvidere kan en ordning, hvorefter de sager, der afgøres efter bevisformodningsreglen, er politisager og de øvrige sager statsadvokatsager, give behandlingsmæssige vanskeligheder tilligemed at de sager, der behandles som politisager, vil blive opfattet som mindre grove end de øvrige sager. Spørgsmålet bør dog stilles i bero til den eventuelle lovændring har virket et års tid, således at man har overblik over, hvilken arbejdsbesparelse, der kan opnås for domstole og anklagemyndighed.

10. Statsadvokaten i Sønderborg: Må anse det for rettest, at den nuværende ordning, hvor almindelige bevisregler lægges til grund, bibeholdes. Er modstander af indførelse af en bestemt promillegrænse og må i endnu højere grad advare mod indførelse af en lavpromillegrænse, som i praksis må formodes at ville medføre betydelige vanskeligheder og uheldige konsekvenser.

11. Statsadvokaten i Viborg: Kan tiltræde kommissionens forslag til ny affattelse af færdselslovens § 16, stk. 1. Det anses for

væsentligt, at også en konstateret/skønnet promille efter kørselen tages i betragtning.

Fraråder derimod indførelse af en lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo.

Finder ikke, at kriminalisering af overladelse af et motordrevet køretøj til en spirituspåvirket person bør knyttes til en fast promilleregul.

Indføres faste promillegrænser, vil der næppe være tungtvæjende grunde imod at gøre sagerne til politisager, formentlig dog først efter en overgangstid til fæstnelse af praksis.

Såfremt bibeholdelse af domsmænd i disse sager anses for nødvendig, kan indførelse af domsmænd i disse politisager overvejes.

12. Statsadvokaten i Aalborg: Finder, at man må søge frem til en måde, som kan tilskynde føreren af et motorkøretøj til at træffe sin beslutning på et tidspunkt, da størrelsen af hans spiritusindtagelse kan overses, og han endnu har bevaret sin evne til at handle besindigt og fornuftigt. Man kan derfor tilslutte sig det af kommissionen stillede forslag om en lavpromilleregul ved 0,5 o/oo. En sådan bestemmelse kan også begrundes i, at det ikke er rimeligt at tillade kørsel i en tilstand, som vel ikke bevisligt, men dog muligvis har indflydelse på vedkommendes evne til at føre motorkøretøjet på fuldt betryggende måde.

Indføres en lavpromilleregul, er motiveringen for den højere promillebestemmelse svækket.

Med en lavpromilleregul efter forslaget og uden yderligere lovændring vil man få en lovregel, som giver domstolene mulighed for at graduere sanktionerne efter størrelsen af den risiko, sarr. har været forbundet med kørslen. Statsadvokaten mener derfor ikke, at der er grund til at indføre en promilleregul på 1,0 eller der omkring.

13. Foreningen af politimestre i Danmark: Der har ikke i bestyrelsen været enighed om, hvorledes færdselslovens § 16, stk. 1, fremtidig bør udformes.

2 medlemmer udtaler, at de ønsker bibeholdelse af den nugældende regul, som med rette fastholder den konkrete uegnethed til at føre motorkøretøj som kriterium for strafanvendelse. Mar finder, at forslagene repræsenterer retstekniske forskydninger og

rokker ved grundlæggende principper for strafferetsplejen og for den rette afvejning af de modstående hensyn til individ og samfund.

1 medlem udtaler sig for, at der alene indføres en bevisformodningsregel ved 1,0 o/oo.

2 medlemmer tilslutter sig kommissionens forslag om 2 promillegrænser henholdsvis ved 0,5 o/oo og ved 0,8 o/oo.

Der har i bestyrelsen været enighed om, at en eventuel nedre promillegrænse f.eks. på 0,5 o/oo ikke bør omfatte knallertførere.

Der har endvidere i bestyrelsen været enighed om, at sager angående overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, bør behandles som politisager, uanset om der nedlægges påstand om frakendelse af førerret.

Bestyrelsen henleder endelig opmærksomheden på spørgsmålet, om en indskrænkning i antallet af kliniske spiritusprøver er mulig, således at sagerne normalt fremmes til dom alene på grundlag af blodprøve (og urinprøve).

14. Politidirektøren: Kan anbefale, at der indføres en promilleregel på 0,8 o/oo, og har intet at indvende imod, at der indføres et nyt område med bødestraf for motorførere med 0,5 til 0,8 o/oo i blodet, såfremt det nuværende grundlag for spiritusundersøgelse fastholdes, d.v.s. at alcotestprøve kun bør finde sted i tilfælde, hvor der er konkret mistanke om påvirkethed, og at fremstilling for en læge til klinisk undersøgelse som hidtil kun skal finde sted, hvis alcotest-prøven indicerer en alkoholkoncentration i blodet svarende til 0,5 o/oo eller derover.

Reglerne for motorkøretøjer bør også omfatte knallerter. Dette gælder også reglen, der medtager 0,8 o/oo-grænsen ved overladelse. Der peges på, at henvisningen til stk. 3, i forslagets § 16, stk. 5, bør udgå.

Politidirektøren anser det for principielt rigtigst, at der i selve loven tilføjes en bestemmelse om måleusikkerhedstillægget på 0,15 o/oo og tilbageberegningsskoefficienten på 0,10 o/oo.

Der kan efter politidirektørens opfattelse reelt ikke indvindes noget imod, at alle sager vedrørende spirituspåvirkede motorførere behandles som politisager. Kan dette ikke gennemføres, bør undtagelse fra politisagsbehandlingen søges begrænset til sager efter færdselslovens § 16, stk. 1, hvor bevisformodningsreglen på

0,8 o/oo ikke er klart opfyldt, samt sager for overtrædelse af lavpromillegrænsen, hvor der undtagelsesvis nedlægges påstand om frakendelse af førerretten.

Som en mulig løsning af spørgsmålet om politisagsbehandling i første instans kunne der for de politisager, hvori påstand om frakendelse har været nedlagt i underretten, indføres en regel i lighed med retsplejelovens § 692, stk. 2, sidste pkt., hvorefter domsmænd skulle medvirke i landsretten.

15. Rigspolitichefen: Kan anbefale forslaget om indførelse af en promillegrænse ved 0,8 o/oo som et supplement til den nugældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1, men må gå imod indførelse af en lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo.

Finder ikke, at der er tilstrækkelig anledning til at skærpe de gældende regler for kørsel med knallert eller for at knytte kriminaliseringen af overladelse til en fast promilleregulering.

Kan i øvrigt anbefale, at alle sager angående overtrædelse af færdselslovens § 16 behandles som politisager, idet det herved forudsættes, at de for statsadvokatsager gældende regler med hensyn til anholdelse, ransagning m.v. fortsat skal være gældende.

16. Advokatrådet: Kan tiltræde, at en fast promillegrænse søges indført, også under hensyn til at dette vil bringe loven i nærmere overensstemmelse med retspraksis. Der bør dog kun være een promillegrænse, og man kan tiltræde, at denne bør være 0,8 o/oo.

Med hensyn til at overlade føringen af et motordrevet køretøj til en spirituspåvirket person finder rådet, at den nugældende regel, hvorefter kriminaliseringen hviler på et klinisk skøn fra overladerens side, bør opretholdes.

Det er rådets opfattelse, at sager vedrørende overtrædelse af den faste promillegrænse bør behandles som politisager.

17. Direktøren for fængselsvæsenet: Pinder det påkrævet, at hele spørgsmålet om sanktionspolitikken i sager om spirituspåvirkede motorførere tages op til generel overvejelse.

Man finder det nødvendigt at overveje mulighederne for en begrænsning i anvendelsen af frihedsstraffe i de pågældende sager.

En anvendelse af frihedsstraf i det omfang, hvori det nu sker, og navnlig i det omfang, hvori frihedsstraffen må forventes an-

vendt i fremtiden, hvis den nuværende ordning ikke ændres principielt, er i modstrid med en almindelig tendens i kriminalpolitikken i vesteuropæiske lande, hvorefter frihedsstraf i videre og videre omfang søges erstattet med andre sanktioner. Allerede i dag udgør antallet af domme efter færdselslovens § 16 nær ved $2/3$ af alle domme til ubetinget frihedsstraf. Alle disse frihedsstraffe har karakter af kortvarige anbringelser uden noget nævneværdigt behandlingsmæssigt indhold. Frihedsstraffen bliver herved ganske overvejende behersket af det pønale element.

Det anføres, at der til gennemførelse af muligheder for fuldbyrdelse af det antal frihedsstraffe, som må forventes, hvis det nugældende system ikke ændres, vil kræve meget betydelige bevillinger. Man fremhæver i denne forbindelse 2 forhold. For det første må det anses for urealistisk, at det skulle være muligt at gennemføre disse bevillinger, uden at dette samtidig vil indebære en væsentlig forringelse af behandlingsarbejdet vedrørende fængselsvæsenets øvrige klientel. For det andet må de nævnte udgifter sammenholdes med udgifterne til gennemførelse af øget trafikkontrol m.v. med henblik på opnåelse af en generalpræventiv effekt, idet de 2 investeringsmuligheder må sammenlignes med hensyn til trafiksikkerhedseffekt.

For så vidt angår den generalpræventive effekt, der består i sanktionsanvendelsens normdannende virkning, finder direktoratet det nærliggende at antage, at en sanktionspolitik, der er nær knyttet til sanktionsfastsættelsen for straffelovsovertrædelser, omfattende bl.a. anvendelsen af betinget dom, har fortrin frem for den nuværende ordning, hvor man ved anvendelse af hæftestraf markerer, at de pågældende overtrædelser ikke er "egentlige forbrydelser".

Direktoratet finder endvidere, at der er grund til at antage, at en sanktion, der består i en følelig bøde, eventuelt kombineret med en betinget frihedsstraf, og den deri liggende advarsel og trussel, har større specialpræventiv effekt over for den dømte end afsoning af frihedsstraf.

En forudsætning for i et større omfang at afløse frihedsstraffe med bøder, eller bøder kombineret med betingede domme, må være, at bøderne er af en betragtelig størrelsesorden. Dette betyder, at der ved bødernes fastsættelse på afgørende måde bør lægges vægt på den enkeltes betalingsevne.

18. Retslægerådet: Har i det hele over for justitsministeriet holdt sig til sit svar til færdselssikkerhedskommissionen. Dette findes refereret i 1969-betænkningen side 42-44 og er in extenso optaget som bilag C til betænkningen.

Et flertal i rådet har principielt frarådet indførelsen af en fast promillegrænse. Man har herved fremhævet, at følsomheden over for alkohol er forskellig hos forskellige personer og hos samme person til forskellige tider. -Endvidere vil indførelsen af en fast promillegrænse medføre, at der vil blive tillagt små koncentrationsforskelle principiel betydning, hvad der fra et biologisk synspunkt må tages afstand fra.

For det tilfælde, at en fast promillegrænse ønskes indført, har flertallet udtalt, at der ikke er rimeligt grundlag for at lægge denne lavere end 0,8 o/oo "Ukomplerede" overskridelser af en sådan promillegrænse bør endvidere straffes væsentligt mildere end føring af motorkøretøj i en fra det normale afvigende tilstand, der skyldes spiritus.

Et mindretal i rådet har fundet det ønskeligt, at bestemmelsen i færdselslovens § 16, stk. 1, suppleres med en promillegrænse, der foreslås placeret ved 1,20 o/oo, hvis overskridelse ubetinget skulle medføre domfældelse, medens der under grænsen skulle ske en individuel vurdering som hidtil. Til den nævnte promille forudsættes lagt en måleusikkerhedsmargin på 0,15 o/oo.

I sit svar til justitsministeriet erindrer rådet endelig om, at det i et meget stort antal tilfælde ikke vil være muligt med sikkerhed at afgøre, om en eller anden promillegrænse er overskredet eller ikke. Heraf følger, at det endnu oftere ikke vil være muligt at afgøre med sikkerhed, om blodalkoholkoncentrationen har ligget mellem 2 promillegrænser.

19. Indenrigsministeriets konsulent i alkoholspørgsmål: Er principielt tilhænger af faste promillegrænser. Kan således tiltræde, at der indføres 2 promillegrænser, en øvre, hvis overskridelse medfører frihedsstraf og frakendelse af førerretten, og en nedre, hvis overskridelse medfører bødestraf, men hvor frihedsstraf og frakendelse af førerretten kan 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.

Medens konsulenten kan gå ind for en lavpromilleregulering ved 0,5 o/oo, mener han, at den øvre promillegrænse bør lægges ved 1,0 o/oo. For det første forekommer spillerummet mellem den nedre grænse på 0,5 o/oo og den øvre grænse på 0,8 o/oo for snævert hen-set til den væsentlige forskel, der er mellem de foreslåede sank-tioner i tilfælde af overskridelse af de respektive grænser. For det andet forekommer en øvre grænse på 1,0 o/oo mere i overensstem-melse med den gængse domspraksis.

De nævnte promillegrænser bør også gælde for førere af knal-lerter.

Konsulenten foreslår i øvrigt, at politiet får hjemmel til at foretage alcotest ved alle færdselsuheld omfattende alle impli-cerede personer. Endvidere at denne ret udstrækkes til alle tilfæl-de af påfaldende kørsel.

20. Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund: Henleder op-mærksomheden på spørgsmålet om, hvorvidt frakendelse af førerbe-vis, hvis kørselen er sket uden forbindelse med den pågældendes erhverv, eventuelt bør kunne begrænses til privat kørsel.

21. Chaufførernes Fagforening: Erklærer sig imod indførelse af en fast promillegrænse på 0,5 o/oo. Man henviser blandt andet til de individuelle forskelle mellem forskellige personers alkoholtol-erance. En bedømmelse heraf vil blive helt fjernet ved indførelse af en promillegrænse, således at motorførere, der i henhold til denne tolerance har ført motorkøretøj på betryggende måde, allige-vel vil blive dømt til trods for, at vedkommende har opfyldt lo-vens bestemmelser i § 16.

22. Forenede Danske Motorejere: Henholder sig til de af forenin-gens repræsentant (direktør Viggo Lærkes) i færdselssikkerheds-kommissionen fremsatte kommentarer, jfr. betænkning side 58-61.

Foreningen kan herefter gå ind for, 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 alkoholkoncentra-tion i blodet på 0,8 o/oo eller derover.

Foreningen kan derimod ikke tiltræde forslaget om en lavpro-millegrænse ved 0,5 o/oo.

Medens foreningen kan tiltræde, at de regler, der er foreslået for motordrevne køretøjer bortset fra lavpromillereglen også bør gælde for knallerter, finder man ikke, at kriminaliseringen af overladelse af et køretøj til en spirituspåvirket person bør knyttes til en fast promilleregul.

B. Kort sammenfatning af de indhentede udtalelser.

Der vil nedenfor blive givet en kort sammenfatning af følgende hovedpunkter i de foreliggende udtalelser om betænkningen om spirituspåvirkede motorførere:

- 1) Den foreslåede lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo.
- 2) Den foreslåede promillegrænse ved 0,8 0/00.
- 3) Spørgsmålet om sager om overtrædelse af færdselslovens § 16 skal behandles som statsadvokatsager eller som politisager.

Ad 1) (den foreslåede lavpromillegrænse ved 0,5 0/00).

Forslaget om indførelse af en lavpromillegrænse har mødt ganske overvejende modstand. Imod forslaget har således udtalt sig: Den danske Dommerforening, præsidenten for østre landsret, præsidenten for Vestre landsret, præsidenten for Københavns byret, rigsadvokaten, 2. statsadvokat for København, statsadvokaten for Fyn, statsadvokaten i Sønderborg, statsadvokaten i Viborg, rigspolitichefen, advokatrådet, retslægerådet, Chaufførernes Fagforening og Forenede Danske Motorejere.

Endvidere har statsadvokaten for Sjælland og 2 medlemmer af bestyrelsen for Foreningen af politimestre udtalt sig for at bibeholde de nugældende regler, og de er således også imod indførelsen af en lavpromillegrænse.

Kun 1. statsadvokat for København, statsadvokaten i Ålborg, 2 medlemmer af bestyrelsen for Foreningen af politimestre i Danmark og indenrigsministeriets konsulent i alkoholspørgsmål har kunnet gå ind for den foreslåede 0,5 o/oo-grænse. Endvidere har politidirektøren udtalt, at han intet har at indvende imod, at der indføres et nyt område med bødestraf for motorførere med 0,5 til 0,8 0/00 i blodet.

Ad 2). (den foreslåede promillegrænse ved 0,8 0/00).

I modsætning til den foreslåede lavpromillegrænse har der været overvejende tilslutning til forslaget om indførelse af en promillegrænse ved 0,8 0/00. For dette forslag har således udtalt

sig: præsidenten for Østre landsret (flertallet af rettens medlemmer; et mindretal, der ikke i princippet har indvendinger imod en fast promilleregulering på 0,8 0/00, har fundet det betænkeligt at tage endelig stilling til forslaget på det foreliggende grundlag), præsidenten for Vestre landsret (den overvejende opfattelse blandt rettens medlemmer), præsidenten for Københavns byret (flertallet af rettens medlemmer; et mindretal har fundet, at man bør blive stående ved den nugældende regel i færdselslovens § 16), rigsadvokaten, 1. statsadvokat for København, 2. statsadvokat for København, statsadvokaten for Fyn, statsadvokaten i Viborg, 2 medlemmer af bestyrelsen for Foreningen af politimestre i Danmark, politidirektøren, rigspolitichefen, advokatrådet og Forenede Danske Motorejere.

Den danske Dommerforening og retslægerådet vil foretrække at blive stående ved de nugældende regler, men ønskes en promilleregulering indført, kan man acceptere en grænse ved 0,8 0/00.

Indenrigsministeriets konsulent i alkoholspørgsmål, der som anført ovenfor under 1) kan gå ind for en lavpromillegrænse ved 0,5 0/00, kan ligeledes gå ind for en øvre promillegrænse, men finder, at denne bør ligge ved 1,0 0/00. ~~Et~~ medlem af bestyrelsen for Foreningen af politimestre i Danmark er i overensstemmelse hermed.

Statsadvokaten i Ålborg, der kunne tiltræde forslaget om en lavpromillegrænse, finder en øvre promillegrænse overflødig, såfremt lavpromillegrænsen vedtages.

Statsadvokaten for Sjælland, statsadvokaten i Sønderborg samt 2 medlemmer af bestyrelsen for Foreningen af politimestre i Danmark udtaler sig principielt imod indførelsen af promillegrænser i dansk ret.

Der har blandt de myndigheder, der har udtalt sig om spørgsmålet om, hvorvidt sager for overtrædelse af færdselslovens § 16 skal behandles som statsadvokatsager eller politisager, været delte meninger.

Såfremt der indføres faste promillegrænser, kan følgende myndigheder gå ind for, at sager for overtrædelse af disse behandles som politisager: præsidenten for Københavns byret, statsadvokaten i Viborg og advokatrådet.

Følgende myndigheder kan helt generelt gå ind for, at sager for overtrædelse af færdselslovens § 16 behandles som politisager, selv om der under sagen nedlægges påstand om frakendelse af førerretten: rigsadvokaten, 2. statsadvokat for København, statsadvokaten for Fyn, Foreningen af politimestre i Danmark, politidirektøren og rigspolitichefen.

For bibeholdelse af domsmænd ved behandlingen af de her omhandlede sager har følgende myndigheder udtalt sig: Den danske Dommerforening (undtagelse vil man dog gøre, hvis der indføres en lavpromillegrænse med bødestraf som eneste sanktion), præsidenten for Østre landsret (med samme forbehold som angivet for dommerforeningen), præsidenten for Vestre landsret (alle sager, hvor der nedlægges påstand om frakendelse af førerretten), statsadvokaten for Sjælland, og statsadvokaten i Sønderborg.

Kliente undersøgelse.

Straffelovrådet blev i foråret 1970 gjort bekendt med de foreløbige resultater af en af den svenske Trafiknyckterhetsbrottskommitte foretagen undersøgelse af "trafiknyckterhetsbrottsklientelelets beskafenhed m.m." Undersøgelsen viste, at en meget stor del af spritbilisterne må antages at have et alkoholproblem. Undersøgelserne tyder således på, at flertallet af de lovovertrædere, der har en alkoholkoncentration i blodet på 1,20 o/oo og derover, har et sådant alkoholproblem, at behandling kommer på tale.

Straffelovrådet fandt det på dette grundlag nødvendigt at få undersøgt, om man også i Danmark kan iagttage markante afvigelser mellem de personer, der bliver dømt for spirituskørsel, og gennemsnitsbefolkningen.

På rådets foranledning har Kriminalistisk Institut herefter gennemgået et materiale vedrørende 302 mænd, anholdt i København i månederne april, maj, juli, september og november 1962 samt februar 1963 og dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1. Undersøgelsen er optaget som bilag nr. 1. Endvidere har rådet fra Stats- og Ungdomsfængslet Møgelkær og fra Statsfængslet ved Horserød fået forelagt analyser af henholdsvis 150 og 69 hæfteafsonere dømt for spirituskørsel. Undersøgelserne er optaget som bilag nr. 2 og bilag nr. 3 til denne betænkning.

Der vil nedenfor blive givet en summarisk sammenstilling af nogle hovedpunkter i de danske og svenske undersøgelser, idet der i øvrigt henvises til bilagene.

	<u>Møgelkær</u>	<u>Horserød</u>	<u>Kriminalistisk Institut</u>	<u>Sverige</u>
<u>Alders- fordeling</u>				
20 år	1%	1%	9%	11%
20 - 29 år	34%	38%	33%	39%
30 - 39 år	29%	38%	35%	22%
40 - 49 år	12%	12%	18%	19%
50 - 59 år	19%	8%	15% (50 år eller derover)	9%
60 - 70 år	5%	3%		1% (60 år eller derover)
70 - år	-	-		

	<u>Møgelkær</u>	<u>Horserød</u>	<u>Kriminalistisk Institut</u>	<u>Sverige</u>
<u>Civilstand</u>				
gift	59%	56%	47%	38%
ugift	29%	20%	31%	50%
skilt eller separeret	9%	23%	14%	11%
<u>Social status</u>				
høj	7%	10%	25%	Resultatet usikkert
middel	47%	47%	46%	80% "arbejdere"
under middel	42%	43%	24%	10% "tjenestemand"
				10% "egne foretagere"
<u>Tidligere straffelovs- overtrædelser</u>	33%	26%	45%	31% (brottsbelas- tade) 57% (alkoholbelas- tade)
<u>Tidligere spirituskør- sel</u>	23%	30%	20%	
<u>Psykisk lidelse</u>				
tidligere indlæggel- ser	7%	1%	indlæggelse på statshospital og selvmordsforsøg: 15%	-
<u>Drikke- mønster</u>				
1-2 øl dag- lig	36%	58%	øl, øl + vin, vin 68%	-
op til 4-5 øl daglig	44%	16%	stærksprit 28%	-
mere end 5 øl daglig	20%	27%		-

	<u>Møgelkær</u>	<u>Horserød</u>	<u>Kriminalistisk Institut</u>	<u>Sverige</u>
<u>Beruselse</u>				
beruset ca. 1 x mdl.	49%	44%	tidligere anholdt for beruselse: 24%	registrerede for "fylleri": 47%
<u>Typiske</u>				
<u>drikkesituationer</u>	- familie- fester, jubilæum på arbejds- plads o. lign.	- familie- pladsdrik- keri, der fortsætter på restaur- ant og drik- keri i hjemmet, der fortsætter på restaurant.	beværtning 52% arbejdsplads 30%	-
<u>Sociale følger</u>				
reduceret social position	22%	25%	-	-
familiære følger	10%	7%	-	-

VI.

Spirituskørsel som samfundsproblem.

1. Problemerne omkring spirituskørsel og spirituspåvirkede motorførere er problemer, der i de senere år i stadig stigende grad har optaget den kriminalpolitiske debat. Årsagen hertil må naturligvis i første række søges i det omfang, problemerne har antaget. Af politiets statistikker fremgår således, at antallet af sager, hvori der rejses tiltale for overtrædelse af færdselslovens § 16, stadig øges. Udviklingen kan belyses gennem følgende tal:

	Antal sigtede efter færdselslovens § 16, l.	Antal tiltalte efter § 16, stk. 1	Antal sigtede efter § 16, stk. 2	Antal tiltalte efter § 16, stk. 2
1955	-	2.479	-	-
1960	-	3.047	-	-
1965	-	5.274	-	-
1968	8.087	5.684	1.140	1.031
1969	9.120	6.784	1.142	1.010

2. Til sammenligning hermed kan det oplyses, at antallet af registrerede motorkøretøjer ved udgangen af årene 1955, 1960, 1965, 1968 og 1969 udgjorde henholdsvis 527.315, 832.418 (heraf personbiler 408.000), 1.257.041 (heraf personbiler 744.000), 1.480.897 (heraf personbiler 950.000) og 1.553.589 (heraf personbiler godt 1. mill.). Medens antallet af indregistrerede motorkøretøjer således fra 1968 til 1969 steg med 72.692 eller ca. 5%, steg antallet af personer tiltalt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, med 1100 eller ca. 19%, jfr. ovenfor.

3. I takt med det øgede antal domfældelser for spirituskørsel er der sket en tilsvarende øget belastning af fængselsvæsenets kapacitet. Til belysning heraf har direktoratet for fængselsvæsenet udarbejdet en opgørelse over de seneste års tal for indsættelser af hæfteafsonere i fængselsvæsenets anstalter og i forbindelse hermed en omtrentlig angivelse af det antal hæfteafsonere, der er dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16. Efter opgørelsen har antallet af hæfteafsonere indsat for andet end straffelovsovertrædelser udgjort:

1965	5.619
1966	5.759

1967	6.061
1968	6.350 (skønsmæssigt)
1969	7.450 (skønsmæssigt)

Efter direktoratets skøn må man regne med, at omkring 95% af det opgivne antal personer, er personer, der er dømt for kørsel i spirituspåvirket tilstand (færdselslovens § 16, stk. 1, og § 16, stk. 2).

4. Af Statistiske Meddelelser vedrørende færdselsuheld og af Københavns politis færdselsberetning kan om færdselsuheld udledes følgende oplysninger:

A. Personskader og antal uheld 1950-1967. Hele landet.

	Antal personskader				Antal uheld	
	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	I alt	pr. 1000 ind- byggere	I alt
1950	363	4705	5312	10380	2,43	9038
1951	453	5105	5840	11398	2,65	9950
1952	480	5546	5916	11942	2,75	10334
1953	488	6707	6788	13983	3,20	11924
1954	636	8399	8183	17218	3,91	14519
1955	605	8562	8599	17766	4,00	15018
1956	617	8611	8375	17603	3,94	14914
1957	645	9197	9204	19046	4,24	15845
1958	620	8897	8891	18408	4,08	15417
1959	770	9599	9591	19960	4,37	16519
1960	735	10535	9694	20964	4,58	17163
1961	841	11809	9862	22512	4,89	17958
1962	810	12169	9994	22973	4,94	18295
1963	808	11983	9539	22330	4,77	17542
1964	893	13166	10809	24868	5,27	19334
1965	1010	13393	11674	26077	5,48	19932
1966	1020	13573	11864	26457	5,52	20408
1967	1077	13130	11722	25929	5,37	19649

B. København 1965-1969.

År	Færdselsuheld	Dræbte	Kvæstede
1965	7.084	105	4.858
1966	7.015	105	4.702
1967	7.115	100	4.800
1968	6.512	101	4.443
1969	6.185	106	4.195

Der er endnu ikke her i landet foretaget nøjagtige beregninger af færdselsulykkernes samfundsmæssige omkostninger. Man har ikke alle de oplysninger, der er nødvendige for at give et overslag over trafikulykkernes skadevirkninger, f.eks. gennemsnitligt antal sygedage pr. uheld, politi- og domstolsomkostninger pr. uheld, forsikringsydelse pr. uheld og gennemsnitligt invalidering. Endvidere omfatter den danske færdselsuheldsstatistik ikke uheld med udelukkende materiel skade.

I Norge er der i en betænkning afgivet i april 1967 af et udvalg for trafiksikkerhedsforskning foretaget en overslagsberegning over de samlede omkostninger ved trafikulykker i Norge i 1965. Det samlede omkostningstal er opgjort til 500-700 mill. n.kr.

Ved en noget tilsvarende undersøgelse foretaget af Statens väginstitut i Sverige i 1966 er det svenske omkostningstal opgjort til 2.000 mill. sv.kr.

Ved at sammenholde tallene for personskader her i landet med de tilsvarende norske og svenske tal kan man - med risiko for virkningen af ikke uvæsentlige fejlkilder, f.eks. manglende oplysninger om uheld uden personskade - danne sig et skøn over størrelsesordenen af omkostninger ved trafikulykker her i landet.

Da de norske ulykkestal for 1965 udgør op mod 40% af de tilsvarende danske, skulle man udfra det norske omkostningstal på 500-700 mill n.kr. nå frem til et tilsvarende tal i Danmark på knap 1.500 mill. danske kr.

Udfra det svenske omkostningstal på 2.000 mill sv.kr. skulle man nå frem til et dansk tal på ca. 2.000 mill. d.kr., da antallet af omkomne i Sverige i 1965 ligger 30% over det tilsvarende danske tal, medens antallet af personskader er lige knap så stort som i Danmark.

5. Kun en mindre del af færdselsuheldene kan henføres til kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Af Statistiske Meddelelser kan udledes følgende:

Ulykker med spirituspåvirkning som hovedårsag.						
År	Ulykker i alt	i procent af samtlige ulykker	Personskader	i procent af samtlige personskader	heraf dræbte	i procent af samtlige dræbte
1965	1640	8,2	2.202	8,4	130	12,9
1966	1538	7,5	2.055	8,3	102	10,0
1967	2088	10,6	2.952	11,4	198	18,4

Særlig for så vidt angår København kan af Københavns politis årsberetning udledes:

Spirituspåvirkede motorførere:					
År	1965	1966	1967	1968	1969
Med påkørsel	634	632	691	584	645
Uden påkørsel	618	698	862	956	1.039

Spirituspåvirkede knallertførere:					
År	1965	1966	1967	1968	1969
Med påkørsel	131	99	142	114	105
Uden påkørsel	196	195	181	172	154

Spirituspåvirkede motorførere var i 1969 i København skyld i, at 9 andre trafikanter blev dræbt.

Ifølge Københavns politis færdselsberetning for 1969 udgjorde antallet af ulykker med spirituspåvirkede motorførere 6451 svarende til ca. 10% af samtlige ulykker. Hertil kommer, at 105 af 259 afslørede berusede knallertførere blev indblandet i en færdselsulykke.

6. Det ovenfor oplyste siger intet om det omfang, i hvilket spirituskørsel faktisk finder sted. Nogen større videnskabelig undersøgelse af dette spørgsmål er endnu ikke foretaget herhjemme. Nogen tal kan dog udledes af en undersøgelse (endnu utrykt) vedrørende året 1963, som lektor Vagn Greve har foretaget blandt 7.231 værnepligtige på session. De værnepligtige blev blandt andet stillet over for spørgsmålet: "Tror De, at De i 1963 har ført bil, motorcykel, scooter, knallert eller traktor i spirituspåvirket tilstand?" Af de udsurgte havde omkring 75% i det nævnte år ført et af de nævnte køretøjer. Tallene for kørselshyppigheden var:

Næsten hver dag	3.025	41,8%
Tit	1.315	18,2%
Sjældent	958	13,2%
Aldrig	1.502	20,8%
Uoplyst	431	6,0%
I alt	7.231	100,0%

Omkring 20% oplyste, at de havde gjort sig skyldige i spirituskørsel ved i 1963 at have ført motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand. Hvor hyppigt, det var sket, belyses af følgende opstilling:

	1963
Aldrig	50,3%
En eller to gange	15,3%
Flere gange	5,9%
Ved ikke	3,3%
Uoplyst	25,1%
I alt	7231

Efter spørgeskemaets opbygning er under "uoplyst" (25,1%) medtaget de 20,8%, der ikke havde ført motordrevet køretøj i 1963.

Der er meget naturligt en sammenhæng mellem kørselshyppigheden og hyppigheden af spritkørsel. Medens 37% af dem, der havde kørt næsten dagligt, havde været spirituspåvirket ved mindst en lejlighed, gjalt dette kun 19% af dem, der kun sjældent havde kørt.

Et vist billede af situationen kan også fås gennem den udvidede politipatruljering og det øgede antal politieftersyn med hjemmel i færdselslovens § I3 (politirazziaer). Af en af politiet

udarbejdet oversigt vedrørende § 13-syn i København i 1969 fremgår således, at der ved 118 syn blev rejst sigtelse for spirituskørsel mod 62 af i alt 52.574 motorførere, der blev standset, d.v.s. godt 1 o/100. Det må understreges, at der kun er tale om en overfladisk kontrol.

Ifølge Københavns politis færdselsberetning for 1969 nåede antallet af anholdte spritbilister, der ikke var impliceret i ulykker, i 1969 op på 1.039. Antallet, der har været stadig stigende, lå, før alcotest blev taget i brug, på omkring 600 årlig.

I Sverige er Hans Klette på grundlag af interviews og beregninger nået frem til, at risikoen for opdagelse er fra 4-9% for det enkelte tilfælde af spirituskørsel, jfr. nærmere om undersøgelsen NTfK 1964, s. 132-135.

I Norge har en interviewundersøgelse foretaget af Andenæs blandt en gruppe studenter ved universitetet i Oslo vist, at omtrent hveranden student med førerbevis indrømmer at have kørt motorkøretøj i spirituspåvirket tilstand, se NTfK 1960, s. 97. En større anlagt undersøgelse i 1961 foretaget af Niels Christie, Johs. Andenæs og Sigurd Skirbæk blandt værnepligtige viste, at omtrent hver fjerde af dem, som næsten daglig eller ofte havde kørt bil i det foregående år (i 1960), en eller anden gang havde været påvirket af spiritus under kørslen, jfr. Scandinavian Studies in Criminology (Volume 1) 1965, s. 86-11.6, navnlig s. 95-102.

I Frankrig blev der forud for gennemførelsen af den nye franske lov af 9. juli 1970 om spirituskørsel, jfr. ovenfor s. 12-13, der indfører en promillegrænse ved 0,8 o/100, foretaget en undersøgelse af, hvor mange bilister, der på et givet tidspunkt kører på vejene med alkoholkoncentration i blodet på over 0,8 o/100. Undersøgelsen, der strakte sig fra juni til december 1969, fandt sted i 15 franske departementer (amter). Den omfattende over 7.000 franske bilister, der blev standset tilfældigt og testet anonymt. Indenfor samme periode blev der i departementerne ført statistik over, hvor mange af de bilister, der var indblandet i færdselsuheld, der havde en alkoholkoncentration i blodet på over 0,8 o/100. Undersøgelsen viste, at i gennemsnit 3% af samtlige bilister, der på et givet tidspunkt kører på vejene, har en alkoholpromille på over 0,8. Tallet er som nævnt et middeltal. Procenten for de enkelte departementer varierede fra 0,9 til 5,8. Undersøgelsen viste samtidig, at henved 10% af samtlige motorførere indblan-

det i et færdselsuheld havde en alkoholkoncentration i blodet på over 0,8 o/oo.

7. Problemet om, hvilken faktisk risikoforøgelse kørsel i spirituspåvirket tilstand indebærer, har været overvejet og undersøgt i mange lande. Om de tidligere danske, svenske, norske og amerikanske undersøgelser henvises til færdselssikkerhedskommissionens betænkning s. 27-32 og s. 66-76, hvor undersøgelserne er nærmere beskrevet. Undersøgelserne viser stort set alle, at egnetheden som motorfører gennemsnitligt bliver forringet efter indtagelsen af forholdsvis små doser alkohol. I flere af undersøgelserne understreges det dog samtidig, at de individuelle forskelle mellem personers alkoholtolerance er betydelig.

Retslægerådet har i skrivelse af 20. marts 1968 til færdselssikkerhedskommissionen (optrykt som bilag C i kommissionens betænkning s. 66-76) givet udtryk for, at der af de omtalte undersøgelser efter rådets opfattelse kræn kan 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. Det største og nyeste materiale af denne art stammer fra en undersøgelse i Grand Rapids, U. S. A. Efter denne undersøgelse skulle sandsynligheden for at komme ud for kørselsuheld ved 0,8 o/oo være 3-4 gange så stor, som når der ikke findes alkohol i blodet. Imidlertid siger dette intet direkte om uheldsfrekvensen ved en alkoholkoncentration på 0,8 o/oo i blodet, idet der ikke i undersøgelsen er oplysninger om, hvor stor en procent af de personer, der ikke havde alkohol i blodet, der under de givne forhold kom ud for kørselsuheld.

Retslægerådets flertal har herefter ikke fundet, at de foreliggende undersøgelser om alkohols indflydelse på en persons egnethed som motorfører har haft en sådan sikkerhed og vægt, at man på disse har kunnet støtte indførelsen af en promillegrænse, jfr. rådets nævnte skrivelse af 20. marts 1968.

Det er straffelovrådet bekendt, at man i den svenske Trafiknykterhet sbrot t skommitté vil stå fast på den i Sverige allerede gældende lavpromillegrænse ved 0,5 o/oo, som man mener har en materiel begrundelse i en gennem udenlandske undersøgelser påvist øget trafikrisiko. Af oplysninger indhentet fra Sverige fremgår, at de undersøgelser man i så henseende bygger på, er de samme som de, der har foreligget for retslægerrådet ved afgivelsen af dets svar af 20. marts 1968.

I bemærkningerne til den tidligere nævnte nye franske lov om spirituskørsel anføres, at talrige undersøgelser viser, at selv små mængder alkohol i blodet på uheldig måde påvirker førere af motorkøretøjer. Den vigtigste virkning af alkohol er således, at reaktionstiden forlænges. Det oplyses, at en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo øger den auditive reaktionstid med 38% og den visuelle reaktionstid med 30%. Det oplyses samtidig, at en forøgelse af reaktionstiden på 20% ved opbremsning vil forlænge den nødvendige standselængde med 15 m. ved en hastighed på 60 km/t og med 30 m. ved en hastighed på 120 km/t. Alt i alt anslår de franske forarbejder ulykkesrisikoen til at være $2\frac{1}{2}$ gang større ved en alkoholkoncentration i blodet på 1 o/oo end ved en alkoholkoncentration i blodet på 0,5 o/oo og 10 gange så stor ved en alkoholkoncentration på 1,5 o/oo.

VII.

Vurderinger med henblik på udformningen af et ændret reaktionssystem.

Som det vil fremgå af det ovenfor under kap. ... anførte, viser udviklingen en stadig stigning i antallet af personer, der tiltales for overtrædelse af færdselslovens § 16. De hidtil anvendte modforanstaltninger har ikke været i stand til at dæmpe op for denne udvikling, og det må derfor overvejes at gå nye veje i bekæmpelsen af spirituskørslen.

Man må overveje såvel foranstaltninger, der ikke er af strafmæssig karakter, som de muligheder straffsystemet indebærer.

A. Andre foranstaltninger end straf.1°. Alkoholpolitik.

Man kunne rent teoretisk fra samfundets side søge at modvirke spirituskørsel gennem en almindelig skærpet alkoholpolitik, der sigtede mod en generel nedsættelse af alkoholforbruget, eller specielt mod forbruget de steder, der erfaringsmæssigt frembyder særlig risici i forbindelse med spirituskørsel. Af de undersøgelser, der er foretaget af Kriminalistisk Institut og på fængslerne i Møgelkær og Horserød fremgår således, at drikkeri på restauranter særlig hyppigt giver anledning til spirituskørsel. Undersøgelserne viser, at de typiske drikkesituationer er arbejdspladsdrikkeri, der fortsættes på restaurant, og drikkeri i hjemmet eller under familiefest, der fortsættes på restaurant, jfr.s. 123 og s. 135.

Det må imidlertid på forhånd være klart, at det ikke vil være realistisk at regne med sådanne restriktioner, der, i betragtning af den udbredelse spiritusbrug faktisk har i det danske samfund, ville fremstå som et meget vidtgående indgreb over for befolkningen. Rådet finder derfor ikke anledning til en nærmere drøftelse af de forventelige positive resultater og de negative sider, en sådan ændret politik ville indebære.

Det bør i denne forbindelse nævnes, at der allerede i færdselsloven og beværterloven findes regler, hvis sigte er at modvirke de risici, der kan opstå i forbindelse med restaurationsbesøg.

Når en person, der på offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han er fører af motordrevet køretøj m.v., på grund af spiritusnydelsen ikke er i stand til at føre køretøjet

på fuldt betryggende måde, påhviler det efter færdselslovens § 16, stk. 5, værten eller medhjælperen at gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at den pågældende i denne tilstand fører eller forsøger at fare køretøjet.

På tilsvarende måde påhviler det efter den nye beværterlov, der trådte i kraft den 1. april 1970, bevillingshaveren eller dennes stedfortræder, når nogen er blevet beruset i en restaurant, at drage omsorg for, at den pågældende under betryggende ledsagelse bringes hjem, eller til en politistation, eller at tilkalde politiet jfr. § i lov nr. 121 af 25. marts 1970 om restaurations- og hotelvirksomhed.

2°. Færdselsoplysning og -propaganda.

Oplysning- og propagandatindsatsen herhjemme på det færdselsmæssige område har haft et forholdsvis beskedent omfang. I de senere år er der dog gennem Rådet for større færdselssikkerhed sket en forøgelse af indsatsen i forbindelse med stigende statsbevillinger. Statens tilskud til færdselspropaganda har udgjort følgende beløb:

1960/61	500.000
1965/66	1.150.000
1968/69	1.450.000 + 870.000 af vejfondens midler
1969/70	1.650.000 + 870.000 af vejfondens midler
1970/71	2.350.000 + 870.000 af vejfondens midler

Udover de anførte beløb støttes rådet i et vist omfang fra privat side, herunder forsikringsselskaberne.

Af rådet er oplyst, at man for godt en halv snes år tilbage med jævne mellemrum lod udsende plakater, der advarede mod faren ved spirituskørsel, ligesom man jævnligt rettede henvendelse til pressen, radio og TV herom. Man har endvidere ligeledes for ca. lo år siden haft en kampagne mod spirituspåvirkede knallertførere, hvorunder plakater og brochurer blev udsendt til en lang række arbejdspladser. Indenfor de senere år har man ikke haft nogen kampagne rettet specielt mod spirituskørselen. Årsagen hertil skal bl.a. søges i, at problemkredsen omkring motorkøretøjer og spiritus ofte er genstand for omtale i TV, radio og presse, hvorfor rådet ikke har ment at kunne bidrage væsentligt til kampagnen mod

kørsel i spirituspåvirket tilstand. Man har dog ofte i forbindelse med kampagner (brochurer, film m.m.) rettet mod andre færdselsmæssige mål, f.eks. træthed under kørsel, uopmærksomhed, flugtbilister m.m., medtaget henvisninger til spirituskørsel og faren herved. Endvidere indeholder tidsskriftet "Pas på", der udgives af arbejderbeskyttelsefonden og Rådet for større færdselssikkerhed, ofte omtale af problemerne omkring spirituskørsel, oplysning om fremmed ret m.m.

Straffelovrådet ønsker at fremhæve færdselssikkerhedskommissionens forslag om, at færdselspropagandaen vedrørende motorkørsel og alkohol intensiveres. Som nævnt i 1969-betænkningen bør ingen motorfører være i tvivl om de gældende bestemmelser og om konsekvenserne af overtrædelse af disse. Hertil kan føjes, at en øget politiindsats bør ske med mest mulig offentlig omtale for at øge den præventive effekt.

Endnu væsentligere er det formentlig at udnytte den holdningspåvirkende mulighed, som det må antages at de forskellige motororganisationer besidder over for deres medlemmer. Det bør være en naturlig opgave for disse organisationer at yde bistand til en samlet samfundsmæssig indsats på området.

3⁰. Politipatruljering og razziaer.

Som nævnt nedenfor har undersøgelser i Sverige godtgjort den meget store betydning for nedbringelse af færdselsulykker og trafikforseelser, som en intensiveret politipatruljering har.

Der er da også i Danmark i de senere år foregået en vis forøgelse af politiets indsats på dette område. Udviklingen kan belyses gennem oplysninger om den mandskabsstyrke, der fra politiets side er sat ind på patruljering. Medens styrken i 1965 efter oplysning fra rigspolitiet omfattede 113 mand ved rigspolitiet, 178 ved Københavns politi og 30 udenfor København, ialt 321, var tallene i 1969 steget til 230 ved rigspolitiet, 208 ved Københavns politi og 40 udenfor København, ialt 478. Pr. oktober 1970 er rigspolitiets styrke forøget til ca. 300 mand, medens der ikke foreligger oplysninger om styrken i og udenfor København på dette tidspunkt.

Også antallet af såkaldte § 13-syn - politirazziaer - har efter det fra politiet oplyste været stadig stigende.

Det er straffelovrådets opfattelse, at der bør sættes ind med væsentlig forøget politikontrol over for spirituspåvirkede motorførere. Fremfor som nu at bygge på, at de få der pågribes,

straffes særlig hårdt, synes det rimeligere at bygge på en væsentlig større opdagelsesrisiko. Det bemærkes herved, at risikoen for opdagelse må antages at have langt større betydning for præventionen end en skærpet reaktion over for de få, der nu pågribes. Det må derfor ud fra lighedssynspunkter forekomme stødende at fortsætte med den enkle løsning, at skærpe reaktionen over for de få, der pågribes. Om opdagelsesrisikoen præventive virkning kan henvises til Andenæs Tidsskrift for Rettsvidenskab 1966, s. 16-21 og Bratholm Lov og Rett 1967, s. 211.

Rådet skal yderligere henvise til de overordentlig store samfundsøkonomiske tab, færdselsulykkerne repræsenterer, jfr. ovenfor side 38. Der er grund til at antage, at den samfundsøkonomiske gevinst i form af en mindskelse af ulykkestallet som følge af øget politiovervågning langt vil overstige udgifterne i forbindelse med indsatsen. Forsøg med forstærket politiovervågning udført i Sverige i sommeren 1965 omfattende to forsøgsstrækninger og en kontrolstrækning viste således, at den forstærkede overvågning fulgtes af et tydeligt fald i ulykkestallet, særlig vedrørende personskadeulykker. Hvis overvågningen ikke var blevet forstærket, skulle det forventede antal ulykker på forsøgsstrækningen i de 2 måneder, forsøget strakte sig over, have været omkring 170, heraf omkring 95 med personskade. De virkelige tal blev henholdsvis 104 og 35. Foruden den sædvanlige ulykkesregistrering registreredes også antallet af bjærgninger af ulykkesramte køretøjer på forsøgs- og kontrolstrækningerne, og også denne registrering viste, at den forstærkede overvågning fulgtes af en markant reduktion i forhold til det forventede antal bjærgninger. Samme klare tendens gjorde sig gældende vedrørende trafikanternes adfærd i trafikken (f.eks. respekten for færdselstavler om stoppligt og hastighed), som - i det omfang denne studeredes - undergik en fra trafiksikkerhedssynspunkt gunstig forandring i den tid, forsøget stod på.

Rådet er opmærksom på de vanskeligheder, der gør sig gældende med hensyn til mulighederne for at forøge politistyrken, f.eks. den begrænsede uddannelseskapacitet, nedsættelsen af tjenestetiden m.v., men finder dog, at der på dette område bør gøres en ekstraordinær indsats.

Det bør naturligvis have sig øje, at en øget politikontrol også vil have en gunstig virkning over for andre trafikforseelser,

der sammenlagt spiller en betydelig større rolle for trafikssikkerheden end kørsel i spirituspåvirket tilstand.

4 . Alcotestprøver.

Efter færdselslovens § 16, stk. 4, kan politiet fremstille en person til lægeundersøgelse, herunder til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelserne i § 16, stk. 1 og stk. 2.

Som et hjælpemiddel ved politiets bedømmelse af, om en motorfører har drukket spiritus i et sådant omfang, at lægeundersøgelse bør foretages, kan alcotestampuller anvendes. Selve denne teknik er beskrevet i den betænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, der anbefalede, at man indførte alcotest (kommissionens betænkning nr. 5 , stencileret). Alcotestprøven giver ikke nogen nøjagtig bestemmelse af, om den undersøgte person er spirituspåvirket eller om graden af en eventuel påvirkethed, men kan nærmest betragtes som et indicium med hensyn til, om der findes alkohol i blodet. Den er således et hjælpemiddel i efterforskningen ved afgørelsen af, om der er grundlag for at gå videre med en sag.

Ved justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 20. maj 1968 blev der givet politiet tilladelse til permanent at benytte alcotestprøve som et hjælpemiddel ved bedømmelsen af, om en person har overtrådt færdselslovens § 16, stk. 1 eller 2.

Der anvendes herhjemme ampuller, der er indrettet til at give udslag (misfarvning over en markeringsring) for alkohol i udåndingsluften, der skulle svare til en blodpromille på 0,5 og derover.

Tilladelsen blev meddelt på grundlag af de erfaringer, man i København havde indhøstet i en forsøgsperiode, der strakte sig fra slutningen af oktober 1967 til den 1. februar 1968. I prøveperioden blev i alt 433 personer prøvet med alcotest.

I 167 tilfælde resulterede alcotestprøven i misfarvning til eller over markeringsringen. De efterfølgende blodprøver viste 160 tilfælde af alkoholkoncentration på 0,5 o/oo eller derover. Kun 7 af alcotestprøverne gav således tilsyneladende for stor misfarvning. Der gjorde sig imidlertid sådanne omstændigheder gældende i forbindelse med de 7 prøver - herunder tiden mellem alcotesten og lægeundersøgelsen - at disse ikke gav anledning til særlige betænkeligheder med hensyn til alcotestprøvens anvendelighed.

De nærmere bestemmelser om politiets anvendelse af alcotestprøver findes i justitsministeriets nævnte cirkulæreskrivelse af 20. maj 1968, jfr. for Københavns politis vedkommende dagsbefaling af 5. august 1968.

Efter de gældende regler har ingen pligt til at underkaste sig alcotestprøve. Politiet må derfor i hvert enkelt tilfælde spørge den mistænkte, om han er villig til at medvirke ved prøven. Vægrer han sig derved, eller undlader han at følge de givne retningslinier om udånding m.m., må det på sædvanlig måde afgøres, om han i medfør af færdselslovens § 16, stk. 4, skal fremstilles for en læge til undersøgelse.

Efter den nævnte cirkulæreskrivelse kan spørgsmålet om anvendelse af alcotestprøve rejses, hvis der er grund til at antage, at den mistænkte kan være påvirket af spiritus, uden at dette er så tydeligt, at han utvivlsomt skal til lægeundersøgelse, eller hvis den pågældende har været impliceret i en alvorlig færdselsulykke, uanset om han kan mistænkes for at have nydt spiritus.

Færdselssikkerhedskommissionen har overvejet spørgsmålet om indførelse af regler om foretagelse af alcotestprøver uden konkret mistanke om kørsel i spirituspåvirket tilstand, men har på det foreliggende grundlag ikke ment endelig at kunne afgøre, hvorvidt gennemførelsen af et sådant forslag er påkrævet. Man har derfor ikke foreslået ændring af den gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 4.

Det er straffelovrådet bekendt, sit den svenske Trafiknykterhetsbrottskommitté i sin betænkning vedrørende spirituspåvirkede motorførere vil fremsætte forslag til en særlig lov om alcotestprøver. Efter forslaget skal alcotestprøve udover i tilfælde, hvor der er konkret mistanke om spirituspåvirkethed, kunne foretages på førere som med eller uden skyld har været indblandet i trafikulykke, ^{samt på personer} som med føje mistænkes for en trafikforseelse, eller som er blevet standset ved et i forvejen iværksat trafikkontroleftersyn.

Såfremt den, der skal underkastes prøven, vægrer sig ved at medvirke hertil, skal han efter det svenske forslag underkastes lægeundersøgelse, og blodprøve udtages.

Det er endvidere i det svenske forslag foreskrevet, at alcotestprøven skal foretages på en måde, der ikke udsætter den pågældende for almindelig opmærksomhed. Endvidere må alcotestprøve i de tilfælde, hvor der ikke er konkret mistanke om spirituspåvirkethed, kun foretages på det sted eller i umiddelbar nærhed af

det sted, hvor politiets kontrol eller indgreb finder sted.

Det svenske forslag om en adgang for politiet til rutinemæssigt at kunne forlange alcotestprøve er begrundet i ønsket om at øge politiets muligheder for at opdage spirituspåvirkede motorførere. Undersøgelser foretaget i Sverige har vist, at politiets muligheder for i forbindelse med trafikkontrol at opdage spirituslugt eller andre tegn på spirituspåvirkethed er meget små. Dette gælder særligt førere med lave promiller, men også i vid udstrækning førere med blodalkoholkoncentrationer mellem 1,0 o/oo og 1,5 o/oo.

I den svenske betænkning sammenfattes resultatet af de svenske undersøgelser derhen, at mistanke om spirituspåvirkethed overhovedet ikke opstod i 50% af de tilfælde, hvor blodalkoholkoncentrationen lå i intervallet 0,5 o/oo - 1,0 o/oo, og i 30% af de tilfælde, hvor promillen var fra 1,0 til 1,5.

Et særligt spørgsmål for den svenske kommission har været usikkerheden i den anvendte teknik. Man har hidtil anvendt alcotestampuller, der skulle vise farveudsving ved 0,5 o/oo, men undersøgelser har vist, at man i 40% af de tilfælde, hvor alkoholpromillien reelt viste sig at ligge på 0, -0,5 o/oo, fik farveudsving svarende til en promille på over 0,5. Man har fra den svenske komité's side heraf draget den konsekvens, at der ikke ved rutineprøver bør anvende alcotestampuller, der skulle vise misfarvning ved 0,5 o/oo, men arapuller, der først skulle give udsving ved 0,8 o/oo. Hermed skulle man sikre sig imod at ulejlige personer med fortsatte undersøgelser i tilfælde, hvor der ikke reelt har været tilstrækkeligt grundlag herfor. Derimod mener den svenske komité, at anvendelsen af 0,5 o/oo ampullerne bør opretholdes i tilfælde, hvor undersøgelsen ikke foretages som led i en rutinekontrol, men derimod på grundlag af en konkret mistanke om spirituspåvirkethed.

Som anført s. 47- finder straffelovrådet, at der er behov for et bevist skift i den samfundsmæssige behandling af problemerne omkring spirituskørsel, således at man i første række søger at styrke opdagelsesrisikoen. Dette vil efter rådets opfattelse blandt andet kunne ske ved at udvide politiets beføjelse til at forlange alcotestprøve.

Indførelse af en adgang for politiet til rutinemæssigt at kunne foretage alcotestprøver må antages ikke blot at øge opdagelsesmulighederne, men også at have en betydelig almenpræventiv

virkning. Bevidstheden hos motorførere om, at de kan risikere at blive udsat for en rutineprøve, selv om de forekommer helt ædru, må antages at virke stærkt afholdende, når det gælder om at føre motordrevet køretøj efter at have indtaget alkohol i en sådan mængde, at promillegrænsen muligt kan være nået.

Det er straffelovrådets opfattelse, at politiet i alle tilfælde, hvor man har mistanke om, at en person fører motor-køretøj i spirituspåvirket tiistand, skal kunne forlange, at den mistænkte afgiver udåndingsprøve. Man har ikke fundet grundlag for at foreslå nogen ændring for så vidt angår den fremgangsmåde med anvendelse af 0,5 o/oo-ampuller, de i dag følges i disse tilfæl-fælde.

Som nedenfor anført finder rådet det velmotiveret som led i en almindelig omlægning af sanktionsmønstret på dette område, hvor man ønsker i højere grad at bygge på risikoen for opdagelse, at indføre adgang til rutineundersøgelse for alkoholpåvirkethed hos motorførere, der enten har været indblandet i færdselsuheld med personskaade, eller standses som led i en almindelig kontrol. På grundlag af de ovennævnte svenske undersøgelser har rådet imid-lertid ikke fundet, at man ved sådanne rutineundersøgelser bør anvende 0,5 o/oo - ampuller, men derimod 0,8 o/oo - ampuller, som i øvrigt også anvendes i adskillige andre lande.

Man har drøftet spørgsmålet, om man burde anvende en ampul, der først gav udsving ved en endnu højere grænse, således at man i lighed med, hvssid den svenske kommission anbefaler, søger at sikre sig imod at ulejlige personer, hvis blodalkoholkoncentra-tion ved den senere kliniske lægeundersøgelse viser sig at ligge under den kriminelle grænse. Rådet har imidlertid fundet det rig-tigt at betragte disse rutineundersøgelser som prøver, der skal udskille personer, der selv har bragt sig i en risikozone, og man har derfor ikke ment at burde sætte grænsen højere end svarende til det nederste område for det, der foreslås kriminaliseret. Anvendes en ampul med en væsentlig højere grænse, formindskes den præventive virkning af den foreslåede rutineprøve.

Straffelovrådet har yderligere drøftet, om der i forbindelse med rutineprøver,, hvor der som ovenfor nævnt i øvrigt bør anven-des 0,8 o/oo - anpuller, bør anvendes 0,5 o/oo - ampuller i tilfælde, hvor politiet får konkret mistanke om, at en af de motorførere man har standset som led i en almindelig rutineunder-søgelse, er spirituspåvirket. fen er imidlertid kommet til det

resultat, at rutineprøven ikke bør kompliceres med undtagelsesregler, men netop bør udføres rutinemæssigt med anvendelse af ensartet apparatur over for alle, der standses, for at der ikke senere skal kunne opstå diskussion om, hvilken ampul der er anvendt.

Det har også for rådet været et spørgsmål, hvorvidt den undersøgende læge og senere retten bør være bekendt med, at der er foretaget alcotestprøve og dens resultat. Der er ikke i dag givet regler for dette spørgsmål, men politiet har oplyst, at man, såfremt den undersøgende læge forespørger, på hvilket grundlag den mistænkte person bringes til lægeundersøgelse, oplyser dette.

Man må imidlertid være opmærksom på, at spørgsmålet i dag er af mindre interesse, idet den undersøgende læge vil være klar over, at den, der bringes til undersøgelse, har givet anledning til mistanke om spirituspåvirkethed. Anderledes vil forholdet derimod være, hvis anledningen til den videre kliniske lægeundersøgelse enten kan være en konkret mistanke om påvirkethed eller det forhold, at den pågældende ved en rutineundersøgelse ikke har ønsket at medvirke ved en sådan prøve. -Efter straffelovrådets opfattelse må det være rigtigt, at den undersøgende læge ikke har en forhåndsviden, der ubevist kan påvirke hans vurdering af de foretagne iagttagelser.

Rådet foreslår derfor, at det i den instruks til politiet om anvendelse af alcotestprøver, som vil blive nødvendig, fastlægges, at den undersøgende læge ikke får information om grundlaget for undersøgelsen.

Med hensyn til spørgsmålet om domstolenes adgang til at gøre sig bekendt med grundlaget for, at sagen er opstået, mener straffelovrådet ikke, at der gør sig særlige betænkeligheder gældende ved, at disse oplysninger fortsat findes blandt sagsakterne. Det ville harmonere mindre godt med dansk tradition i strafferetsplejen, hvis man udtog oplysninger om spørgsmål, der kan medvirke til at give retten et fuldstændigt billede af sagen.

Straffelovrådet skal herefter foreslå, at der i færdselsloven gives en regel for, i hvilke tilfælde politiet skal kunne forlange afgivelse af udåndingsprøve. Reglen skal efter det anførte omfatte følgende:

- 1) tilfælde, hvor der er konkret mistanke om, at en motorfører eller knallertfører er påvirket af spiritus,

- 2) tilfælde, hvor en fører med eller uden skyld er blevet indblandet i et færdselsuheld med personskaade, og
- 3) tilfælde, hvor der finder en almindelig kontrol sted.

Som det fremgår af det ovenfor anførte, vil rådet finde det rigtigst, at der i tilfældene under 2) og 3) anvendes 0,8 0/00-ampuller, medens man ikke har foreslået nogen ændring med hensyn til den metode, der anvendes ved de allerede forekommende undersøgelser, hvor der er konkret mistanke om påvirkethed.

Disse spørgsmål om den teknik, der skal anvendes ved undersøgelserne, er dog efter rådets opfattelse mindre egnede til regulering i loven, men bør bero på administrative forskrifter, der udfærdiges af justitsministeren. Rådet skal i denne forbindelse henvise til, at der allerede er overvejelser i gang af andre former for teknisk måling af udåndingsluften end de hidtil anvendte, og at der bør være mulighed for administrationen til at overgå til sådanne tekniske hjælpemidler, der findes bedre egnede end de nuværende, uden at lovændring skal være nødvendig. I de administrative forskrifter bør der også tages stilling til, hvornår og af hvem rutineundersøgelser kan foretages.

For det tilfælde, at en person vægrer sig ved at medvirke ved en alcotestprøve, hvor en sådan er foreskrevet, bør den i færdselslovens § 16, stk. 4, omhandlede klinisk lægeundersøgelse - herunder udtagelse af blodprøve - i almindelighed finde sted.

B. Straffeforanstaltninger.

1°. Gældende praksis.

Med hensyn til karakteren af de straffeforanstaltninger, der bringes i anvendelse over for spirituspåvirkede motorførere, kan henvises til 1969-betænkningen side 21-23. En nærmere gennemgang af praksis er foretaget af Holger Tryde i Fuldmægtigen 1963 side 137-144 og af Poul Rasmussen og Ib Poul Pedersen i Fuldmægtigen 1964 side 84-92.

Medens normalstraffen ved førstegangsforsøelse uden skærpede omstændigheder i lang tid var 14 dages hæfte og frakendelse af førerretten i 1 år, skete der i slutningen af 1950'erne som følge af en henstilling fra det folketingsudvalg, der behandlede forslaget til 1955-færdselsloven, jfr. Folketingstidende 1954-55, tillæg B, sp. 624 og navnlig sp. 632, en skærpelse til 20 dages hæfte og frakendelse af førerretten i 1½ år.

2 . Almindelige synspunkter.

Det er uden tvivl den overvejende opfattelse i Danmark såvel som i de andre nordiske lande, at generalpræventive hensyn må spille en væsentlig rolle ved fastlæggelsen af den kriminalpolitiske kurs over for spirituskørsel. Generalpræventive overvejelser melder sig både med hensyn til afgrænsningen af det område, som skal være strafbart og ved valget af sanktionsformer. Den hidtidige danske ordning kan siges at være baseret på det synspunkt, at der ikke er nogen generalpræventiv nødvendighed af at kriminalisere de grader af spirituspåvirkning i forbindelse med motorkørsel, som ligger under den i retspraksis ved fortolkning af Fl § 16, stk. 1, fastlagte grænse, men at det omvendt, når det gælder det kriminaliserede område, er af afgørende betydning, at anvendelsen af ubetinget frihedsstraf fastholdes næsten undtagelsesfrit. Det bestrides næppe af nogen, at der i et ikke ubetydeligt antal tilfælde kunne være grund til at fravige kravet om ubetinget frihedsstraf udfra specialpræventive hensyn.

Om generalpræventive virkninger af kriminalisering og valg af sanktion hersker der stor usikkerhed. Rådet har ikke kendskab til empiriske undersøgelser af større vejledende betydning med henblik på de nu foreliggende problemer i dansk ret, Man er derfor henvist til at overveje spørgsmålet på grundlag af spredte iagttagelser, almindelige erfaringer og - så vidt muligt- realistiske

beregninger med hensyn til, hvilke former for motivation der gør sig gældende hos personer, som er motorkørende og ikke totalt afholdende i forhold til **spiritus**. Herved har det fra et retligt synspunkt særlig interesse at hæfte sig ved de påvirkninger, der kan tænkes at udgå fra det retlige system: direkte gennem kendskab til loven, politiets virksomhed, domstolenes afgørelser etc., mere indirekte gennem erfaringer om, hvorledes andre er blevet ramt af det retlige systems virkninger. Der kan næppe være tvivl om, at der til stadighed er et stort antal potentielle eller latente overtrædelser, der forebygges i kraft af den retlige modvirkning af spirituskørsel. Men det er højst usikkert, hvor stort et antal overtrædelser der forebygges på denne måde. Ligeledes er det usikkert, i hvilket omfang pligtmæssig adfærd på dette område er et resultat af, at der hos de enkelte mennesker indarbejdes normer eller vaner, og i hvilket omfang det er en mere konkret frygt for overtrædelsens retlige og sociale følger, der gør sig gældende i de enkelte situationer af selskabeligt samvær o.l. Det er endelig usikkert, hvor meget de enkelte elementer i det retlige system bidrager til at modvirke overtrædelser.

Uanset den foreliggende usikkerhed har straffelovrådet måttet gøre sig visse overvejelser om de generalpræventive spørgsmål, som kan have betydning med henblik på eventuelle ændringer i lovgivning og praksis. Vedrørende disse overvejelser henvises til bemærkningerne nedenfor i forbindelse med rådets forslag. Det er rådets almindelige synspunkt, at præventive hensyn taler for en vis omend begrænset udvidelse af det kriminaliserede område, men at man på den anden side kan give den ubetingede frihedsstraf en mere tilbagetrukket stilling i reaktionssystemet til fordel for en hensigtsmæssig anvendelse af bødestraf i de mindre grove tilfælde, i begrænset omfang også til fordel for andre sanktionsformer.

Om den væsentlige betydning, som rådet må tillægge politiets virksomhed og opdagelsesrisikoen, henvises til side 46-47.

3°. Retsmedicinske spørgsmål i forbindelse med spirituskørsel.

En dybtgående gennemgang af promillereglernes interne problematik indeholdes i 1969-betænkningen side 25-35 med tilsluttende bilag, hvortil henvises. I betænkningen behandles således spørgsmålet om de retsmedicinske undersøgelser og deres sikkerhed, spørgsmålet om alkohols indflydelse på en persons egnethed som motorfører og forholdet mellem klinisk påvirkethed og egnethed som motorfører samt vanskelighederne ved at beregne blodalkoholkoncentrationen under en kørsel, der har fundet sted kortere eller længere tid før blodprøveudtagelsen (tilbageberegningsproblemet).

Som det fremgår af 1969-betænkningen side 42-44 og side 66-76 har retslægerådets flertal først og fremmest under hensyn til den betydelige usikkerhed, der er forbundet med tilbageberegning fra blodalkoholkoncentrationen på undersøgelsestidspunktet til blodalkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet, udtalt sig imod indførelse af promilleregler.

Også efter 1969-betænkningens fremkomst har spørgsmålet om promillereglernes anvendelighed som retsteknisk middel været stærkt debateret. I en artikel i Fuldmægtigen for april 1970 "Om promillegrænse som kriterium for strafbar kørsel i spirituspåvirket tilstand" har universitetslektor Ole Ingstrup således på grundlag af 1969-betænkningen og de eksempler, der er anført heri, fremhævet, at det ikke er muligt ved tilbageberegning at fastslå blodalkoholkoncentrationens absolutte størrelse på et givet tidspunkt (kørselstidspunktet), og at det derfor er nødvendigt for retslægerådet at angive et interval, indenfor hvilket promillen har ligget. Forfatteren er opmærksom på, at man ved anvendelsen af en promilleregul af hensyn til, at enhver tvivl bør komme sigtede til gode, må bygge på det minimum, der afgrænser intervallet. Dette vil føre til, at domstolene i mange tilfælde må lægge blodalkoholkoncentrationer til grund, der ligger under det statistisk mest sandsynlige. På denne baggrund finder forfatteren det ikke ubetænkeligt at indføre en promilleregul i dansk trafikstrafferet.

I et indlæg fra april 1970 "Færdselssikkerhed og Promiller" har overlæge, dr.med. E. Prætorius gjort ganske tilsvarende synspunkter gældende. Overlægen henviser ligeledes til det forhold, at man ved tilbageberegning ikke kan angive den konkrete blodalkoholkoncentration, men blot skønne grænserne for et altid ret stort og altid uskarpt afgrænset interval.

På baggrund af den kritik, der har været fremført mod promillereglerens anvendelighed som retsteknisk middel, har straffelovrådet i september 1970 haft et møde med overlæge, dr.med. E. Prætorius og professor, dr. med P. Kruhøffer, hvorunder disse, som repræsentanter for retslægerådets afdeling for sager vedrørende medicin- og alkoholpåvirkede motorførere m.m., nærmere har redegjort for retslægerådets og deres syn på spørgsmålet. Et referat af mødet er optaget som bilag nr. 4, hvortil henvises.

I den seneste tids debat har dr. Niels Reisby og chefpsykolog Alice Theilgaard på grundlag af en undersøgelse vedrørende "The Interaction of Alcohol and Meprobamate in Man", offentliggjort i Acta Psychiatrica Scandinavica suppl. 208, Munksgaard, og en senere endnu ikke, offentliggjort tilsvarende undersøgelse på ny fremhævet de betydelige individuelle forskelle i tolerancen over for alkohol, der kan konstateres hos forskellige personer, og hos samme person ved forskellige lejligheder. Forfatterne har samtidig udfra et biologisk - psykologisk erfaringsgrundlag gjort gældende, at promillen ved de lave alkoholkoncentrationer (koncentrationer under 0,8 - 1,0 ‰) ikke er noget anvendeligt mål for folks evne til at føre motorkøretøj på betryggende måde.

Som det fremgår af det foregående, retter kritikken sig i særlig grad mod det forhold, at blodprøven ikke viser alkoholkoncentrationen på kørselstidspunktet, men et kortere eller længere tidsrum derefter,, således at det praktisk taget altid er nødvendigt at foretage en tilbageberegning, der er forbundet med betydelig usikkerhed. Endvidere anføres, at den enkeltes tolerans over for alkohol er meget forskellig, således at alkoholkoncentrationen ikke kan være udtryk for den pågældendes kørselsegnethed. Det har også kunnet påvises, at indtagelse af samme kvantum spiritus medfører højt forskellige alkoholkoncentrationer ikke blot hos forskellige personer under ligeartede forhold, men også hos samme person under varierende forhold.

For så vidt angår tilbageberegningen fremgår det af de fra retslægerådet og andre sagkyndige indhentede oplysninger, at der, navnlig når spiritusindtagelsen er sket kort forinden kørslen, foreligger en sådan usikkerhed med hensyn til beregningen, at retsmedicinerne normalt kun er i stand til at fastslå, at promillen ligger indenfor et vist større eller mindre interval, eller kun i almindelige vendinger (med betegnelser som noget, væsentligt, langt) kan angive, i hvilket omfang alkoholkoncentrationen

på kørselstidspunktet har været større eller mindre end den ved blodprøvens udtagelse fundne. Blodalkoholkoncentrationens forløb i tiden efter spiritusindtagelsen afhænger tillige af, hvorvidt indtagelsen finder sted på fastende hjerte eller sammen med, respektive kort efter, fødeindtagelse; også dette forhold medfører usikkerhed ved en tilbageregning.

Det er derfor forståeligt, at der hos nogle, herunder også blandt de pe dette område særligt sagkyndige, er rejst tvivl om berettigelsen af at lægge en promilleregul til grund i spiritus-sager. Ved de drøftelser, straffelovrådet har haft med de fornævnte repræsentanter for retslægerådet, er det imidlertid oplyst, at betænelighederne ved indførelse af en promillegrænse med selvstændig retsvirkning reduceres væsentligt, såfremt en sådan grænse placeres rimeligt højt, og der i øvrigt ved tilbage-regningen benyttes betydelige sikkerhedsmargener i sigtedes favør med hensyn til de faktorer, der indgår i beregningen. Domfældelse alene på et sådant promillegrundlag må anses kun at komme til at omfatte få tilfælde, hvor kørefærdigheden ikke med rimelighed kan antages at have været klart nedsat. Derimod blev det fremhævet, jfr. bilag 4, at anvendelsen af en sikkerhedsmargin, ved hvilken der gives den pågældende "the benefit of the doubt", rummer en risiko for, at alkoholkoncentrationen bedømmes som værende under en fastsat promillegrænse, uagtet det statistisk mest sandsynlige er en promille, som har ligget over den i loven fastsatte, og at resultatet således vil kunne blive en del af ubegrundede frifindelser.

Når man skal bedømme den fremsatte kritik af promilleberegningerne, må det således tages i betragtning, at den påpegede usikkerhed kan imødegås til gunst for de sigtede dels ved anvendelse af det af retslægerådet opgivne måleusikkerhedstillæg på 0,15 0/00, dels ved i tilfælde, hvor tilbageberegning skal finde sted, at benytte den for tiltalte gunstigste tilbageberegningpromille på 0,10 0/00 i timen. Der er ikke grund til at regne med, at man under et promillesystem vil komme til at gå ud fra beregnede promiller på kørselstidspunktet, der er større end dem, de pågældende faktisk har haft, medens man derimod må regne med et antal ubegrundede frifindelser. Om betydningen af disse synspunkter med henblik på de af straffelovrådet overvejede forslag henvises til bemærkningerne nedenfor.

4°. Straffelovrådets principielle synspunkter vedrørende muligheden for anvendelse af promilleregler,,

Ved reglerne om spirituskørsel ønsker lovgivningen at kriminalisere tilstande, i hvilke køreevnen er nedsat. Såfremt det ud fra præventive overvejelser kunne anses for tilstrækkeligt at anvende straf i tilfælde, hvor en sådan tilstand lader sig konkret bevise ved vidneførsel, klinisk prøve etc., ville spørgsmålet om promillegrænser ikke opstå. Allerede med hensyn til den nugældende retstilstand kan det fastslås, at den her omtalte forudsætning ikke har været opfyldt. Uanset, at loven ikke omtaler promillegrænser, har det af præventive grunde været anset for nødvendigt at straffe i visse tilfælde, hvor den oplyste promille er det eneste eller dog det afgørende grundlag for domfældelse. Straffelovrådet antager, at det fortsat vil være nødvendigt i et vist omfang at straffe spirituskørsel i tilfælde, om hvilke der ikke lader sig tilvejebringe konkrete oplysninger om unormal kørsel og nedsat køreevne. Rådet anser det for udelukket at formulere og anvende en regel herom, uden at der gøres brug af promillekriterier, hvis ikke resultatet skal blive, at kriminaliseringen får et ud fra præventive synspunkter tilstrækkeligt omfang. Og man finder ikke, at de fra lægelig side fremkomne oplysninger kan tages til indtægt for det synspunkt, at anvendelsen af promillegrænser er principielt uforsvarlig, jfr. bemærkningerne ovenfor s.58. Der må bl.a. lægges vægt på, hvor grænsen eller grænserne ønskes sat, og hvilken eller hvilke straffe en sådan grænse er afgørende for.

Det må anses for godtgjort gennem undersøgelser, at evnen til at føre motorkøretøj på betryggende måde nedsættes i takt med stigende alkoholkoncentration i blodet, og det er sandsynliggjort, jfr. den s. 65 omtalte OECD-rapport, at en sådan reduktion af køreevnen kan indtræde ved forholdsvis lave promiller.

Såfremt en promilleregul blev fastsat og anvendt på en sådan måde, at der med stor sandsynlighed var et væsentligt antal sigtede, der faktisk ikke havde haft en fra færdselssikkerhedens synspunkt relevant alkoholkoncentration og reduktion af køreevnen, ville kritikken af den pågældende promilleregul formentlig være tungtvejende. På grundlag bl.a. af forhandlinger med overlæge Prætorius og professor Kruhøffer må rådet imidlertid antage, at fastsættelsen af en grænse ved 0,8 0/00 - med den dertil knyttede sikkerhedsmargin - ikke vil have den her nævnte konsekvens. Betænkkelighederne er snarere knyttet til den omstændighed, at den

nævnte regel isoleret set vil føre til et ikke ubetydeligt antal konkret ubegrundede frifindelser, nemlig i tilfælde, hvor det statistisk er mest sandsynligt, at alkoholkoncentrationen har ligget over den i loven angivne grænse, men hvor de pågældende nyder godt af, at reglen administreres med en generel sikkerhedsmargin. Rådet finder ikke risikoen for, at den nævnte regel skal føre til urimelige frifindelser, særlig tungtvejende, under forudsætning af, at man ved siden af promillereglen opretholder den nugældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 1, således at der, såfremt der i det enkelte tilfælde er konstateret tegn på nedsat køreevne, kan ske domfældelse, uanset om promillen ved tilbageberegning har måttet fastsættes lavere end det i loven fastsatte minimum. Risikoen for urigtige frifindelser er en konsekvens, som harmonerer med almindelige straffeprocessuelle bevisprincipper.

Straffelovrådet må ligesom færdselssikkerhedskommissionen tage afstand fra den betragtning, at man ved at gå over til en promilleregulering forlader den fri bevisbedømmelse og derved bl.a. forringer borgernes retsstilling. Det, som sker ved fastsættelsen af en nedre promillegrænse, er, at man udvider det kriminaliserede område indenfor et spektrum af stigende faregrader forbundet med nydelse af spiritus. Der søges fastsat en grænse, ved hvilken man har tilstrækkelig sikkerhed for, at nedsættelse af køreevnen oftest er en realitet, og gennem promillegrænsens fastsættelse og blodprøvens anvendelse søger man at skabe fornøden sikkerhed for, at reglen kun rammer personer, som frembyder den grad af sandsynlighed for spirituspåvirkning, som det kan anses for begrundet at straffe. Det, som kriminaliseres ved den foreslåede promillegrænse, er ikke en bestemt, nærmere angivet nedsættelse af køreevnen i det enkelte tilfælde, men en alkoholkoncentration i blodet, som på grundlag af foreliggende undersøgelser med stor sandsynlighed kan antages at bevirke en forøget kørselsrisiko. Det vil ikke i den enkelte sag kunne afgøres, om den pågældende motorfører netop er en af dem, som de generelle erfaringer ikke passer på. Men det synes ikke uberettiget at lægge vægt på, at den pågældende selv har bragt sig i den risiko, at han kan blive behandlet på grundlag af slutninger ud fra alkoholkoncentrationen, og det findes, når den nedre grænse sættes som af rådet foreslået, ikke betænkeligt at lade generelle, statistisk underbyggede erfaringer være afgørende ved kriminaliseringen. Det skal her bemærkes, at det er ganske sædvanligt, at der fastsættes straf for handlinger, der frembyder en

abstrakt fare, men som ikke i det konkrete tilfælde har medført en faresituation. Det vil i den her omhandlede sammenhæng være naturligt at pege på, at den strafmulighed, der består af overtrædelse af færdselslovens øvrige bestemmelser, typisk hviler på en farebetragtning.

Som allerede nævnt finder rådet ikke, at man bør drøfte spørgsmålet om forsvarligheden af at anvende faste promillegrænser løstrevet fra spørgsmålet om, hvor grænsen sættes, og hvilke sanktioner der skal være følgen af en overtrædelse. Jo højere promillegrænsen sættes, desto mindre risiko vil der være for, at reglen rammer personer, som efter de generelle erfaringer om forholdet mellem blodalkoholkoncentration og køreevne ikke har haft deres køreevne nedsat. For så vidt angår den nedre promillegrænse - som de foregående bemærkninger særlig har taget sigte på - ville der være mindre betænkelighed ved en grænse op 0,8 ‰ - hvor omkring halvdelen ville blive karakteriseret som værende under spirituspåvirkning ved en klinisk prøve - end ved en lavere promilleregul.

Der vil endvidere være mindre betænkelighed ved en promilleregul, såfremt sanktionen alene er bøde. Efter rådets forslag, jfr. nærmere nedenfor s. 70, vil frihedsstraf være forbeholdt de højere promiller, ved hvilke i praksis det store flertal bliver eller ville blive karakteriseret som spirituspåvirkede ved en klinisk undersøgelse. Rådet ville nære afgørende betænkelighed ved at knytte frihedsstraf til en regul om 0,8 ‰. Man understreger endvidere, at den af rådet foreslåede "normalgrænse" for frihedsstraf ved 1,2 ‰ i væsentlig højere grad end den nu i retspraksis anvendte afgrænsning eliminerer risikoen for, at den med beregningen forbundne usikkerhed fører til idømmelse af en konkret ubegrundet frihedsstraf.

5°. Straffelovrådets indstilling vedrørende kriterier for strafbarheden.

a) Den gældende regul i færdselslovens § 16, stk. 1.

Straffelovrådet er enigt med færdselssikkerhedskommissionen i, at den gældende regul i færdselslovens § 16, stk. 1, bør bibeholdes, selv om man indfører en promilleregul. Det er nødvendigt i færdselsloven at have en bestemmelse, hvorefter ansvar for spirituskørsel kan pålægges uden hensyn til den eventuelle alkoholkoncentration i blodet. Der forekommer således tilfælde, hvor blodprøve enten ikke har kunnet udtages eller ikke har kunnet an-

vendes, og bestemmelsen bør endvidere kunne benyttes, når blodalkoholkoncentrationen måtte være under en fastsat promillegrænse, men hvor der af særlige grunde alligevel bør blive tale om straf, samt i tilfælde hvor koncentrationen er over den fastsatte grænse, når det af hensyn til strafudmålingen kan være af betydning at fastslå, at uegnethed som motorfører har foreligget.

Færdselssikkerhedskommissionen har fremhævet, at man går ud fra, at langt de fleste sager behandles efter promillereglen. Straffelovrådet er, for så vidt en promilleregul indføres, ganske enig i denne forudsætning, og går derfor ud fra, at den hidtidige regel i færdselslovens § 16, stk. 1, bortset fra tilfælde, hvor blodprøve enten ikke har kunnet udtages eller ikke har kunnet anvendes, alene vil blive påberåbt i situationer, hvor man bygger sigtelsen på foreliggende objektive kendsgerninger om den sigtedes kørsel, typisk hvor denne har forårsaget trafikulykke.

For at markere den indskrænkede rolle, som den hidtidige regel i § 16, stk. 1, herefter forudsættes at komme til at spille i forbindelse med promillesystemet, foreslår straffelovrådet formuleringen af § 16, stk. 1, ændret fra "uden af stand til at føre motorkøretøjet på fuldt betryggende måde" til "uden af stand til at føre motorkøretøjet på betryggende måde". Formuleringen føres herved tilbage til den, der var gældende før færdselslovsændringen i 1955.

Den af straffelovrådet foreslåede bestemmelse indeholder ligesom den hidtidige forbud mod såvel at føre som at forsøge at føre motordrevet køretøj i spirituspåvirket tilstand. Denne formulering udvider kredsen af fuldbyrdede overtrædelser til visse forstadier, som går umiddelbart forud for selve iværksættelseshandlingen (kørslen). Derved afskæres tilbagetræden fra forsøg på disse stadier.

Den omstændighed, at der i færdselsloven er givet en særlig bestemmelse om forsøg - der tager sigte på handlinger, der ligger umiddelbart før kørslen - udelukker ikke, at straffelovens almindelige forsøgsregler, straffelovens §§ 21-22, kan anvendes på forberedelseshandlinger, der ligger fjernere fra den fuldbyrdede overtrædelse. Dette forhold er dog uden større praktisk betydning, idet der normalt ikke rejses tiltale for fjernere forsøgshandlinger.

Ud fra det almindelige udgangspunkt, at særlovgivningens

straffebestemmelser i videst muligt omfang bør harmonere med straffelovens almindelige bestemmelser, har rådet overvejet, om der er grund til at opretholde den selvstændige kriminalisering af "forsøg" i færdselslovens § 16.

Rådet har dog fundet det rettest at blive stående ved den hidtidige formulering. Man har herved lagt vægt på, at straffor foræg efter straffelovens § 21 forudsætter forsætligt forhold, medens det blot uagtsomme falder udenfor, jfr. Hurwitz, Alm. del, s. 470. Straffelovrådet ville finde det betænkeligt at opgive muligheden for straf for visse uagtsomme forsøgshandlinger i relation til spirituskørsel. Der tænkes på tilfælde, hvor en person, der pågribes på et stadium, der ligger umiddelbart forud for selve i-værksættelseshandlingen, klart har forsæt til at føre bil, medens man ikke ville kunne karakterisere hans subjektive forhold i relation til den opnåede promille som forsætlig, men derimod som uagtsom.

Rådet finder endvidere, at det i færdselssikkerhedskommissionens forslag til ny affattelse af færdselslovens § 16, stk. 1, anvendte udtryk "motorkøretøjet" ændres til "køretøjet", idet begrebet "motorkøretøj" ikke er identisk med begrebet "motordrevet køretøj", men et snævrere begreb, jfr« definitionerne i færdselslovens § 2.

b) Den af færdselssikkerhedskommissionens foreslåede lavpromille-regel ved 0,5 o/oo.

Forslaget herom er baseret på resultaterne af de foreliggende videnskabelige undersøgelser af den faktiske risikoforøgelse ved spiritusindtagelse, der viser, at køreevnen selv ved lave promiller forringes. På denne baggrund fandt kommissionens flertal det hensigtsmæssigt og forsvarligt, at grænsen for det strafbares område sættes til 0,5 o/oo, således som tilfældet er i Norge og Sverige. Det var flertallet opfattelse, at den normale sanktion ved overtrædelse af lavpromillegrænsen skulle være en bødestraf. Man fandt ikke, at anvendelse af bødestraf ved lavere grader af alkoholconcentration ville svække strafansvarets præventive virkning.

Efter straffelovrådets opfattelse skulle en inddragelse af et "nedre område" under kriminaliseringen navnlig bygge på en forventning om en almenpræventiv virkning, idet der allerede er mulighed for forfølgning af sager, hvori der har foreligget en konkret fare

som følge af kørsel i spirituspåvirket tilstand med en promille på under 1,0. Heroverfor står imidlertid den ringe opdagelsesrisiko ved de små påvirkethedsgrader. Politiets muligheder for at kontrollere, at en lavpromillegrænse overholdes, vil blive meget begrænsede, idet de lavere påvirkethedsgrader typisk ikke vil give sig udslag i den præsterede kørsel. Retshåndhævelsen vil følgelig blive yderst tilfældig, hvorfor det må befrygtes, at det samlede resultat, hvis man går væsentlig under det nu kriminaliserede område, bliver en svækkelse af tilliden til retssystemet, jfr. herved også flertallet af de udtalelser, der er afgivet over 1969-betænkningen, Theodor Pedersen. Juristen 1969 s. 98 og Helge Hof, NTfK 1969 side 129, men cfr. færdselssikkerhedskommissionens flertal, der antager, at en meget væsentlig del af motorførerne vil lægge stor vægt på at undgå at overtræde også en lavpromilleregulering.

Til det anførte kan føjes, at selv om man må gå ud fra, at indtagelse af små alkoholemængder gennemsnitligt bevirker en nedsættelse af reaktionsevnen, er oplysningerne om den risikoforøgelse, dette indebærer i praksis, i hvert fald usikre. Man kan efter straffelovrådets opfattelse dårligt se helt bort fra de individuelle forskelligheder i tolerancen over for alkohol, og de muligheder den enkelte har for gennem øget agtpågivenhed at modvirke en eventuel reaktionsnedsættelse.

Straffelovrådet må derfor, således som også flertallet af de myndigheder, der har udtalt sig om spørgsmålet, har gjort det, fraråde indførelse af en lavpromillegrænse ved 0,5 ‰.

c) Den af færdselssikkerhedskommissionen foreslåede promilleregulering ved 0,8 ‰.

Straffelovrådet finder at kunne tiltræde færdselssikkerhedskommissionens forslag om en promillegrænse ved 0,8 ‰, ved siden af den nugældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1.

Til den nævnte promille på 0,8 skal lægges det sædvanlige måleusikkerhedstillæg, der af retslægerådet er opgjort til 0,15 ‰, jfr. 1969-betænkningen side 43, således at den promille, der skal foreligge, for at grænsen vil være overtrådt, gennemsnitligt vil ligge på 0,95.

Rådet har herved lagt vægt på resultaterne af de mange videnskabelige undersøgelser, der belyser alkohol evne til at nedsætte køreevnen. Efter den amerikanske undersøgelse fra Grand Rapids, der er omtalt i retslægerådets skrivelse af 20. marts 1968 til færdselssikkerhedskommissionen, jfr. 1969-betænkningen side 71-72, skulle således sandsynligheden for at komme ud for kørselsuheld ved en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo være 3-4 gange så stor, som når der ikke findes alkohol i blodet.

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.

Rådet har endvidere i sine overvejelser lagt vægt på, at mere end halvdelen af de personer, der har en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo - 1,0 o/oo, klinisk frembyder tegn på spirituspåvirkethed, jfr. de undersøgelser, der er refereret i 1969-betænkningen side 31-32..

Grænsen ved 0,8 o/oo svarer endvidere til, hvad der anvendes flere steder i udlandet, f.eks. i England, Frankrig og Østrig, og stemmer med Den europæiske Transportministerneskonference (CEMT)'s resolution af 14. juni 1967, hvori medlemslandene blandt andet opfordres til at fastlægge en promillegrænse på 0,8 o/oo. For så vidt ingen lavere grænse allerede er fastsat.

Man skal i øvrigt henvise til bemærkningerne ovenfor s. 54 om straffelovrådets principielle indstilling til anvendelsen af en promillegrænse, herunder den afgørende vægt man har lagt på, at reaktionen ved overskridelse af den nedre grænse for det strafbare efter rådets forslag skal være en bødestraf og ikke frihedsstraf.

Rådet har ikke fundet betænkeligheder ved den mindre udvidelse af det strafbares område, som en grænse ved 0,8 o/oo (0,95 o/oo) vil medføre i forhold til den praksis, der følges i dag. Som anført nedenfor s. 71, hvor de generalpræventive synspunkter

omtales, finder rådet tværtimod, at den anførte skærpelse vil udgøre et naturligt led i den foreslåede omlægning af reaktionssystemet på dette område.

d) Tilbageberegningsproblemet.

Efter de gældende regler foreligger der kun en overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, hvis den pågældende på kørselstidspunktet har været ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.

Imidlertid foretages blod- og urinprøve og lægeundersøgelse en vis tid efter kørslen. Der må derfor på grundlag af lægeerklæringen og prøverne sammenholdt med andre oplysninger, herunder oplysninger om spiritusforbruget og tidspunktet herfor "regnes tilbage" til kørselstidspunktet. Denne tilbageberegning giver ofte anledning til vanskeligheder, og betænkelighederne ved indførelse af promilleregler har som nævnt ovenfor s. 56 i væsentlig grad været knyttet til tilbageberegningsproblematikken.

Disse betænkeligheder vil kunne begrænses, hvis man som foreslået af færdselssikkerhedskommissionen, jfr. 1969-betænkningen side 52-54, lader ansvar indtræde dels som nu i tilfælde, hvor promillegrænsen er nået under selve kørslen, dels i tilfælde, hvor promillen først er opnået efter kørslens afslutning på grundlag af spiritus indtaget inden kørslen. Det, der efter forslaget kriminaliseres, er indtagelsen af et sådant kvantum spiritus, at det under eller efter kørslen medfører den fastsatte alkoholkoncentration. En regel af dette indhold er allerede gennemført i Norge og vil efter det oplyste også blive foreslået af den svenske Trafiknykterhetsbrottskommitté.

Ved kommissionens forslag undgår man naturligvis ikke helt tilbageberegningsproblemet. I de tilfælde, hvor den promille, der konstateres ved prøven, er mindre end den fastsatte strafbare grænse, må der ved hjælp af en tilbageberegningsteknik tages stilling til, om der på et tidligere tidspunkt - under eller efter kørslen - har foreligget en promille, der ligger over grænsen. På tilsvarende måde kan tilbageberegning blive nødvendig for at konstatere, om promillen under kørslen har oversteget den grænse, der af straffelovrådet vil blive foreslået som skillelinie mellem sanktioner i bøde og frihedsstraf.

Straffelovrådet er opmærksom på, at der kan rettes væsentli-

ge principielle indvendinger mod en sådan regel, der lægger afgørende vægt på den pågældendes tilstand på et tidspunkt, som ligger - måske lang tid - efter, han som fører af motorkøretøjet kunne indebære en risiko for sig selv eller andre. På den anden side er det åbenbart, at stærke retstekniske hensyn taler for en regel, der gør det muligt at undgå tilbageberegningssvanskeligheder i tilfælde, hvor den konstaterede promille ligger over den fastsatte grænse. Som støtte for en sådan regel kan yderligere anføres, at det ofte vil være politiets indgriben over for den pågældendes kørsel, der har bevirket, at han ikke fortsat kørte på det tidspunkt, blodprøven tages.

Under det møde, som straffelovrådet i september 1970 havde med overlæge, dr.med. E. Prætorius og professor, dr.med.P. Kruhøffer, gik begge læger ind for færdselssikkerhedskommissionens forslag. De henviste herved navnlig til, at tilbageberegningsspørgsmålet efter forslaget kunne undgås i de tilfælde, hvor spiritus er indtaget umiddelbart før kørslen, og hvor det er så godt som umuligt at udtale sig om, hvor meget alkohol der er gået over i blodet efter kørslen, jfr. bilag nr.

Ved afgørelsen af, hvorvidt det vil være forsvarligt at gennemføre den omhandlede, overvejende retsteknisk begrundede regel, må der efter straffelovrådets opfattelse blandt andet lægges afgørende vægt på, hvilken promillegrænse reglen skal virke som supplement til. Jo højere promillegrænse der er tale om, desto mindre er betænkelighederne ved at foretage den omhandlede retstekniske tilskæring af reglen.

Det er straffelovrådets opfattelse, at den foreslåede praktiske regel vil være forsvarlig under forudsætning af, at promillegrænserne ikke fastsættes lavere end dem, straffelovrådet foreslår.

I tilfælde, hvor tilbageberegning skal ske, må der som tidligere anført regnes med den for tiltalte gunstigste tilbageberegningsspromille, der af retslægerådet er opgivet til 0,10 0/00 i timen. Straffelovrådet har overvejet, om det ville være muligt at opnå en mere individuel tilbageberegningssfaktor ved i forbindelse med den kliniske undersøgelse at udtage 2 blodprøver med et vist tidsinterval. Fra sagkyndig side er det imidlertid oplyst, at en sådan metode ikke vil give anvendelige resultater, idet målesikkerheden er for stor til, at mindre svingninger i de

målte resultater vil give holdepunkter for at fastsætte en individuel forbrændingspromille.

6°. Sanktionerne,

a) Promillereglernes betydning som forudsætning for et ændret sanktionsmonster.

Det er rådets hovedsynspunkt, at der bør søges gennemført en normalisering af sanktionssystemet over for spirituspåvirket motor«kørere, således at dette nærmes til det reaktionssystem, der anvendes over for andre lovovertrædere. Denne normalisering vil kunne realiseres ved, at sanktionerne over for spirituskørsel ikke som nu bliver ubetinget frihedsstraf,, men således at der finder en graduering sted efter forseelsens grovhed. Der bør efter rådets mening ved spirituskørsel være spillerum såvel for bøder som for frihedsstraffe betingede eller ubetingede. Som det fremgår af det følgende, vil en omlægning af sanktionssystemet over for spritbilister efter disse retningslinier efter rådets opfattelse ikke på hensigtsmæssig måde kunne gennænføres uden gennem anvendelse af promillegrænser. Rådet har overvejet, om man kunne nå frem til samme resultat ved at formulere straffebestemmelserne på en sådan måde, at man i sammenhæng med beskrivelsen af gerningsindholdet indførte gradueringer i straffebestemmelsen. Resultatet vil imidlertid blive betydelig større retsusikkerhed specielt i en overgangsperiode, og man vil ikke have fornøden sikkerhed for, at et lovgivningsmæssigt ønske om en markant ændring i den hidtidige sanktionspraksis ville slå fuldtud igennem i praksis. Det bør i den forbindelse nævnes, at straffelovrådet har ment det udelukket at bygge en graduering af sanktionerne på resultatet af de kliniske lægeundersøgelser, således som disse fremtræder på grundlag af den undersøgende læges vurdering af de foretagne iagttagelser. Snarere kunne man tænke sig at lade en rubricering af påvirkningsgraden foretaget af retslægerådet være afgørende, men også en sådan ordning vil være betænkelig. Retslægerådet skulle i så fald tildels på grundlag af andres iagttagelser og vurderinger foretage en bedømmelse, der for så vidt ville være af domstolskarakter, som den ville være afgørende for sanktionen, men uden de retssikkerhedsmæssige garantier, som den almindelige procedure for domstolene indeholder. Hertil kommer de meget betydelige praktiske vanskeligheder, det vil indebære, såfremt alle sager vedrørende spirituspåvirkede motorførere skulle behandles af retslægerådet.

Rådet er herefter nået til den opfattelse, at det, hvis man ønsker væsentlige ændringer i det reaktionsmønster, der skal gælde over for spirituskørsel, vil være nødvendigt at bygge på et promillesystem.

b) Sanktionssystemets nærmere udformning.

Der bør efter rådets opfattelse ske en omlægning af sanktionssystemet først og fremmest derved, at der sker en begrænsning i frihedsberøvelsernes antal.

En indskrænkning i frihedsberøvelsernes antal vil være i overensstemmelse med den tendens til at undgå navnlig de kortere frihedsstraffe, der i nyere tid har kendetegnet kriminalpolitikken i de vesteuropæiske lande. Der er tale om en tendens, som beror på dels en nyvurdering med hensyn til frihedsstraffens positive og negative virkningsmuligheder, dels en omvurdering af der personlige frihed som retsgode og frihedsberøvelsen som indgreb.

En indskrænkning vil endvidere kunne afhjælpe den voldsomme belastning af fængselsvæsenets ressourcer, der ville blive en følge af en uændret sanktionspraksis over for spirituspåvirkede motorførere.

Direktoratet for fængselsvæsenet har på grundlag af de seneste års tal for personer, der afsoner hæftestraf samt på grundlag af en foreliggende prognose vedrørende stigning i antallet af indregistrerede motorkøretøjer, foretaget en prognoseberegning ved uændret sanktionspraksis for årene 1975, 1980 og 1985. Prognosen viser:

Antal tiltaler mod spirituspåvirkede førere af motorkø- retøjer (færdsels- lovens § 16, stk. 1)	Antal indsættelser med hæfteafsoning (ialt)	Gennemsnit- ligt dagligt hæftebelæg	Højeste dagligt hæftebe- læg
1969 ca. 7.100	ca. 8.500	knap 500	729
1975 " 9.400	" 10.900	ca. 680	ca. 940
1980 " 10.900	" 12.000	" 770	" 1060
1985 " 12.700	" 14.300	" 890	" 1230

Der vil til gennemførelse af muligheder for fuldbyrdelse af de antal frihedsstraffe, som med et uændret reaktionssystem over for den omtalte kategori af lovovertrædere må forventes efter fængselsdirektoratets prognose,, kræves meget betydelige bevillin-

ger. Det vil være nødvendigt at tilvejebringe *ny* kapacitet til ca. 500 indsatte . Alene tilvejebringelsen af det fornødne antal belægnings bygninger indebærer anlægsudgifter i nutidige priser på omkring 15 mill. kr., og tages yderligere i betragtning anlægsudgifterne til de øvrige lokaliteter, som er nødvendige (administration, fritidslokaler, værksteder m.v.), er det klart, at anlægsudgifterne bliver væsentligt større. Dertil kommer stigning i driftsudgifter ved gennemførelse af det øgede antal fuldbyrdelser. Forhøjelsen af driftsudgifterne vil fra og med 1985 formentlig ligge nær ved lo. mill. kr.

Ved vurderingen af de økonomiske spørgsmål kan der efter rådets opfattelse ikke alene lægges vægt på den absolutte størrelsesorden af de fængselsmæssige udgifter. Der bør også lægges vægt på, at en stadig øget anvendelse af fængselsvæsenets bevillinger til spirituspåvirkede motorførere nødvendigvis må indebære en forringelse af behandlingsarbejdet vedrørende fængselsvæsenets øvrige klientel. Endvidere må de nævnte udgifter sammenholdes med udgifterne til gennemførelse af øget trafikkontrol m.v., idet de to investeringsmuligheder må sammenlignes med hensyn til trafiksikkerhedseffekt.

c) Straffelovrådet finder herefter, at det ændrede sanktionssystem bør gøre brug af bødestraffen for så vidt angår det promilleområde, hvor kriminaliseringen må siges at bygge på generelle erfaringer vedrørende den indtrådte påvirkning. Ved højere promiller bør faren ved handlingen føre til, at man fortsat markerer den samfundsmæssige vurdering af overtrædelsen ved at bygge på frihedsstraf. Rådet foreslår derfor, at den almindelige straf for kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvor der ikke har foreligget konkret fareforvoldelse af den ovenfor side 62 nævnte karakter og hvor alkoholkoncentrationen i blodet har ligget mellem 0,8 o/oo og 1,20 o/oo - som følge af måleusikkerhedstillægget/mellem 0,95 o/oo og 1,35 o/oo - bliver en bødestraf.

Med henblik på visse særlige tilfælde har rådet dog fundet det rigtigt at åbne mulighed for anvendelse af frihedsstraf. Der tænkes herved først og fremmest på visse gentagelsestilfælde, men det er ikke rådets tanke, at der i tilfælde af gentagelse rutinemæssigt skal anvendes frihedsstraf. Der bør ved afgørelsen af dette spørgsmål lægges vægt såvel på antallet af tidligere spirituskørsler som på intervallet mellem disse kørsler. Frihedsstraf skal

endvidere efter rådets opfattelse kunne anvendes under andre særlig skærpende omstændigheder, f.eks. i tilfælde, hvor en relativ høj blodalkoholkoncentration har foreligget, og der samtidig har været tale om kørsel af en vis konkret farlighed.

Ser man alene på et område, der ligger over en grænse på 0,8 o/oo, kan der ud fra generalpræventive betragtninger tænkes fremført en betænkelighed ved anvendelse af bødestraf. Hvis man mener, at den strafferetlige reaktion har sine væsentligste generalpræventive virkninger i kraft af den ubetingede frihedsstrafs centrale placering, kan man befrygte, at muligheden for at slippe med bøde vil indvirke på de motorkørende holdninger og forestillinger og skabe en mere almindelig risiko for, at hæmningsmod at føre motorkøretøj efter indtagelse af spiritus falder bort, - selv om der er tale om en udvidelse af det kriminaliserede område. Straffelovrådet har dog ikke ment at burde lægge afgørende vægt på dette synspunkt. En ændring af reglerne i den foreslåede retning vil have den mærkbare virkning, at nye kategorier af spirituspåvirkede motorførere rammes af straf, og det er, som nærmere omtalt nedenfor, straffelovrådets opfattelse, at der indenfor dette nykriminaliserede område bør være tale om meget følelige bøder.

Det ville desuden efter straffelovrådets opfattelse være meget uheldigt, om den foran omtalte højst usikre generalpræventive betragtning vedrørende frihedsberøvelsens generalpræventive virkning, skulle bevirke, at man på dette område fortsat låser sig fast i en reaktionspraksis, som ved et næsten ufravigeligt krav om ubetinget frihedsstraf helt skiller sig ud fra de kriminalpolitiske synspunkter, som anlægges over for den kriminalitet, der består i overtrædelse af straffeloven.

Det er rådets opfattelse, at de bøder, der skal bringes i anvendelse i de tilfælde, hvor blodalkoholkoncentrationen har ligget mellem 0,8 og 1,20 o/oo, skal ligge på et betydeligt højere niveau, end det man i øvrigt arbejder med over for færdselslovs-overtrædelser. Det har under rådets overvejelser været nævnt, at førstegangsbøden - også under hensyn til længden af den frihedsstraf, som bøden er et alternativ til, - skulle ligge omkring en måneds nettoindtægt (efter at skatten er trukket). Rådet har dog ikke ment, at burde formulere en regel herom, idet udmålingen af bøden må ske under hensyntagen til den pågældendes samlede økonomiske forhold, herunder hans inkomstniveau, formue, forsørgerbyrder m.m.

d) I det formentlig relativt begrænsede antal tilfælde, hvor den hidtidige regel i færdselslovens § 16, stk. 1, bringes i anvendelse, er det straffelovrådets opfattelse, at den almindelige sanktion bør være frihedsstraf. Det skal dog ikke være udelukket at give bødestraf under i øvrigt formildende omstændigheder.

e) Om længden af de anvendte frihedsstraffe udtaler færdsels-sikkerhedskommissionen, 1969-betænkningen, side 41, at de formentlig må 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."

Straffelovrådet kan slutte sig til dette standpunkt. Efter straffelovrådets opfattelse skulle en strafskærpelse, hvis den - under hensyn til den gældende relativt ringe opdagelsesrisiko - skulle have afgørende præventiv virkning, fastsætte så overordentlig strenge straffe, at det ud fra de almindelige kriminalpolitiske synspunkter, der i øvrigt lægges til grund for vor straffelovgivning, ville være klart uacceptabelt. Selv om man tænkte sig væsentlige strafskærpelser, ville det være højst usikkert, om man herved opnåede nogen nævneværdig forøgelse af straffenes generalpræventive effekt. De mest mærkbare virkninger af en sådan ændring i praksis ville være, at straffenes sociale følger for de domfældte blev langt alvorligere end nu, og at det ovenfor omtalte behov for nye anstalter indenfor fængselsvæsenet ville antage endnu større dimensioner.

For så vidt angår betydningen af straffens størrelse for den enkelte domfældte, ønsker rådet at fremhæve, at dette problem i meget høj grad er bestemt af, om normalstraffen for spirituskørsel bør kunne afsones i en ferieperiode. Det kan fra nogle sider tænkes anført, at dette hensyn må være uden betydning for fastlæggelsen af det straffniveau, som findes kriminalpolitisk hensigtsmæssigt, og at det måske tilmed er et argument for en strafskærpelse, at man giver straffen dens tilsigtede virkning ved at bringe den udenfor den i nogen grad beskyttede form, som består i, at fuldbyrdelsen kan finde sted i en ferieperiode. Straffelovrådet deler ikke dette synspunkt, Straffens væsentligste virkninger må antages at være knyttet til den kendsgerning, at den er ubetinget. Der er selv til korte ubetingede frihedsstraffe knyttet en risiko for betydelige sociale skadevirkninger, og det må anses som et stort gode, hvis man uden tab af væsentlige præventive virkninger

kan holde straffens længde indenfor en sådan ramme, at mange domfældte undgår de yderligere sociale skadevirkninger, der består i tab af arbejde o.l. Man må i øvrigt regne med, at allerede et strafniveau på 20 dages hæfte kan bevirke en social ulighed, idet muligheden for at skaffe sig 20 dages sammenhængende ferieperiode gennemgående vil være større, jo højere domfældte socialt er placeret.

Ud fra alle de anførte synspunkter har rådet ment, at man må tage op til ny overvejelse, om ikke den for nogle år siden gennemførte skærpelse af normalstraffen fra 14 til 20 dages hæfte alt i alt var et tilbageskridt eller i al fald en ændring, hvis fordele ikke kan opveje de menneskelige og økonomiske tab, der var forbundet med den. Rådet vil finde det velbegrundet, at man ved førstegangsovertrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, og § 16, stk. 2, i tilfælde hvor alkoholkoncentrationen ligger mellem 1,2 o/oo og 1,5 o/oo (på grund af måleusikkerhedstillægget / gennemsnitligt, 1,35 o/oo og 1,65 o/oo), og der ikke foreligger skærpene omstændigheder, anvendte 14 dages hæfte. Foreligger der skærpene omstændigheder, eller ligger promillen over 1,50 (1,65), må der ske en videre nuancering af frihedsstraffen.

f) Ved vurderingen af sanktionsspørgsmålet har rådet overvejet, hvorvidt og i bekræftende fald i hvilket omfang der kunne være behov for betingede afgørelser med vilkår om tilsyn og behandling.

Med henblik på at få nærmere oplysninger om de spirituspåvirkede motorførere har rådet, som det fremgår af det ovenfor side 33, anførte, dels ladet anstille, dels fået forelagt nogle undersøgelser om beskaffenheden af det klientel, som domfældes for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1.

Målet med den af Kriminalistisk Institut foretagne undersøgelse har været at finde frem til, om der kunne konstateres en sammenhæng mellem spirituskørsel og mere varige alkoholproblemer. Såfremt en sådan sammenhæng findes, har rådet fundet det vigtigt at få den fastlagt med henblik på at opnå et bedre og mere nuanceret reaktionssystem over for de pågældende, herunder eventuelt anvendelse af betinget dom med vilkår om behandling mod alkoholmisbrug.

De foreliggende undersøgelser tyder på, at de spirituspåvirkede motorførere ikke repræsenterer et typisk udsnit af befolkningen, men at der indenfor gruppen er et væsentligt antal per-

soner, som har betydelige menneskelige og sociale problemer, herunder alkoholproblemer.

Kriminalistisk Institut har i sin undersøgelse, jfr. bilag 1, peget på forskellige grupper, hvor der er en forøget sandsynlighed for blandt alkoholpåvirkede motorførere at finde personer med alkoholproblemer. Mistanke om alkoholproblemer giver således blandt andet tidligere anholdelser for beruselse og tidligere straffelovsovertrædelser.

Ifølge institutets undersøgelse har 24% af de af denne omfattede tidligere været anholdt for beruselse, 20% har tidligere domme for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, og 45% tidligere straffelovsovertrædelser. Endvidere viser undersøgelsen, at antallet af aldrig gifte, separerede og skilte er væsentligt forøget i forhold til den normale fordeling i befolkningen.

Efter et meget groft skøn finder institutet, at man indenfor de grupper, hvor der er en forøget sandsynlighed for blandt alkoholpåvirkede motorførere at finde personer med almindelige alkoholproblemer, kan forvente at finde mellem 25% og 50%, hvor en handling mod alkoholmisbrug vil være indiceret.

Af undersøgelserne fra Møgelkær fremgår, at 33% af hæfteafsonerne dømt efter færdselslovens § 16, stk. 1, tidligere har været dømt efter straffeloven, og at 30% tidligere har været dømt for spirituskørsel. De tilsvarende tal for Horserød er henholdsvis 26% og 23%.

Også de forsøg, der er gjort for at klarlægge drikkemønstret, viser, at forbruget af spiritus er stort blandt klientellet.

Undersøgelser foretaget i Sverige viser, at en meget stor del af spritbilisterne må antages at have et alkoholproblem. Undersøgelserne tyder således på, at flertallet har et sådant alkoholproblem, at behandling er indiceret. Med udgangspunkt i dette forhold forventes den svenske Trafiknykterhetsbrottskommitté at stille forslag om, at alkoholistbehandling skal indgå i reaktionssystemet over for spirituskørsel. I alle tilfælde, hvor promillen ligger på 1,20 eller derover, forventes der at ville blive foretaget personundersøgelse, således at der, hvor det viser sig indiceret, gives betinget dom med vilkår om alkoholistbehandling. Når man ikke vil foretage personundersøgelse i sager, hvor alkoholkoncentrationen i blodet er under 1,20 o/oo, hænger det sammen med, at der ikke er praktisk mulighed for at foretage personundersøgelse i et endnu større antal sager, og at det heller ikke

af lægerne skønnes påkrævet ved de lavere promiller, idet man her kun kan forvente at finde et relativt mindre antal behandlingsstrængende.

Resultatet af de danske undersøgelser og de svenske undersøgelser har af straffelovrådet under et møde i september 1970 været forelagt professor, dr.med. Villars Lunn og overlæge, dr. med. H. Voldby, som repræsentanter for retslægerådets retspsykiatriske afdeling. Et referat af mødet er optaget som bilag nr. 4 til denne betænkning. Det blev på mødet drøftet, om man på grundlag af retsmedicinske undersøgelser og de herunder konstaterede alkoholpromiller kunne tænke sig skabt en procedure, hvor der søgtes tilvejebragt oplysninger om mere varige alkoholproblemer. Begge psykiatere tilkendegav, at det under denne forudsætning ud fra et lægeligt synspunkt ville være vigtigt at finde frem til de pågældende personer og få dem motiveret til at lade sig underkaste behandling. Erfaringerne har vist, at den afvænningsbehandling, der finder sted på grundlag af vilkår til en betinget dom ofte har bedre udsigt til at lykkes end den behandling, der skal gennemføres på helt frivillig basis. Man så derfor med sympati på muligheden for gennem betingede domme med behandlingsvilkår at hjælpe nogle mennesker med alkoholproblemer, der havde gjort sig skyldige i overtrædelse af færdselslovens § 16.

Selv om de danske undersøgelser er af begrænset omfang, viser de dog efter straffelovrådets opfattelse med tilstrækkelig tydelighed, at der består en sammenhæng mellem spirituskørsel og alkoholproblemer, og at der også blandt danske spritbilister findes en del, over for hvem alkoholistbehandling vil være indiceret.

Rådet ville også af hensyn til trafiksikkerheden finde det af væsentlig betydning, om der kunne finde en udskillelse sted af de virkelig behandlingstrængende, således at der over for disse eventuelt på grundlag af en betinget dom kunne søges gennemført en afvænningsbehandling. Rådet har derfor overvejet, hvorledes denne udskillelse nærmere kan ske. Da der af praktiske grunde ikke kan være tale om, at alle, der sigtes for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, underkastes personundersøgelse med henblik på at søge et eventuelt alkoholproblem afdækket, må der findes en provisorisk udskillelse sted af de eventuelt behandlingstrængende. Imidlertid vil det materiale i form af den kliniske lægeundersøgelse og politirapporten, som politiet er i besiddelse af, kun i de færreste tilfælde udgøre noget egnet grundlag for en så-

dan udskillelse med henblik på person-undersøgelse. Det må derfor befrygtes, at udskillelsen vil blive ganske tilfældig, såfremt der ikke gives politiet nærmere udskillelseskriterier.

Straffelovrådet har overvejet, efter hvilke kriterier en sådan udskillelse kunne ske, og man har ment at kunne pege på nogle grupper af tilfælde, hvor personundersøgelse vil være indiceret. Der tænkes herved på tilfælde, hvor den pågældende motorfører tidligere har gjort sig skyldig i spirituskørsel, eller forholdsvis nylig - f.eks. inden for et år - i øvrigt har været anholdt for beruselse. Der tænkes endvidere på tilfælde, hvor der i oplysninger fra tidligere personundersøgelse eller tidligere tilsynsforløb eller institutionsanbringelse er holdepunkter for, at en (ny) personundersøgelse vil være indiceret. Også oplysninger om, at den sigtede er eller for nylig har været undergivet alkoholistbehandling, vil kunne begrunde, at der foretages personundersøgelse. Oplysninger om de nævnte forhold vil til dels kunne fås gennem rigsregistraturen.

Rådet er opmærksom på, at de nævnte indikationer for et forsorgsbehov ikke er udtømmende og derfor alene kan have karakter af en foreløbig løsning. Der bør arbejdes videre med problemet navnlig fra lægelig psykiatrisk side, jfr. herved også bilag 4 .

Som følge af de nævnte vanskeligheder i udskillelsen af de behandlingstrængende og den manglende kapacitet i alkoholistforsorgen, er rådet klar over, at det ikke på indeværende tidspunkt kan anses for realistisk at regne med et betragteligt antal forsorgsdomme. Rådet har imidlertid fundet det rigtigt at holde døren åben for betingede domme med behandlingsforanstaltninger i særlig klare tilfælde. En udvikling i denne retning vil være i overensstemmelse med den normalisering af sanktionssystemet over for spirituspåvirkede motorførere, som rådet i øvrigt tilstræber.

For de tilfælde, hvor der uanset foreliggende alkoholproblemer ikke gives betinget dom, kan rådet anbefale, at afsoningen benyttes som indgang til en senere frivillig behandling.

g) Udover de ovenfor anførte tilfælde, hvor behovet for lægelig ledet afvænningsbehandling kan føre til betinget dom, finder rådet endvidere at burde pege på nogle andre grupper af tilfælde, hvor betinget dom efter rådets opfattelse bør komme på tale. Der tænkes herved på personer, som efter de ovenfor angiv-

ne retningslinier skulle have frihedsstraf, men hvor der efter den allerede i dag gældende praksis sker benådning. Det drejer sig om personer, der af helbredsmæssige grunde ikke kan tåle en afsoning, eller som i forbindelse med deres spirituskørsel er blevet kvæstede, samt om personer med særlig høj alder. Navnlig i disse tilfælde kan der blive tale om at kombinere den betingede dom med en bøde.

h) Inddragelse af førerretten er en meget følelig reaktion, i mange tilfælde formentlig mere følelig end en frihedsstraf på grund af de følger, inddragelsen har for dem, som er afhængig af deres førerbevis, navnlig erhvervschatiffører. De sociale konsekvenser af den allerede gældende frakendelsespraksis er belyst gennem undersøgelserne fra Møgelkær og Horserød, jfr. s. 35. Blandt de indsatte i Møgelkær anføres således en reduceret social position hos 22% som en følge af domfældelsen for spirituskørsel, medens der i Horserød var tale om sociale følger hos ca. 25%. Den langtovervejende del af de sociale følger var fortabelse af arbejde, først og fremmest fordi førerbeviset var blevet fradømt.

Der gør sig på denne baggrund væsentlige modhensyn gældende over for tanken om at gøre bestemmelserne om førerbevisinddragelse eller praksis på dette område strengere end tilfældet er i dag.

Der er endvidere næppe grund til at tro, at en skærpelse af den mindstetid på $1\frac{1}{2}$ år, der nu anvendes i praksis, vil have væsentlig præventiv effekt. Det kan i den forbindelse nævnes, at den forlængelse af frakendelsestiden ved førstegangsforsæelser uden skærpede omstændigheder fra 1 år til $1\frac{1}{2}$ år, der skete i slutningen af 1950'erne som følge af en henstilling fra det folketingsudvalg, der behandlede forslaget til 1955-færdseksloven, jfr. Folketingstidende 1954-55, tillæg B. sp. 624 og navnlig sp. 632, så vidt man kan bedømme udviklingen, har været uden særlig effekt. En skærpelse af frakendelsestiden vil derimod med sikkerhed i en række tilfælde vanskeliggøre en senere social tilpasning.

Selv om frakendelse af førerretten i mange tilfælde kan have alvorlige sociale og økonomiske konsekvenser for den dømte, finder rådet at måtte gå ud fra, at der til selve frakendelsen er knyttet en så væsentlig præventiv virkning, at det ville være overvejende betænkeligt at foreslå nogen svækkelse i de gældende frakendelsesregler. På den anden side finder rådet, at man på grund af de nævnte sociale konsekvenser bør være forsigtig

med at udstrække frakendelsesreglens område. Som nævnt ovenfor s. 65 indebærer den foreslåede promillegrænse på 0,8 en vis udvidelse af det kriminaliserede område, begrundet i en gennemsnitsbetragtning vedrørende påvirkning. Når straffelovrådet finder anvendelsen af denne promillegrænse fornuftig, hænger det som nævnt s. 61 og s. 70 sammen med, at sanktionen forudsættes at være bøde. Hvis man i disse tilfælde lader bøden ledsages af en frakendelse af førerretten, vil den samlede reaktion kunne få en langt alvorligere karakter, som ikke er uden betænkelighed. Man må imidlertid samtidig have for øje, at bødereaktionen tænkes anvendt i området op til 1,20 ‰ (1,35 ‰), altså også i tilfælde, hvor der i dag er fast praksis for førerretsfrakendelse, og hvor straffelovrådet som ovenfor anført ikke vil kunne gå ind for, at frakendelse ikke fortsat skulle ske. For at undgå at komplicere det nye reaktionssystem med opstilling af yderligere grænser for, hvornår frakendelse skal ske i tilfælde, hvor reaktionen i øvrigt er bøde, foreslår man, at reglen om førerretsfrakendelse indenfor bødeområdet udformes fakultativt. Selv om lovreglen udformes fakultativt, vil der naturligvis intet være i vejen for, at der i praksis danner sig faste retningslinier, og som det fremgår af det ovenfor anførte, har straffelovrådet netop forestillet sig, at den fakultativt udformede regel skulle danne grundlag for opretholdelse af den nuværende praksis. Det vil sige, at rådet mener, at man skal op på promiller på 1,00 - med det sædvanlige måleusikkerhedstillæg på 0,15 ‰ - promiller på 1,15 før der i praksis sker frakendelse.

Under hensyn til de betydelige sociale og økonomiske følger for tabelse af førerretten kan have navnlig for erhvervschauffører, har straffelovrådet overvejet, om frakendelse af førerretten i tilfælde, hvor kørslen i spirituspåvirket tilstand har fundet sted uden forbindelse med de pågældendes erhverv, eventuelt burde kunne begrænses til privatkørsel.

Da en sådan ordning efter rådets opfattelse vil kunne svække den præventive virkning, der ligger i risikoen for ved spirituskørsel at miste førerretten, og da mulighederne for at påse overholdelsen af en delvis frakendelse må anses for meget små, har rådet imidlertid fundet at måtte udtale sig imod en ordning med delvis frakendelse omfattende f.eks. privatkørsel.

j) Det er undertiden blevet nævnt, at konfiskation af motor-køretøjet kunne være et middel, der var egnet til at bidrage ef-

fektivt til den strafferetlige bekæmpelse af spirituskørsel. I hidtidig praksis har dette middel ikke været taget i anvendelse, og der findes ikke særregler herom i færdselsloven.

De almindelige regler om konfiskation findes i straffelovens §§ 75-77 a (som affattet ved lov nr. 212 af 4. juni 1969). Hovedreglen om konfiskation af genstande, som har været brugt ved en lovovertrædelse, indeholdes i § 75, stk. 2, nr. 1;

"Såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser, eller særlige omstændigheder i øvrigt taler derfor, kan der ske konfiskation af

- 1) genstande, der har være brugt eller bestemt til at bruges ved strabar handling,

II

Efter den citerede bestemmelse er der hjemmel til at konfiskere et køretøj, som har været benyttet ved en (forsætlig eller uagtsom) overtrædelse af færdselsloven, herunder spirituskørsel. Reglen er fakultativ. Der er i konfiskationsreglernes forarbejder klart taget afstand fra anvendelsen af obligatoriske regler om konfiskation, bortset fra specielle områder, hvor særdeles tungtvejende hensyn taler for særregler af dette indhold, og straffelovrådets mener på forhånd at kunne se bort fra den mulighed, at en særegel om obligatorisk konfiskation i anledning af spirituskørsel skulle komme på tale.

For så vidt angår anvendelsen af den nugældende fakultative bestemmelse, må først bemærkes, at det har været hensigten at modvirke eventuelle tendenser til rutinemæssig eller på anden måde overdreven brug af konfiskation. Som anvendelses område for konfiskation peger straffeloven i første række på tilfælde, hvor foranstaltningen er påkrævet for at forebygge yderligere lovovertrædelser. Det kan imidlertid også udenfor dette område forekomme, at særlige omstændigheder - f.eks. et udtalt generalpræventivt behov - giver grundlag for konfiskation.

I reglernes forarbejder er der ikke holdepunkter for at antage, at færdselsforseelser udgør et område, hvor den nævnte hensyn i særlig grad gør sig gældende. Man har ganske vist udtrykkeligt fremhævet, at reglerne var affattet med henblik på at skulle omfatte sådanne overtrædelser; det er bl.a. sket på baggrund af de tidligere gældende regler, efter hvilke konfiskation af redskaber var begrænset til forsætlige forhold. Og det har været forudset, at der kunne tænkes at opstå et behov for at tage konfiskation i an-

vendelse over for visse grove færdselsforseelser. Men det har ikke været antaget, at et sådant behov allerede var aktuelt, og affattelsen af § 75, stk. 2, har vinder alle omstændigheder skullet opfordre domstolene til at foretage en kritisk prøvelse af, om konfiskation tjener et væsentligt kriminalpolitisk formål, som bør forfølges på denne måde.

Heller ikke på det nu foreliggende grundlag finder straffelovrådet anledning til at anbefale nogen praksisændring i retning af at anvende konfiskation af motorkøretøjer. Det kan næppe afvises, at konfiskation kunne have en væsentlig generalpræventiv virkning, forudsat at den fandt anvendelse i mere end enkeltstående tilfælde. Men til forebyggelse af de domfældtes gentagne spirituskørsel må konfiskation antages at være et middel af begrænset effektivitet, og en praksis med hensyn til konfiskation ville formentlig understrege, at der her er tale om en formuestraf, der rammer et antal domfældte på en noget vilkårlig måde, også for så vidt angår de beløb, hvormed den rammer de pågældende, afhængigt af køretøjets værdi. Det skal tilføjes, at straffelovens regler om begrænsning af konfiskationsadgangen over for trediemand, der er ejer af den pågældende genstand, ville udelukke konfiskation i mange tilfælde, hvor køretøjet er lånt eller lejet.

Rådet ønsker dog at fremhæve - som det allerede er sket ovenfor - at straffelovens regler om konfiskation er anvendelige på dette område, og at det kan bero på den fremtidige udvikling, om der opstår et væsentligt øget behov for at tage dette middel i anvendelse. Det skønnes rimeligt, at antage, at tidspunktet herfor ikke vil indtræde, før man har haft lejlighed til at følge virkningerne af lovændringer med hensyn til promillegrænser m.v.

C. Supplerende strafferetlige spørgsmål.

1°. Indtagelse af spiritus efter kørslen.

Som det fremgår af 1969-betænkningen side 54-55, har færdselssikkerhedskommissionen overvejet, om der bør stilles forslag om gennemførelse af en bestemmelse, hvorefter det gøres strafbart at indtage spiritus efter kørsel, hvis føreren må forstå, at der kan blive tale om en politimæssig undersøgelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand.

Ifølge den norske vegtrafikklovs § 22 andet led er det straf-

bart at indtage alkohol eller andet berusende middel i de første 6 timer efter kørslen, når den pågældende forstår eller må forstå, at der kan blive politiefterforskning på grund af kørslen. Ifølge oplysninger fra det norske justisdepartement ligger det årlige antal sager, i hvilke der rejses tiltale efter den nævnte bestemmelse, på omkring 21-25. I sager, hvor det er usikkert, når sigtede har drukket, rejses der normalt tiltale både for spirituskørsel, vegtrafikklovens § 22 første led og for indtagelse af spiritus efter kørslen, vegtrafikklovens § 22 andet led (alternativt).

Sanktioner for overtrædelse af det norske forbud mod indtagelse af spiritus efter kørslen er fængselsstraf eller bøde. Dertil kommer administrativ inddragelse af førerretten i mindst 1 år.

Det er straffelovrådet bekendt, at den svenske trafiknykterhetsbrottskommitté har fundet det rigtigst at fremlægge et forslag om efterfølgende indtagelse af spiritus svarende til den norske regel til overvejelse for de svenske myndigheder.

Det danske færdselssikkerhedskommission er imidlertid bl.a. af principielle grunde meget tilbage fra at foreslå en regel som den nævnte optaget i færdselsloven. Man har således bl.a. henvist til, at det bortset fra bestemmelsen i færdselslovens § 29 om forpligtelser ved færdselsuheld er gældende dansk ret, at en sigtet ikke alene kan undlade at udtale sig, men også straffrit kan modvirke undersøgelsen imod ham.

Kommissionen har endvidere henvist til, at overtrædelse af en bestemmelse om efterfølgende indtagelse af spiritus formentlig måtte belægges med en meget hård straf¹, for at den nødvendige prævention kan opnås. Imidlertid vil der efter kommissionens mening ikke med rimelighed kunne blive tale om lige så hård straf som for kørsel i spirituspåvirket tilstand, og næppe højere straf end bødestraf.

Selv om en regel som den norske må antages at være egnet til at modvirke ikke blot faktisk indtagelse af spiritus efter kørslen, men også usande påstande herom, og således vil kunne lette efterforskningen, er straffelovrådet enigt i, at en bestemmelse som den nævnte af de anførte grunde ikke bør søges indført i dansk ret.

2°. Særligt om spirituspåvirkede knallertførere og cyklister.

Under forudsætning af, at tanken om indførelse af en lavpromilleregulering ved 0,5 o/oo opgives, finder straffelovrådet intet at indvende imod, at de for førere af motordrevne køretøjer foreslåede regler, herunder 0,8 - promillereglen, også finder anvendelse på knallertførere. Selv om der består en ikke ringe forskel i farligheden mellem knallertkørsel og kørsel med motordrevet køretøj, synes de grundlæggende regler for kørsel at måtte være ens. Forskellen i farlighedsgraden må herefter finde udtryk i de reaktioner, der bringes i anvendelse over for de respektive spirituspåvirkede førere. Erfaringerne gennem ulykkesstatistikken har vist, at berusede knallertførere først og fremmest er farlige for sig selv. Det er derfor straffelovrådets opfattelse, at den almindelige reaktion over for spirituspåvirkede knallertførere bør være straf af bøde, og at dette også bør gælde ved de højere promillegrader. Undtagelse herfra bør alene gælde i visse gentagelsestilfælde, hvor hæfte eller fængsel vil kunne anvendes.

For cyklisters vedkommende finder straffelovrådet ikke anledning til at ændre den gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 2. Dog bør de strafferetlige følger af at føre cykel i spirituspåvirket tilstand formuleres i overensstemmelse med den foreslåede lempelse for knallertkørsel.

3 . Særligt om spirituspåvirkede førere af andre befordringsmidler.

I lov nr. 252 af lo. juni 1960 om luftfart findes i § 50 en bestemmelse om, at ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i en stilling, hvortil der kræves certifikat (pilot, navigatør, telegrafist og mekaniker), 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 på 0,40 o/oo eller derover.

Overtrædelse af bestemmelsen straffes i henhold til § 149 med hæfte eller fængsel indtil 2 år. Under særlig formildende omstændigheder kan bødestraf dog anvendes. Samtidig kan retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj i henhold til § 150 frakendes i normalt ikke under 1 år.

Der findes ikke i særlovgivningen tilsvarende bestemmelser om den, der i spirituspåvirket tilstand fører tog eller skib. Over for sådanne personer vil straffelovens § 138 kunne bringes

i anvendelse. Efter denne bestemmelse straffes den, som forsætligt eller ved grov uagtsomhed bringer sig i beruset tilstand, med bøde eller hæftej hvis han i denne tilstand udsætter andre personer eller betydelige formueværdier for farer. Under skærpende omstændigheder, navnlig når betydelig skade er sket, samt i gentagelsestilfælde kan straffen stige til fængsel i 6 måneder. Bestemmelsen er i praksis anvendt både over for berusede togførere og berusede skibsførere.

Det er efter straffelovrådets opfattelse utilfredsstillende, at der for så vidt angår tog- og skibsførere ikke findes nogen speciel bestemmelse, således at man er henvist til at bruge straffelovens § 138, der for at kunne anvendes forudsætter "beruset tilstand" og konkret fare for andre eller betydelige formueværdier. Straffelovrådet er klar over, at det rejste spørgsmål falder uden for rådets aktuelle opgave, men man har fundet det rimeligt i den givne sammenhæng at henlede opmærksomheden på forholdet.

Om førere af sporvogne gælder efter færdselslovens § 54, stk. 2, reglerne i § 16, stk. 1 og 3-5 om spirituspåvirkning.

Bortset fra bestemmelsen om en fast promillegrænse (0,4 0/00), der er en følge af Danmarks tiltræden af internationale aftaler på luftfartens område, svarer bestemmelsen i luftfartslovens § 50 stort set til færdselslovens §§ 15 og 16.

Strafferammerne i de nævnte love er endvidere stort set de samme, dog at strafferammen i luftfartsloven går op til fængsel indtil 2 år.

Som det vil fremgå af det foranstående, omfatter færdselsloven af "andre" befordringsmidler alene sporvogne. Der er efter rådets opfattelse ingen grund til at ændre dette forhold eller til fra færdselslovens område at udskille bestemte færdselstyper som f.eks. lillebiler, busser m.v.

De foreslåede promilleregler bør efter rådets opfattelse også finde anvendelse på spirituspåvirkede førere af sporvogne. Der må derfor i § 54, stk. 2, indføjes en henvisning til promille-reglerne.

4°. Overladelse af motordrevet køretøj til spirituspåvirket fører.

Efter færdselslovens § 16, stk. 3, er det forbudt at overlade føringen af blandt andet motordrevet køretøj til en person, der er påvirket af spiritus s om angivet i § 16, stk. 1.

Det er antaget, at bestemmelsen i færdselslovens § 16, stk.

3, omfattes af straffelovens § 23, jfr. Bjarne Frandsen Håndbog i færdselslovgivning 1960 side 77. Uanset dette har straffelovrådet fundet det rigtigt at bevare den gældende bestemmelse i § 16, stk. 3, i færdselsloven. Man har blandt andet ud fra pædagogiske synspunkter fundet, at der i færdselsloven bør være regler, der regulerer den ved spirituskørsel hyppigst forekommende form for medvirken. Rådet er imidlertid opmærksom på, at andre former for medvirken end de, der omfattes af § 16, stk. 3, vil kunne straffes efter straffelovens § 23. Kontoret for politisager i København har i denne forbindelse oplyst, at man har haft en del sager, hvor en person har hjulpet en påvirket person med at starte hans bil. "Hjælperen" er i disse sager blevet straffet for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, jfr. straffelovens § 23.

Der er i færdselssikkerhedskommissionen enighed om, at bestemmelsen i § 16, stk. 3, skal opretholdes. Et flertal af kommissionens medlemmer finder dog, at det tillige skal være strafbart at overlade køretøjet til en person, som gør sig skyldig i overtrædelse af 0,8 o/oo-reglen.

Et mindretal i kommissionen finder ikke, at kriminaliseringen af overladelse bør knyttes til en fast promilleregulering, men fortsat bør hvile på et "klinisk" skøn fra overladerens side.

Til domfældelse efter den gældende § 16, stk. 3, kræves, at den ejer, der overlader føringen af sit køretøj til en anden person, indså eller burde indse, at den pågældende var så påvirket af spiritus, at han egnethed som fører in concreto måtte anses for reduceret.

oratielovrådet finder ikke grundlag for at ændre denne retstilstand, og finder det derfor rigtigst, at deliktet beskrives som overladelse til en person, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

VIII.

Sager om overtrædelse af færdselslovens § 16 - statsadvokatsager eller politisager?

Efter færdselslovens § 69, stk. 2, behandles sager om overtrædelse af færdselsloven 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. I disse tilfælde er sagerne statsadvokatsager.

De foreslåede ændringer af § 16, herunder forslaget om indførelse af faste promillegrænser, rejser det spørgsmål, om ikke sager for overtrædelse af § 16 fremover kan behandles som politisager uden medvirken af domsmænd.

Indføres de foreslåede promilleregler på 0,8 o/oo og 1,2 o/oo, må man regne med, at flertallet af de sager, der rejses for overtrædelse af færdselslovens § 16, vil være sager, der alene angår overtrædelse af promillereglerne. Et meget stort antal af disse sager vil utvivlsomt kunne fremnes som tilståelsessager efter retsplejelovens § 925. I de sager, der ikke vil kunne fremmes på denne måde, må bevisvurderingen overvejende antages at angå rent tekniske beviser. Under hensyn hertil samt til, at sanktionsfastsættelsen også i fremtiden i overvejende grad må antages at ske efter et takstsystem, finder straffelovrådet ingen betænkeligheder ved, at disse sager for overtrædelse af den faste promillegrænse behandles som politisager uden medvirken af domsmænd, selv om der under sagen opstår spørgsmål om frakendelse af førerretten.

Imidlertid vil en regel om, at promille sagerne skal behandles som politisager, men ikke andre sager om overtrædelse af § 16, der kan medføre frakendelse af førerretten, antagelig hyppigt give anledning til afgrænsningsvanskeligheder.

Under hensyn til de nævnte uheldige konsekvenser samt til det principielt uheldige i, at i det væsentlige ligeartede sager skal behandles efter to forskellige systemer, må straffelovrådet finde det rigtigst, at alle sager for overtrædelse af færdselslovens § 16 behandles efter samme regler. Antallet af sager for overtrædelse af færdselslovens § 16, hvor promillereglen ikke kan bringes i anvendelse, må antages at blive beskedent i forhold til antallet af sager for overtrædelse af promillereglen, og straffelovrådet finder det derfor ubetænkeligt at drage den konsekvens, at alle sager for overtrædelse af § 16, bør behandles som politisager uden medvirken af domsmænd.

En sådan ændring, bør efter straffelovrådets opfattelse ikke medføre nogen indskrænkning i den bestående adgang til at foretage anholdelser og ransagning m.v. Dette vil være i strid med ønsket om at skabe de bedst mulige opdagelsesmuligheder, jfr. ovenfor side 47 .

Straffelovrådet skal derfor foreslå, at der, samtidig med at § 69, stk. 2, i færdselsloven ændres, således at sager om overtrædelse af § 16 i alle tilfælde skal behandles som politisager, gøres en tilføjelse til bestemmelsen, hvorefter de i lov om rettens pleje, kap. 68 (beslaglæggelse), kap. 69 (ransagning), kap. 71 (anholdelse) og kap. 72 (fængsling) omhandlede retsmidler i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1, finder anvendelse i samme omfang som i sager, som det efter de almindelige regler i lov om rettens pleje tilkommer statsadvokaten at forfølge.

Tilsvarende bestemmelser er optaget i en række nyere love, f.eks. våbenloven, pasloven, ~~loven~~ om euforiserende stoffer m.m.

Gøres spiritussagerne til politisager, skal rådet endvidere anbefale, at der hjemles obligatorisk forsvarerbeskikkelse i alle frakendelsessager. Dette kan ske ved en tilføjelse til retsplejelovens § 731, stk. 1 e.

I nogle af de af justitsministeriet indhentede erklæringer gøres det gældende, at en eventuel ændring af procesformen for sager om kørsel i spirituspåvirket tilstand også bør omfatte andre sager om overtrædelse af færdselsloven, hvori der opstår spørgsmål om frakendelse af førerretten.

Efter rådets opfattelse taler konsekvensbetragtninger for, at man, samtidig med at man afskaffer medvirken af domsmænd i sager om spirituskørsel, ophæver domsmænds medvirken i andre sager om overtrædelse af færdselsloven, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af førerretten. Da dette spørgsmål imidlertid kræver nærmere overvejelse og ikke omfattes af straffelovrådets kommissorium, er rådet dog ikke gået nærmere ind herpå.

IX.

Sammenfattende bemærkninger.

Straffelovrådets indstilling kan sammenfattes således:

1. Færdselspropagandaen vedrørende motorkørsel og alkohol bør intensiveres. Den holdningspåvirkende mulighed, de forskellige motororganisationer har over for deres medlemmer, bør udnyttes, jfr. s.
2. Der bør sættes ind med væsentlig forøget politikontrol over for spirituspåvirkede motorførere. Fremfor som nu at bygge på, at de få, der pågribes, straffes særlig hårdt, synes det rimeligere at bygge på en væsentlig større opdagelsesrisiko. Der henvises til s.
3. Som et led i bestræbelserne for at øge opdagelsesrisikoen ved spirituskørsel bør der gives politiet øget mulighed for at forlange, at motorførere og knallertførere afgiver udåndingsprøve (alcotestprøve). Dette bør kunne ske i følgende tilfælde:
 - a) hvor der er konkret mistanke om, at en motorfører er påvirket af spiritus
 - b) hvor en fører med eller uden egen skyld er blevet indblandet i et færdselsuheld med personskaade
 - c) hvor der finder en almindelig kontrol sted.Der henvises til s.
4. Straffelovrådet finder ikke,, at de fra lægelig side fremkomne oplysninger kan tages til indtægt for det synspunkt, at anvendelse af promillegrænser er principiel uforsvarlig. Rådet finder i øvrigt ikke, at spørgsmålet om forsvarligheden af at anvende faste promilleregler kan drøftes løsrevet fra spørgsmålet om, hvor promillegrænsen sættes, og hvilke sanktioner der skal være følgen af en konstateret overtrædelse. Der henvises til s.
5. Der bør ikke indføres en lavpromilleregul ved 0,5 o/oo, som af færdselssikkerhedskommissionen foreslået, jfr. s.
6. Der er behov for en regel, hvorefter et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, der har nydt spiritus i et sådant omfang, at dette under eller efter kørslen bevirker en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo (på grund af måleusikkerhedstillægget gennemsnitligt 0,95 o/oo) eller derover. Promillegrænser bør anvendes til fastlæggelse af det nedre område for idømmelse af bøder.

7. Som det i øvrigt fremgår af den under 6 anførte formulering, bør ansvar indtræde ikke blot, når promillegrænsen er nået under selve kørslen, men også når den først nås efter kørslen, *ofr. s.*
8. Den gældende regel i færdselslovens § 16, stk. 1, bør bibeholdes, selv om man indfører en promilleregulering. Det er nødvendigt i færdselsloven at have en bestemmelse, hvorefter ansvar for spirituskørsel kan pålægges uden hensyn til den eventuelle alkoholkoncentration i blodet. For at markere den indskrænkede rolle, som den hidtidige regel i færdselslovens § 16, stk. 1, forudsættes at komme til at spille i forbindelse med promillesystemet, bør formuleringen af bestemmelsen føres tilbage til den, der var gældende før færdselslovsændringen i 1955, *jfr. s.*
9. Der bør søges gennemført en normalisering af sanktionssystemet over for spirituspåvirkede motorførere, således at dette nærmes til det reaktionssystem, der anvendes over for andre lovovertrædere, *jfr. s.*

Den almindelige sanktion for kørsel i spirituspåvirket tilstand, hvor blodalkoholkoncentrationen har ligget mellem 0,8 o/oo og 1,2 o/oo (0,95 o/oo og 1,35 o/oo), og hvor der ikke foreligger konkret fareforvoldelse i forbindelse med kørslen, bør være en bøde. Har blodalkoholkoncentrationen ligget over 1,2 o/oo (1,35 o/oo) eller foreligger der overtrædelse af den hidtil gældende bestemmelse i færdselslovens § 16, stk. 1, bør frihedsstraf være den almindelige sanktion. Der henvises til *s.*

Konstateres der hos den sigtede mere varige alkoholproblemer, bør også betinget dom med vilkår om behandling med alkoholmisbrug kunne komme på tale, *jfr. s.*
10. Førerretsfrakendelse bør i princippet ske efter de hidtidige regler. Under hensyn til, at den foreslåede promillegrænse på 0,8 indebærer en vis udvidelse af det kriminaliserede område, bør førerretsfrakendelse indenfor bødeområdet være fakultativ, *jfr. s.*
11. Der bør ikke i færdselsloven indføres regler om konfiskation af det køretøj, der er benyttet ved kørsel i spirituspåvirket tilstand. Dette spørgsmål må reguleres gennem straffelovens almindelige konfiskationsregler, *jfr. s.*
12. Der bør ikke gennemføres regler, hvorefter det gøres strafbart at indtage spiritus efter afslutningen af en kørsel, hvis fø-

reren må forstå, at der kan blive tale om en politimæssig undersøgelse for kørsel i spirituspåvirket tilstand, jfr. s.

13. Den almindelige sanktion over for spirituspåvirkede knallertførere og cyklister bør være straf af bøde, jfr. s.
14. Sager om overtrædelse af færdselslovens § 16, bør, selv om der opstår spørgsmål om frakendelse af førerretten, altid behandles som politisager uden medvirken af domsmænd, jfr. s.

Lovudkast med bemærkninger.

1. Udkast til lov om ændring af færdselsloven.

I færdselsloven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961, som ændret ved lov nr. 279 af 10. juni 1970, foretages følgende ændringer:

1. § 16 affattes således:

"Et motordrevet køretøj må ikke føres eller forsøges ført af nogen, der er påvirket af spiritus i et sådant omfang, at han er ude af stand til at føre køretøjet på betryggende måde.

Stk. 2. Et motordrevet køretøj må heller ikke føres eller forsøges ført af nogen, der før kørslen har nydt spiritus i et sådant omfang, at dette under eller efter kørslen bevirker en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo eller derover.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 og 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 betryggende måde.

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

Stk. 6. Er der grund til at antage, at en person har overtrådt bestemmelserne i stk. 1-4, kan politiet fremstille *hasa* for en læge til undersøgelse, herunder til udtagelse af blod- og urinprøve til bestemmelse af alkoholkoncentrationen. Justitsministeren kan træffe nærmere bestemmelse om lægeundersøgelsen.

Stk. 7. Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han er fører af motordrevet køretøj, cykel med hjælpemotor eller hest, på grund af spiritusnydelsen ikke er i stand til at føre køretøjet eller hesten på betryggende måde, skal værten eller medhjælperen eventuelt ved tilkaldelsen af politiet søge at hindre, at han i denne tilstand fører eller forsøger at føre køretøjet eller hesten."

2. Efter § 16 indsættes:

"§ 16 a. Enhver fører af et motordrevet køretøj eller cykel med

hjælpemotor er forpligtet til på politiets begæring at underkaste sig udåndingsprøve, når

- 1) der er begrundet mistanke om, at han har overtrådt bestemmelserne i § 16, stk. 1-3,
- 2) han med eller uden egen skyld er blevet indblandet i et færdselsuheld med personskaade, eller
- 3) han er blevet standset i forbindelse med en almindelig kontrol.

Stk. 2. Vægrer han sig ved at medvirke ved foretagelsen af udåndingsprøven, er han pligtig at medvirke til den i § 16, stk. 6, nævnte lægeundersøgelse.

Stk. 3« Justitsministeren kan træffe nærmere bestemmelse om udåndingsprøven."

3. I § 54, stk. 2, ændres "§ 16, stk. 1 og 3-5" til "§ 16, stk. 1-2 og 5-7."

4. § 69 affattes således:

"Overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes med bøde,, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder, jfr. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Den, som overtræder § 16, stk. 1, straffes med hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder med bøde. På tilsvarende måde straffes den, der overtræder §§ 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 et sådant køretøj er frakendt ham.

Stk. 3. Den, som overtræder § 16, stk. 2, og §§ 54, stk. 2, og 56 sammenholdt med § 16, stk. 2, straffes med bøde, såfremt alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen ikke har oversteget 1,20 o/oo. Under skærpene omstændigheder kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 1 år. Har alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen oversteget 1,20 o/oo, er straffen hæfte eller fængsel indtil 1 år eller under særlig formildende omstændigheder bøde.

Stk. 4- ^{Den som} overtræder § 16, stk. 3 og 4, straffes med bøde. Under skærpene omstændigheder kan straffen stige til hæfte eller fængsel indtil 6 måneder.

Stk. 5. Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der i medfør af § 70, stk. 1, opstår spørgs-

mål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer. De i lov om rettens pleje kap. 68 (beslaglæggelse) kap. 69 (ransagning), kap. 71 (anholdelse) og kap. 72 (fængsling) hjemlede retsmidler finder i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1 og 2, anvendelse i samme omfang som i sager, som det efter den almindelige regler i lov om rettens pleje tilkommer statsadvokaten at forfølge.

Stk. 6. Er såvel føreren som det motordrevne køretøj, med hvilket overtrædelsen er begået, hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet tilbageholdes af politiet, indtil forskyldte bøder, sagsomkostninger, erstatningsbeløb eller præmier for lovpligtig ansvarsforsikring er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Er beløbet ikke betalt inden 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet.

Stk. 7. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 6 finder reglerne i retsplejelovens §§ 745 og 946 om beslaglæggelse af ting, der findes at burde konfiskeres, tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelsen kan kun ske, for så vidt den findes påkrævet for at sikre betaling af de nævnte beløb. Var føreren uberettiget i besiddelse af køretøjet, kan tilbageholdelse ikke ske.

Stk. 8. Reglen i stk. 6 finder ikke anvendelse med hensyn til førere, der er hjemmehørende i Finland, Island, Norge eller Sverige."

5. § 70, stk. 2, affattes således:

"Har en fører af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, før kørslen nydt spiritus i et sådant omfang, at dette under eller efter kørslen har bevirket en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo, men ikke over 1,20 o/oo, kan retten til at føre motordrevet køretøj frakendes ham, Har alkoholkoncentrationen oversteg 1,20 o/oo, eller har den pågældende på grund af nydelse af spiritus ikke været i stand til at føre køretøjet på betryggende måde, skal retten til at føre motordrevet køretøj frakendes ham, dog at frakendelse under særlige formildende omstændigheder kan undlades."

Bemærkninger til færdselslovsforslaget.

Til nr. 1 (§ 16).

Til stk. 1. Bestemmelsen svarer til den gældende regel i § 16, stk. 1, dog at ordene "ude af stand til at føre motorkøretøjet på fuldt betryggende måde" er ændret til "ude af stand til at føre motorkøretøjet på betryggende måde". Ændringen er foreslået for at markere den indskrænkede rolle, som reglen i stk. 1, forudsættes at komme til at spille i forbindelse med det promillesystem, som straffelovrådet foreslår, jfr. nedenfor under stk. 2. Formuleringen er herved ført tilbage til den, der var gældende før færdselslovsændringen i 1955. Der henvises i øvrigt til s. 31-63.

Til stk. 2. Bestemmelsen indeholder straffelovrådets forslag om indførelse af en promillegrænse ved 0,8 o/oo. Om reglen og dens nærmere begrundelse henvises til s. 64-66

Det er forudsat, at der til den nævnte promille på 0,8 skal lægges det sædvanlige måleusikkerhedstillæg, der af retslægerådet er opgivet til 0,15 o/oo, jfr. s. 64.

I modsætning til den gældende bestemmelse i § 16, stk. 1, skal ansvar efter forslaget - der anvender formuleringen: under eller efter kørslen - indtræde i de tilfælde, hvor promillen først er nået op på 0,8 efter kørslens afslutning. Om begrundelsen herfor henvises til s. 66-68.

Det er forudsat, at der i de tilfælde, hvor der skal ske en tilbageberegning for at udfinde promillen på kørselstidspunktet, regnes med den fer tiltalte gunstigste tilbageberegningspromille, der af retslægerådet er opgivet til 0,10 i timen, jfr. s. 67.

Om overtrædelse af promillereglen henvises til bemærkningerne nedenfor til § 69.

Til stk. 3. Kørsel med cykel med hjælpemotor i spirituspåvirket tilstand omfattes efter gældende ret af § 16, stk. 2. Når straffelovrådet har foreslået en selvstændig bestemmelse om knallertkørsel beror det på de forskellige strafferetlige retsfølger, der efter straffelovrådets forslag skal være knyttet til henholdsvis kørsel med bil og knallertkørsel. Der henvises til bemærkningerne nedenfor til § 69 samt til s. 82.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til den gældende regel i § 16, stk. 2, dog at ordene "føre cyklen eller hesten på fuldt betryggende måde" på tilsvarende måde som i stk. 1, er ændret til "fø-

re cyklen eller hesten på betryggende måde". Bestemmelsens område er dog blevet indsnævret, idet der som nævnt ovenfor er givet en særlig regel for knallertkørere, jfr. herved færdselslovens § 2.

Til stk. 5. Bestemmelsen svarer til den gældende regel i § 16, stk. 3. Som anført s. 84 har straffelovrådet ikke ment at kunne knytte kriminaliseringen af overladelse til en fast promille-regel.

Til stk. 6 og 7. Bestemmelserne svarer til de gældende regler i § 16, stk. 4 og 5 med enkelte redaktionelle ændringer.

Til nr. 2 (§ 16 a).

Til stk. 1. Medens ingen efter gældende ret har pligt til at underkaste sig udåndingsprøve, pålægger bestemmelsen nu enhver fører af et motordrevet køretøj, eller cykel med hjælpemotor en sådan pligt i visse angivne tilfælde. Om den nærmere begrundelse for forslaget og dets praktiske gennemførelse henvises til s. 43-5.

Udåndingsprøve skal efter forslaget blandt andet kunne forlanges i tilfælde, hvor en person er blevet standset i forbindelse med en almindelig kontrol. Det er forudsat, at der herved kan være tale om en kontrol, der alene retter sig mod spirituspåvirkethed, og ikke tillige mod andre færdselsmæssige mål.

Til stk. 2. Bestemmelsen fastslår, hvad der skal gælde, såfremt en person vægrer sig ved at medvirke ved foretagelsen af udåndingsprøven, jfr. s. 53.

Til stk. 3. Spørgsmålet om den teknik, der skal anvendes ved undersøgelserne, er efter straffelovrådets opfattelse ikke egnet til regulering i loven, men bør bero på administrative forskrifter, der udfærdiges af justitsministeren. I de administrative forskrifter vil der også kunne tages stilling til, hvornår og af hvem rutineundersøgelser kan foretages.

Til nr. 3 (§ 54, stk. 2).

Ændringen er en følge af de foreslåede ændringer i § 16. Sporvognsførere bør være underkastet regler svarende til § 16, der også gælder f.eks. buschauffører. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne s. 82-83.

Til nr. 4 (§ 69).

Til stk. 1. Bestemmelsen svarer til den gældende regel i § 69,

stk. 1, 1. pkt., og fastsætter den almindelige strafferamme for overtrædelse af færdselsloven.

Til stk. 2. Bestemmelsen modsvarer den gældende regel i § 69, stk. 1, 2. pkt. Om den fremtidige betydning af denne regel ved siden af promilleregelen henvises til s.72

Til stk. 3. Bestemmelsen fastsætter de reaktioner, der kan anvendes, når promillereglen i § 16, stk. 2, er overtrådt. Har alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen ikke oversteg 1,20 o/oo, skal den almindelige sanktion være en bøde, medens den almindelige straf, hvis blodalkoholkoncentration har ligget højere, skal være frihedsstraf. Om bestemmelsen og de overvejelser straffelovrådet har gjort sig blandt andet vedrørende anvendte bøders størrelse henvises til s. 70-71.

Domfældelse for overtrædelse af promillereglen kræver efter de almindelige regler om strafferetlig tilregnelser i subjektiv henseende, at føreren har handlet forsætligt eller uagtsomt, d.v.s. at han har ført motordrevet køretøj, uagtet han indså eller burde indse, at hans indtagelse af alkohol før kørslen kunne medføre en promille, der oversteg den fastsatte grænse,,

Spørgsmålet om subjektiv skyld vil kun yderst sjældent kunne give anledning til nærmere bevisførelse, idet forholdet, når spiritusindtagelsen har bevirket en alkoholkoncentration i blodet på 0,8 o/oo (0,95 o/oo) eller derover, i alle normaltilfælde vil blive karakteriseret som i hvert fald uagtsomt. Der vil dog kunne forekomme særlige tilfælde, hvor tilregnelserkravet ikke er opfyldt. Man kan således nævne sager, hvor den pågældende ikke har været bekendt med, at den vædske han indtog var spiritus, idet han f.eks. var ført bag lyset herom af andre.

Til stk. 4. I overensstemmelse med det ovenfor s. 62 anførte har straffelovrådet foreslået, at den almindelige reaktion over for spirituspåvirkede førere af knallerter, cykler eller heste skal være bøder.

Til stk. 5. Bestemmelsen modsvarer til dels den gældende regel i § 69, stk. 2. Som efter denne bestemmelse skal sager, hvor der efter § 70, stk. 1, om groft uforsvarlig kørsel m.v. opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, fortsat være statsadvokatsager. Derimod skal sager om spirituskørsel efter forslaget altid behandles som politisager uden medvirken af domsmænd, selv om der opstår spørgs-

mål om frakendelse af førerretten. Om den nærmere begrundelse herfor henvises til s. 85-86.

Da den foreslåede ændring imidlertid ikke bør medføre nogen indskrænkning i den bestående adgang til at foretage anholdelser, ransagninger m.v., har man gjort retsplejelovens regler herom anvendelige i sager om overtrædelse af § 16, stk. 1 og 2.

Til stk. 6-8. Bestemmelserne svarer ganske til de gældende regler i § 69, stk. 3-5.

Til nr. 5 (§ 70, stk. 2).

Efter bestemmelsen er reglen om førerretsfrakendelse indenfor det af straffelovrådet foreslåede bødeområde, jfr. ovenfor under § 69, stk. 3, udformet fakultativt. Om den nærmere begrundelse herfor henvises til s. 78 Falder forholdet udenfor det nævnte bødeområde, er frakendelse af førerretten som efter gældende ret obligatorisk, medmindre der foreligger særlig formildende omstændighed.

2. Udkast til lov om ændring i lov om rettens pleje.

I lov om rettens pleje, jfr. lovbekendtgørelse nr. 609 af 19. december 1969, foretages følgende ændring:

§ 731, stk. 1, affattes således:

"når tiltale er rejst i politisager, i hvilke der skønnes at blive spørgsmål om anvendelse af højere straf end bøde og hæfte, eller i hvilke der skønnes at blive spørgsmål om frakendelse af retten til at være eller blive fører af motordrevne køretøjer, hvortil der kræves førerbevis."

Bemærkninger til retsplejelovsforslaget.

Retsplejelovens § 731 giver regler om forsvarerbeskikkelse. Efter de gældende regler er der obligatorisk forsvarerbeskikkelse i statsadvokatsager, medens dette ikke gælder alle politisager. Da frakendelse af førerretten kan indebære meget alvorlige konsekvenser for lovovertræderen, jfr. ovenfor s. 77, har man fundet det rimeligt at foreslå en særlig regel indføjet i retsplejeloven,

stk. 0,

hvorefter den i færdselsloven § 69/foreslåede ændring, der vil gøre spiritussager til politisager, ikke medfører, at den obligatoriske forsvarerbeskikkelse falder bort, hvor der skønnes at blive tale om frakendelse af førerretten.

302 mandlige, københavnske, spir-
rituspåvirkede motorførere

ved

Karl Ø. Christiansen

Kommentar til tabeller vedrørende 302 mandlige, københavnske, spirituspåvirkede motorførere.

I. Materiale.

Materialet består af 302 mænd anholdt i København i månederne april, maj, juli, september, november 1962 og februar 1963 og dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1. Det er udtaget af et større materiale omfattende 404 anholdte personer. Af disse er 102 personer, nemlig 2 kvinder og 100 ikke-dømte mænd, udskilt. - At vi bevæger os på et område, hvor de¹⁰ skulde kriminalitet er særlig stor, skal understreges; men betydningen heraf lader sig ikke belyse i en undersøgelse, der udelukkende beskæftiger sig med registreret kriminalitet. Christie m.fl. (1965) fandt blandt 1820 sessionsfremmødte i Oslo 13%, der indrømmede promillekøring, og Anttila (1966) i et lignende materiale fra Helsingfors 15%.

Om materialets repræsentativitet skal følgende anføres:

1. Det omfatter kun de sager, hvorom oplysninger er tilsendt Københavns politis sociale hjælpetjeneste.

2. Materialet er næppe fuldstændigt, men det er ikke sandsynligt, at reduktionen er større end for berusersagernes vedkommende (se Kriminalistisk Instituts beruserundersøgelse, marts 1970, s. 5).

I hele året 1961 tilgik der hjælpetjenesten meddelelse om 960 personer anholdt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1. Herefter skulle man forvente ca. 480 anholdt i de nævnte 6 måneder. Reduktionen er altså nogenlunde den samme som for de egentlige berusere.

3. Det kan ikke udelukkes, at udvalget er skævt. På en del af de punkter, hvor der har været mulighed for at sammenligne med hjælpetjenestens materiale fra 1961, har der dog ikke vist sig større forskudninger.

Der er således god overensstemmelse med hensyn til alder, fødested, civilstand og drikkested.

Derimod stemmer det ikke helt så godt overens med Frode

Henriksens materiale fra Møgelkær. Dels er der i "nærværende materiale nogle flere i aldersklassen 50-59 år, der enten kan være overrepræsenteret eller særlig udsat for at blive domfældt (jfr. Frode Henriksen, s. 2), dels findes der her 45% straffelovsovertrædere nod 33\$ i Møgelkærmaterialet. Man må dog ved en vurdering af disse forskelle have i erindring, at Møgelkærmaterialet dækker hele landet, omend det overvejende "består af københavnere, og at det er fra 1969-70. Det første af disse to forhold kan bidrage til, men ikke fuldt ud forklare forskellen med hensyn til forekomsten af straffelovskriminalitet i de to materialer. Aldersforskellen er antagelig forklaringen på en forøget hyppighed af gifte i Frode Henriksens materiale. - Tallene i Horserødmaterialet er for små til, at man med udbytte kan foretage sammenligninger.

Som konklusion af disse sammenligninger tør det, selv om de langt fra er udtømmende, siges, at de kun i én henseende tyder på, at det her foreliggende materiale ikke er repræsentativt, nemlig med hensyn til de undersøgte belastning med straffelovskriminalitet. Det kan ikke udelukkes, at de berusede motorførere, hvorom oplysninger er tilsendt hjælpetjenesten, i social henseende er ugunstigere placeret end gruppen som helhed.

II. Resultater.

I det følgende skal gengives nogle af undersøgelsens vigtigste tabeller, idet korte kommentarer knyttes til hver enkelt.

A. Marginalfordelinger.

1. Kriminografiske data.

Tabel 1. Alder ved anholdelse.

	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-	Ialt
Abs.tal	27	51	49	37	39	30	23	46	302
%	9	17	16	12	13	10	8	15	100

Som det ses, falder maksimum i 20-29-års alderen (33%); derefter følger 30-39-års alderen (25%). Den af Frode Henriksen på-

viste forhøjelse for de 50-59-årige forekommer ikke i dette materiale.

Sammenligner man alder ved første anholdelse for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, finder man naturligt nok, at alderen ved den aktuelle anholdelse er højere. Nogen stærk forskydning er der dog ikke tale om. - En sammenligning med aldersfordelingen for anholdte berusere i København viser, at disse er væsentlig ældre.

Tabel 2. Fødested.

	Kbh.+forstæder	Provinsby	Land	Udland	Ialt
Abs.tal	155	70	68	9	302
%	52	23	22	3	100

Ved sammenligning med beruserne er der grund til at bemærke, at disse tæller 17% født i udlandet med 3% i spritbilistmaterialet. Forklaringen ligger lige for, og det gør også forklaringer på, at der er særlig mange født i København og forstæderne (52% mod 40% i berusermaterialet).

Tabel 3. Drikkested.

	1	2	3	4	5	
	Porte, gade gårde, parker	Havn, skib arb.plads	Bevært- ning	Hjemmet, privat	Uoplyst	Ialt
Abs. tal	12	92	157	27	14	302
%	4	30	52	9	5	100

1. Porte osv. omfatter også alle kombinationer med 2, 3 eller 4, altså alle tilfælde, hvor de under 1 nævnte drikkesteder er forekommet mindst 1 gang.

2. omfatter også kombinationer med 3 og 4.

3. omfatter kun kombinationer med 4.

4. omfatter alene drikkeri i hjemmet og/eiler hos private.

Det er bemærkelsesværdigt, at kun 4% har drukket i porte, gårde, gader, parker og lignende, i betragtning af begrebets vide definition. I øvrigt er der grund til at være opmærksom på, at 30% har begyndt eller fortsat drikkeriet på arbejdspladsen, i havnen eller på skib; sandsynligvis har nogle af dem fortsat

med at drikke på bevertning. Over halvdelen har drukket på bevertning, nemlig 52% af nogle af de foran nævnte 4 + 30%.

Det gælder altså også for spritbilister, at værtshuset er det hyppigst forekommende drikkested.

Tabel 4. Drikkevarernes art.

Øl, øl+vin, vin	Stærksprit, evt. i forbindelse in. andet	Uoplyst	Ialt
204	86	12	302
68	28	4	100

En sammenligning med berusermaterialet eller Frode Henriksens materiale er ikke mulig. Man må nøjes med at notere, at mere end to trediedele har drukket øl eller vin og over en fjerdel stærksprit. Det sidste er det mest bemærkelsesværdige.

Anholdelsestidspunktet kan på grund af den måde, hvorpå materialet er udvalgt, kun belyses for så vidt angår ugedag og klokkesiet. Tabel 5 viser, som man ville vente, at fordelingen langt fra er jævn.

Tabel 5. Anholdelsestidspunktet.

Ugedag	Klokken						Ialt	%
	p-4	5-8	9-12	13-16	17-20	21-24		
Mandag	10	2	0	5	11	10	38	13
Tirsdag	10	3	1	1	3	6	24	8
Onsdag	8	2	0	1	10	5	26	9
Torsdag	12	2	3	7	10	11	45	15
Fredag	20	4	1	7	11	12	55	18
Lørdag	22	8	4	5	13	17	69	23
Søndag	23	9	1	2	7	3	45	15
Ialt	105	30	10	28	65	64	302	100
%	35	10	3	9	22	21		

Anholdelseshyppigheden er størst lørdag og lavest tirsdag og onsdag. En stigning viser sig torsdag og faldet efter lørdagens kulmination er markant allerede om søndagen,,

I tidsrummet mellem kl. 4 og 16 anholdes der kun få alkoholpåvirkede motorførere, men i det andet halve døgn fra kl. 16 til 4 er anholdelseshyppigheden stor; den kulminerer kl. 0-4, hvor den er en halv snes gange højere end om formiddagen.

Der skæve fordeling træder endnu klarere frem, når de to tidsangivelser kombineres. En fuldstændig jævn spredning af tallene ville give 7-8 anholdelser i hver af ugens 42 firetimers perioder. De indrammede tal angiver tider med forøget antal anholdelser. De fleste foretages fredag, lørdag, søndag kl. 0-4. Lørdag aften (kl. 20-24) viser dog også en tydelig forhøjelse,

I hvor høj grad skævheden i disse fordelinger skyldes politiets aktivitet, og i hvor høj grad drikkevaner og kørsel kan ikke fastslås ved en så enkel analyse som nærværende, men nogle få oplysninger fra politiet ville måske kunne afklare billedet.

Tabel 6. Antal tidligere anholdte for beruselse.

	Ingen	1	2 el. flere	Ialt
Abs.tal	228	35	39	302
%	76	11	13	100

Kun 24% har været anholdt tidligere for beruselse. I berusermaterialet gjaldt det 67%.

20% har tidligere domme for kørsel i alkoholpåvirket tilstand. I Møgelkørmaterialet var det 23% og i Horserødmaterialet (69 mænd) var det 30%. Lignende tal er fundet ved tidligere undersøgelser, f.eks. Erik Jacobsen (1956): 20%.

Tabel 7. Kriminel løbebane.

	Kun sprit-kørsel	Særlovs-overtr.	Straffelovs-overtr.	Ialt
Abs.tal	62	105	135	302
%	20	35	45	100

Det er bemærkelsesværdigt, at kun 20% af de undersøgte er rene spritbilister, medens næsten halvdelen har begået straffelovsovertrædelser. I berusermaterialer fandt man 28% rene berusere, 19% havde også begået særlovsovertrædelser og 53% tillige

straffelovsovertrædelser. Det er igen en bekræftelse på, at alvorligere tilpasningsvanskeligheder på ét område forøger sandsynligheden for tilpasningsvanskeligheder på andre områder. Var materialet udtaget som en tilfældig gruppe af mænd i København med en tilsvarende aldersfordeling, ville procenttallet af straffelovsovertrædelser næppe have overstegit 10-12.

2. Sociale forhold.

Børneforsorg. 14% af spritbilisterne har været under børneforsorg; heraf har ca. en trediedel været anbragt på institution.

Tabel 8. Civilstand.

	Aldrig gift	Gift	Sep./skilt	Uoplyst	Ialt
Abs.tal	93	143	42	24	302
%	31	47	14	8	100

Antallet af aldrig gifte er stærkt forhøjet, og det samme gælder separerede og fraskilte. Omvendt kan man sige, at det er bemærkelsesværdigt, at tæt ved halvdelen er gift. Sammenligner man med beruserne, finder man dog her endnu højere tal for ikke-gifte og separerede/fraskilte, i alt to trediedele af disse.

Tabel 9. Civilstand i relation til den mandlige befolkning i København.

	Aldrig gift	Gift	Sep./skilt	Ialt
Spritbilister	93	143	42	278
Københavns befolkning	74.830	164.471	30.586	269.887
Spritbilister pr. 100.000	12,4	8,1	13,7	10,3

Sætter man civilstandsoplysningerne i relation til tilsvarende oplysninger for den mandlige befolkning over 15 år i København ses det, at de gifte optræder væsentlig sjældnere (8 pr. 100.000) end de aldrig gifte (12 pr. 100.000) og de separerede eller skilte (14 pr. 100.000). Den årlige risiko kan anslås til det dobbelte eller, hvis det foreliggende materiale er reduceret, måske henimod tre gange så stor.

Tabel 10. Social klasse.

	Overklasse + middelkl.	Højere arb.kl.	Lavere arb.kl.	Uoplyst	Ialt
Abs.tal	75	140	72	15	302
%	25	46	24	5	100

Det er overraskende, at ikke mindre end 25\$ tilhører over- eller middelklassen og 46\$ den højere arbejderklasse. I Svalastoga's undersøgelse af den sociale klassefordeling er der ganske vist 41%, der tilhører over- og middelklassen og 34% i den højere arbejderklasse; men tallet for lavere arbejderklasse er omtrent det samme som i denne undersøgelse (25%). Hyppigheden af spritbilister skulle altså være særlig forøget i den højere arbejderklasse og formindsket i over- og middelklassen. - Beruserne er, som man kunne vente, væsentlig stærkere repræsenteret i de lavere sociale grupper. De tæller kun 9% i over- og middelklassen og ikke mindre end 54\$ af den lavere arbejderklasse. - Noget sammenligning med Møgelkær- og Horserødinaterialet, hvor der arbejdes med andre kriterier, lader sig ikke gennemføre.

Det ville være betydningsfuldt, hvis den sociale fordeling af bilisterne kunne sammenlignes med bilejernes sociale status i det pågældende år. Hvis man tør gå ud fra, at der er flest bilejere i de højeste socialgrupper og førres i de laveste, bliver underrepræsentation af spritbilister i over- og middelklassen endnu mere påfaldende, og arbejderklassens bilejere måske stærkere repræsenteret end man ville forvente efter forholdet: 25\$ spritbilister - 25\$ underklassemedlemmer. I mange sager viser det sig da også, at spritkørslen har fundet sted i forbindelse med automobiltyverier. I materialet som helhed er godt en snes procent tidligere dømt for brugstyverier.

B. Visse krydstabuleringer.

1. Alderens betydning.

Alderen er stillet i relation til antal anholdte for beruselse og til den kriminelle løbebane. Tabellerne skal ikke gives her, men hovedresultaterne er følgende:

a. Jo ældre den pågældende er, des flere gange er han anholdt for beruselse og omvendt.

b. Særlovsovertrædere (som også er dømt for spritkørsel) er ældre end rene spritbilister og straffelovsovertrædere (der også er dømt for spritkørsel); men hvis materialet opdeles i 8 aldersgrupper (jfr. tabel 1), bliver bevægelserne højst uregelmæssige.

2. Betydningen af tidligere anholdelser for beruselse,,

Der er lidt flere mænd fra laddet og udlandet med tidligere anholdelser for beruselse end fra byerne. Forskellen er ikke så stor, at den bør give anledning til nærmere overvejelser over, hvad den måtte indebære.

Beruselsesanholdelser viser ikke nogen klar sammenhæng med drikkestedet, heller ikke med hensyn til drikkevarernes art.

Derimod er forbindelsen med den kriminelle karriere klar. Rene spritbilister har (pr. definition) ingen tidligere anholdelser for beruselse; men straffelovsovertrædere har klart flere end særlovsovertrædere.

De lavere sociale lag er, som man kunne vente, noget stærkere repræsenteret i gruppen med tidligere anholdelser for beruselse end hos rene spritbilister.

Som konklusion må det fremhæves, at antal tidligere beruselsesanholdelser er af væsentlig mindre betydning end i berusermaterialet (se f.eks. Beruserundersøgelsen, tabellerne 3, 4, 8 og 17 samt figurerne 1-4), men alligevel et vigtigt forhold også i dette materiale.

3. Den kriminelle karrieres betydning.

Forbindelsen mellem den kriminelle karriere og tidligere anholdelser for beruselse er omtalt ovenfor.

Byerne tæller flere og landet og udlandet færre straffelovsovertrædere. Der er ligeledes flere straffelovsovertrædere blandt mænd med flere anholdelser for spritkørsel.

Sammenhængen med drikkestedet er uklar.

Giftede forekommer med samme hyppighed i alle tre grupper, mens aldrig giftede er hyppigst "blandt rene spritbilister; separerede og skilte viser høje tal hos særlovs- og straffelovsovertrædere. Uden en aldersopdeling, som materialet ikke kan bære, er sammenhængen næppe en nærmere diskussion værd.

Inddragelse under børneforsorg forekommer kun hos straffelovsovertrædere: 31\$.

Social status er ringest hos straffelovsovertrædere. Således hører 35% til den lavere arbejderklasse mod 14% hos rene spritbilister og særlovsovertrædere. På den anden side tæller rene spritbilister 39\$ over- og middelklassemedlemmer, rene særlovsovertrædere 27% og straffelovsovertrædere 17\$ - mod 9\$ i berusermaterialet (se Beruserundersøgelsen tabel 22 a).

Sammenfattende må man konkludere, at den tidligere kriminelle karriere viser sammenhæng med tidligere anholdelser for beruselse, civilstand, børneforsorg og - særlig klart-social status. Straffelovskriminelle er de mest belastede og de socialt ugunstigst stillede.

4. Særlige "alkoholistsymptomer".

Der findes i materialet visse symptomer, som kan give mistanke om et større alkoholforbrug, eventuelt en egentlig alkoholisme. De betegnes her som "alkoholistsymptomer", men i ordet må ikke lægges andet end det anførte. To eller flere tidligere anholdelser for beruselse er et af dem. Det forekommer som nævnt hos 13\$ af de undersøgte. En tidligere anholdelse (11\$) kan næppe i sig selv tillægges betydning, men bør, hvis den optræder hos de under 30-årige eller sammen med andre symptomer, give anledning til nærmere undersøgelse.

Mindst to anholdelser findes hos 19\$ af materialets straffelovsovertrædere og 12\$ af særlovsovertræderne; det forekommer - af definitorkiske grunde - ikke hos rene spritbilister.

Arten af drikkevarer kan næppe tillægges afgørende betydning, men stærksprit bør - ligesom en enkelt tidligere anholdelse - medføre øget opmærksomhed, og, hvis det optræder sammen med andre symptomer, give anledning til nærmere undersøgelse.

Anvendelse af kogesprit forekommer ikke; hos beruserne registreredes det hos 5\$ af de undersøgte, blandt de 50-årige og ældre hos 12\$.

Pålæg om ikke at nyde alkoholiske drikke er tidligere givet til 3\$ af de undersøgte, og 4\$ har tidligere været frakendt retten til at føre andre transportmidler. En enkelt af dem har tidligere været under alkoholistbehandling. Godt 5\$ er kendt for at have været impliceret i husspektakler.

Psykiske afvigelser (indlæggelse på statshospital og selvmordsforsøg) er konstateret hos ca. 15\$. To af de undersøgte har senere begået selvmord.

Samles symptomerne: afholdspålæg, frakendelse af retten til at køre andre transportmidler, alkoholistbehandling, husspektakler samt psykiske afvigelser under ét, finder man, at mindst et af dem har været til stede hos 20\$ af materialets spritbilister, - De forekommer hyppigst hos undersøgte med mindst 2 tidligere anholdelser for beruselse (36%) og sjældnest hos ikke tidligere anholdte (men her dog i 17% af tilfældene). - Ser man på karrieren, kan man konstatere sådanne tegn på, at der foreligger et alkoholproblem, hos omkring en fjerdedel af særlovs- og straf-felovsovertrædere.

G. Anholdte og dømte.

Der er i materialet som tidligere nævnt 100 mænd, der har været anholdt (og sigtet) for kørsel i alkoholpåvirket tilstand, men som ikke er blevet domfældt. En sammenligning med de dømte viser, at de to grupper kun adskiller sig lidt fra hinanden. De fordeler sig omtrent på samme måde med hensyn til tidligere kriminel karriere, og social status fordeler sig helt på samme måde.

Det gælder dog ikke tidligere anholdelser for beruselse. Blandt de 100 ~~ikke-dømte~~ i år 88 ingen, 9 én og 6 to eller flere tidligere anholdelser.

III. Sammenfatning og diskussion.

Materialet af ~~mænd dømte~~ for overtrædelse af færdselslovers § 16, stk. 1, er væsentlig mindre belastet end berusermaterialet. Lette gælder såvel ~~mænd~~ hensyn til kriminografiske data som ~~mænd~~ hensyn til sociale forhold og den psykiske tilstand.

Det betyder imidlertid ikke, at spritbilist-materialet ikke tæller et betragteligt antal ~~mænd~~ med alkoholproblemer af mere varig karakter. Spørgsmålet om, hvordan de kan identificeres, er dog ikke helt let at besvare. På basis af den foreliggende undersøgelse må ~~mænd~~ begrænse sig til forhold, hvorom et aktmateriale, sagens politirapport og navnlig rigsregistraturerklæringen, giver oplysninger; ~~dømmen~~ giver i denne type af sager næppe andre eller sikrere data at arbejde med. Det er interessant at se oversigten over alkoholindholdet i blod og urin i Horserødundersøgelsen, ~~mænd~~ det er næppe nogen god indikation for alkoholvanerne.

Positivt må der særlig lægges vægt på tidligere anholdelser for beruselse, idet der tages et rimeligt hensyn til alder og tidspunkt for sådanne anholdelser. Specielt hos yngre kan det være et vigtigt tegn på, at alkoholproblemer foreligger. Tidligere straffelovsovertrædelser og (minare sikkert) særlovsovertrædelser bør også vække mistanke og føre til nærmere undersøgelse af drikkevaner og reaktioner på alkoholindtagelsen. Det ~~samme~~ gælder gifte samt separerede og skilte, i forbindelse ~~med~~ erhverv, økonomi og livsførelse, for så vidt de tyder på, at den pågældende hører hjemme i laveste arbejderklasse.

Negativt kan det siges, at ~~mænd~~ blandt de resterende uden større risiko for at overse folk ~~med~~ alkoholproblemer, kan udskyde rene spritbilister.

Som neutrale faktorer må ~~mænd~~ - indtil videre - betragte alder, børneforsorg, drikkested og drikkevarernes art.

Skematisk kan følgende oversigt opstilles:

Mistanke om alkoholproblemer giver:

- (1) tidligere anholdelser for beruselse
- (2) tidligere straffelovsovertrædelser
- (3) uheldige sociale forhold som medlemmer af laveste arbejderklasse, der er ugifte eller separerede eller skilte.

Man kan udskille (4) rene spritbilister, der ikke falder ind under (1), (2) eller (3).

Indtil videre kan man se bort fra:

- (5) alder
- (6) børneforsorg
- (7) drikkested
- og (8) drikkevarernes art.

Det skal til slut understreges, at der her kun er peget på grupper, hvor der er en forøget (eller formindsket) sandsynlighed for blandt alkoholpåvirkede motorførere at finde ~~ikke~~ med alkoholproblemer. Hvor sandsynligheden er forøget, bør der foretages en normere undersøgelse af alkoholvarerne af samme type som den i Møgelkær og Horserød anvendte.

Efter et meget groft skøn kan man forvente at finde mellem 25% og 50%, hvor en alkoholistbehandling ville være indiceret.

Selv om en opsporing af folk med alvorligere alkoholproblemer giver større resultater i et materiale af berusere, synes problemet for spritbilisterne altså at være af et sådant omfang, at et opsporingsarbejde også der kan blive af betydning for behandlingen af det forebyggende arbejde. I denne forbindelse bør naturligvis også spørgsmålet om dommers sociale følger tages med i betragtning.

Medicinsk Analyse af 150 Hæfteafsonere,
dømte efter Færdselslovens § 16, stk. 1,
(spirituspåvirkede motorførere)

af
Frode Henriksen
fængselslæge

Efter at man på Stats- og Ungdomsfængslet Møgelkær er begyndt at modtage afsonere af hæftestrafte, hvoraf størsteparten er afsonere dømt for motorkørsel i spirituspåvirket tilstand (færdselslovens § 16, stk. 1), har man foretaget en analyse af de faste 150 indsatte personer dømt for denne forseelse.

I samme tidsrum har man kun modtaget 15 personer dømt for anden særlovsovertrædelser.

Det har vist sig, at den tidligere traditionelle opfattelse af berusede motorførere som værende et forholdsvis problemfrit klientel for fængselsvæsenet ikke holder.

Analysen omfatter følgende forhold;

- 1) Aldersfordelingen
- 2) Civilstand
- 3) Klientellets sociale status
- 4) Klinisk vurdering af begavelsen
- 5) Tidligere straffelovsovertrædelser
- 6) Tidligere overtrædelser af færdselslovens § 16, stk. 1
- 7) Somatisk helbredstilstand
- 8) Klinisk vurdering af den psykiske helbredstilstand
- 9) Det foretrukne alkoholiske nydelsesmiddel
- 10) Forsøg på at klarlægge drikkemønsteret
- 11) Tidligere alkoholbehandling
- 12) Dommens sociale følger
- 13) Dommens familiære følger
- 14) Samt endelig en foreløbig konklusion.

Det ville have været formålstjenstligt, om man også havde taget højde for:

- a) Selve situationen ved anholdelsen
- b) Om kørslen i spirituspåvirket tilstand havde forvoldt personskade
- c) Om kørslen i spirituspåvirket tilstand havde givet anledning til materiel skade.

Disse sidste oplysninger søges registreret i en senere analyse.

ad 1: Aldersfordelingen af 150 berusede motorførere.

Gruppe 1.	20 år gl.....	1	(19 år)
:	2. 20-29 år gl.....	51	
-	3. 30-39 år gl.....	44	
-	4. 40-49 år gl.....	18	

Gruppe 5.	50-59 år gl.....	28
-	6. 60-70 år gl.....	8
	70 år gl.....	0

Tabel 1.

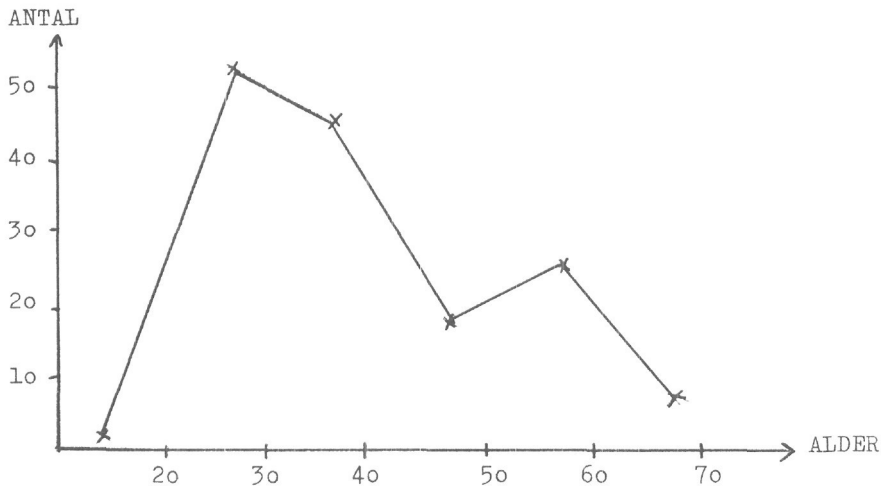


Fig. 1.

Aldersfordelingen fremgår af Tabel 1 og Fig. 1. Hovedparten befinder sig i aldersgruppen 20-40 år, hvad ikke kan undre. Derimod er stigningen i gruppen 50-60 årige bemærkelsesværdig og kan give anledning til mange gisninger om "den vanskelige alder for manden", hvis man i en senere analyse kan konstatere den samme stigning.

Kun een er under 20 år, er ugift og uhyre påfaldende, idet han frembyder sikre tegn på hormonale forstyrrelser med små testis ledende tanken hen på Klinefelters Syndrom»

ad 2. Civilstand.

Fordelingen fremgår af Tabel 2.

	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6	Ialt
gift	18	28	12	23	7	88
ugift	30	10	2	1	0	43
fraskilt el. separerede	3	6	2	3	0	14
enkemand	0	0	2	1	1	4

Tabel 2.

Man finder her ingen forklaring på stigningen af domfældte i gruppe 5. Man kunne have tænkt sig, at en skilsmisse, separation eller dødsfald kunne være årsag til alkoholmisbrug.

ad 3. Social status:

Med hensyn til hvilke sociale lag i samfundet, de indsatte stammer fra, har man vel i almindelighed ment, at de blev rekrutteret fra højere samfundslag. Dette viser sig ikke at være iagtigt.

Som inddelingsgrundlag er valgt 3 klassifikationer:

- Samfundets laveste lag, omfattende væsentligst arbejdsmænd, u-faglærte, invalidepensionister, landbrugsmedhjælpere, små forretningsdrivende o.l.
- Samfundets under- til middelklasse, omfattende faglærte indenfor alle områder, selvstændige erhvervsdrivende i lidt større omfang, funktionærer o.l.
- Samfundets højere middelklasse til overklasse. I disse tilfælde er erhvervet specificeret-

	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6	Ialt
ufaglærte, arbejd, o.l.	24	15	9	11	4	63(43%)
faglærte, selvstændig erh.v.drivende o.l.	22	24	9	12	4	71(47%)
højere soc. status	5	5	0	5	0	15(10%)
sidste rubrik specificeret	journalist 4 studerende	tegner afd.leder disponent ingeniør arkitekt		journalist restauratør ingeniør direktør maskin- konstruktør		

Tabel 3.

Kun 15 indsatte hæftebedømte efter færdselslovens § 16, stk. 1, stammer fra samfundets over- til højere middelklasse, og vil man ikke henregne de 4 studerende til denne gruppe, er kun ca. 1% af dømte for motorkørsel i spirituspåvirket tilstand stammende fra samfundets over- til højere middelklasse. Ca. 42% stammer fra, hvad man måske kan kalde samfundets underklasse. Resten ca. 47% stammer fra samfundets under- til lavere middelklasse.

ad. 4. Klinisk vurdering af begavelsen.

Med hensyn til intelligens har det ikke været muligt på grund af kort tids indsættelse (de fleste 20 dage) at få foretaget en egentlig psykologisk undersøgelse. Alligevel har man dristet sig til en klinisk vurdering af begavelsen ud fra ret indgående samtaler, tidligere skolegang o.s.v. og tilladt sig at skelne mellem almindelig til godt begavet og tungt begavet.

Fra gruppe 2 viser 19 sig at være tungt begavet

-	-	3	-	27	-	-	-	-	-
-	-	4	-	12	-	-	-	-	-
-	-	5	-	22	-	-	-	-	-
-	-	6	-	7	-	-	-	-	-

Ialt 87 er tungt begavet.

Tabel 4.

D.v.s. det er et meget tungt klientel at have med at gøre, når man må konstatere, at 53% klinisk præsenterer sig om tungt begavet.

Mere indgående psykologisk undersøgelse ville nok vise et endnu større antal tungt begavede.

ad 5. Tidligere straffelovsovertrædelser:

Forbløffende mange har tidligere gjort sig skyldig i straffelovsovertrædelser, således:

Fra gruppe 2 er tidligere 14 straffelovsdømte					
-	-	3	-	16	-
-	-	4	-	5	-
-	-	5	-	11	-
-	-	6	-	3	-
Ialt er				49	-

Tabel 5.

Ca. 33% af hæfteafsonere dømte efter § 16, stk. 1, har tidligere været dømte efter straffeloven.

ad 6. Tidligere særlovsovertrædelser.

Disse tilfælde er kun registrerede for så vidt angår motor-kørsel i spirituspåvirket tilstand.

I gruppe 2 har 9 tidligere haft en spritdom

-	-	3	-	8	-	-	-	-
-	-	4	-	7	-	-	-	-
-	-	5	-	9	-	-	-	-
-	-	6	-	2	-	-	-	-
Ialt har 35				-	-	-	-	-

Tabel 6.

Kun hos 2 indsatte ud af 35 recidivister har man forsøgt alkoholistbehandling med støtte af antabus. I begge tilfælde uden relation til dommen, men efter indlæggelser på psykiatriske afdelinger i anden anledning.

Det er muligt, at man ved første indsættelse efter analyse af drikkemønstret og med et effektivt forsorgsarbejde kunne have nået væsentlig bedre profylakse.

Fængselsvæsenet bør bl.a. af denne grund effektivisere forsorgsarbejdet også med hæfteafsonere.

Ca. 23% af dømte efter færdselslovens § 16, stk. 1, har tidligere gjort sig skyldig i samme forseelse.

ad 7. Somatisk helbredstilstand.

Med de faciliteter, der står til fængseislægens rådighed, og i betragtning af den forholdsvis korte tid hæfteafsoneren tilbringer i statsfængslet, må de følgende resultater sikkert betragtes som minimumstal. En finere laboratorieteknik, bistand af specialister, ville sikkert afsløre endnu flere abnormtilstande.

I gruppe 2 er konst.somatisk lidelse hos 14							
-	-	3	-	-	-	-	20
-	-	4	-	-	-	-	8
-	-	5	-	-	-	-	16
-	-	6	-	-	-	-	6

Ialt er konstateret somatisk lidelse hos 64 (44%).

Tabel 7.

44% af indsatte dømte efter færdselslovens § 16, stk. 1, har en eller anden somatisk lidelse.

Ved somatisk lidelse forstås, som det fremgår af Tabel 8, ikke en fuldstændig diagnoseliste, men hovedvægten er lagt på org. lidelser, der enten generer den indsatte eller kræver specielle foranstaltninger i form af medicamentelle eller andre foranstaltninger af forebyggende eller skånende karakter.

Diagnose	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Grup.6	Ialt
Fract.cranii el. sværere hovedtraumer (kraniebrud)	7	10	1	1		19
Ulcus ventr., dyspepsi (mavesårslidelse)	0	5	4	7	1	17
Discusprolaps (sværere ryglid.)	4	0	2	1	1	8

(Diagnose)	gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Grup. 6	Ialt
Mb. cordis (hjertelidelse)	1			2	2	5
Asthma bronchial., emfysem, bronchi- tis chr.		1				2
Hypertensio arterialis m.g. (svær blodtryks- forhøjelse)			1		2	3
Hepatitis seqv. leverbetændelse	1		1			2
Hernia inguinalis kryptorchismus (brok)	1	1			3	5
Ekstremitets- læsioner		3	1	4		8
Obs. for hormo- nal lidelse	4	0	1			5
Senilitas (alderdomssvæk.)				2	3	5

Tabel 8.

Een hæfteafsoner blev direkte overført fra sygehus til statsfængsel med følgende meget svære organiske lidelser: Mb. cordis (hjertesygdom), der flere gange havde givet inkomensation, cirrhosis hepatis (skrumpelever), insufficiencia renis (nyreinsufficiens, alkoholismus chr.

Som det fremgår af Tabel 8, havde særdeles mange af hæfteafsonerne betydelige hovedtraumer ofte med kraniebrud (19 ialt) ca. 13%. Der er kun medtaget sådanne traumer, at hospitalsindlæggelser har været nødvendige.

Ligeledes var mange generede af dyspepsi (dårlig fordøjelse)

samt ryglidelser af sværere karakter; hvad sådan set ikke kan undre, når man tager hensyn til den psykosomatiske betragtningsmåde af disse lidelser.

15 af de somatiske lidelser er først erkendt ved indsættelsen i statsfængslets hæfteafsoningsafdeling.

Således er:

i	gruppe	2	henvist	3	til behandling	hos egen	læge
i	-	3	-	1	-	-	-
i	-	4	-	1	-	-	-
i	-	5	-	6	-	-	-
i	-	6	-	4	-	-	-

Tabel 9.

Henvisningsarsagerne har været følgende:

Obs. f. cancer ventriculi (mavekræft) SR 70 mm	1
Obs. f. cancer recti (endetarmskræft)	1
Ulcus duodeni (mavesår)	1
Hypertensio arterialis m.g. (malign blodtryksforhøjelse) ..	2
Morbus cordis (hjertesygdom)	1
Bronchitis chr. obs. f. asthma bronchiale	1
Hernia inguinalis (lyskebrok)	4
Ulceræ cruris (skinnebenssår)	2
Varices m.gr. (åreknuder)	1
Obs. f. hormonal insufficiens	2
Adipositas m.gr. (betydelig fedme)	1
Arthrosis def.coxæ et gen.m.gr. (slidgigt i hofte og knæ). ..	1

Tabel 10.

ad 8. Klinisk vurdering af den psykiske helbredstilstand.

Denne vurdering har fundet sted dels ved a) vurderingen af begavelse, b) tidligere indl. på statshospital eller psykiatrisk afdeling, c) vurdering af den kliniske diagnose, nervøs konstitution, d) forbruget af psykosedativa.

ad a) Tidligere er omtalt, at 53% af hæfteafsonerne virkede klinisk tungt begavet.

ad b) Yderligere kan tilføjes, at 11 indsatte tidligere har været indlagt på psykiatriske afdelinger eller statshospitaler, fordelende sig som vist i tabel 11:

Tidligere indi. på psykiatriske afdelinger eller stats-hospitaler.

Gr. 2.....	1	indsat
Gr. 3.....	6	-
Gr. 4.....	1	-
Gr. 5.....	2	-
Gr. 6.....	1	-

Tabel 11.

ad c) Den kliniske diagnose nervøs konstitution kan være vanskelig, alligevel er man sjældent i tvivl. Diagnosen er baseret på følgende: nervøst fremtoningspræg, rystende, pillende, ufrivillige bevægelser, tics, tidligere suicidalforsøg, tidligere indlæggelser på statshospital eller psykiatrisk afdeling. Selv klagende over dårlige nerver, klonisk tonisk stammen, stort forbrug af psykosedativa o.s.v.

64 (ca. 43%) havde dette nervøse fremtoningspræg).

I gr. 2 således	16	indsatte	med	nervøst	fremtoningspræg
I gr. 3	-	17	-	-	-
I gr. 4	-	13	-	-	-
I gr. 5	-	12	-	-	-
I gr. 6	-	6	-	-	-

Tabel 12.

ad d) Yderligere er udspurgt om brugen af psykosedativa. Kun hvis forbruget har været større og fundet sted gennem længere tid (over $\frac{1}{2}$ år) er det registreret.

Ialt havde 29 (ca 20%) stort forbrug af psykosedativa.

I gr. 2 havde	3	stort	forbrug	af	psykosedativa	(ca. 6% af gr)
I gr. 3	-	8	-	-	-	(ca.18% af gr.)
I gr. 4	-	6	-	-	-	(ca.33% af gr.)
I gr. 5	-	9	-	-	-	(ca.37% af gr.)
I gr. 6	-	3	-	-	-	(ca.33% af gr.)

Tabel 13.

ad 9. Det foretrukne alkoholiske nydelsesmiddel.

I næsten alle tilfælde drejer det sig om øl.

I eet tilfælde om snaps. En pensioneret direktør var kommet op på 1/1 flaske snaps daglig.

I et andet tilfælde drak en bryggeriarbejder op til 50 øl + snaps daglig, således at man må tale om kronisk alkoholisme. I et tredje tilfælde fandtes hos en skorstensfejermester et drikke-mønster overordentlig typisk for dipsomani (kvartalsdranker) med snaps som det foretrukne nydelsesmiddel.

ad lo. Forsøg på klarlæggelse af drikkemønsteret.

I de øvrige tilfælde har man forsøgt at konstatere drikke-mønsteret, idet der skelnes mellem følgende 3 grupper af dagligt ølforbrug.

- a) intet dagligt ølforbrug: hvorved forstås 1 å 2 øl dagligt
- b) moderat dagligt ølforbrug: - - op til 4-5 øl dgl.
- c) stort dagligt ølforbrug: - - mere end 5 øl dgl.

Med denne inddeling af det daglige ølforbrug fås en fordeling som vist i tabel 14.

	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5	Gr. 6	Ialt
<u>Intet dgl.</u> <u>spiritusforbrug</u>	23	13	7	8	2	53
<u>Moderat dgl.</u> <u>spiritusforbrug</u>	21	18	8	14	5	66
<u>Stort dgl.</u> <u>spiritusforbrug</u>	7	13	3	6	1	30

Tabel 14.

Af indsatte hæfteafsonere dømte efter færdselslovens § 16, stk. 1, har 20% et stort dagligt spiritusforbrug.
64% drikker fra 4-5 øl og opefter dagligt.

I et yderligere forsøg på at analysere drikkemønsteret har man udspurgt de indsatte, hvor ofte de sædvanligvis er berusede (Tabel 15).

	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5	Gr. 6	ialt
Sjældent beruset	17	28	11	17	6	79
Beruset ca. 1 gang månedlig	12	3	4	4	0	23
Beruset hver 2den uge	13	5	2	1	0	21
Beruset ca. 1 gang månedlig	8	4	1	3	2	18
Beruset flere gange ugentlig	1	4	0	1	0	6
Chronisk alkoholist	0	1	0	2	0	3

Tabel 15.

Ved sjældent beruset forstås, at pågældende i hvert fald ikke er beruset mere end 1 gang kvartalet •

Godt halvdelen af det undersøgte klientel har et normalt forhold til alkoholindtagelse i berusende øjemed, medens der for resten af klientellet er tale om misbrug.

Selve drikkesituationen er i herværende analyse ikke medtaget, men det er undersøgerens indtryk, at det i de fleste tilfælde drejer sig om f.eks. familiefester, jubilæum på arbejdspladsen o.l. Ligeledes er der heller ikke ved undersøgelsens start taget hensyn til, om der er forvoldt person- eller materiel skade ved overtrædelsen af færdselslovens § 16, stk. 1.

Også for person- eller materielskaderne er det undersøgerens indtryk, at dette kun i ringe omfang har fundet sted.

Spirituskørsel er oftest ved en tilfældighed, såsom langsom kørsel, manglende signalgivning, små defekter som ikke lysende baklygte o.s.v., samt i mange tilfælde anmeldelser.

I en senere analyse vil indgå disse supplerende oplysninger:

1. selve drikkesituationen, der medfører overtrædelse af § 16, stk. 1.
2. afsløringsmetoden for overtrædelsen.
3. om overtrædelsen har forvoldt personskaade.

4. om overtrædelsen har forvoldt materiel skade.

ad 11. Tidligere alkoholistbehandling.

Det må forundre, at der kun er forsøgt alkoholistbehandling med støtte af antabus i 5 tilfælde.

I gr. 2 i 1 tilfælde
I gr. 3 - 2 -
I gr. 4 - 0 -
I gr. 5 - 2 -
I gr. 6 - 0 -

Tabel 16.

Man burde ved et så belastet klientel i langt højere grad effektivisere efterforsorgen, specielt når man tænker på det ikke ringe antal recidivister, samt det store antal personer med hyppige beruselser (Tabel 15).

ad 12. Dommens sociale følger.

Blandt de 150 indsatte kan konstateres en reduceret social position hos 33 personer (22%).

I gr. 2 reduceret social position hos	8
I gr. 3 - - - -	16
I gr. 4 - - - -	3
I gr. 5 - - - -	3
I gr. 6 - - - -	3
Ialt - - - -	33

Tabel 17.

Oftest er det fortabelsen af kørekortet, der medfører betydelige økonomiske tab, nødvendiggør arbejdsskift o.s.v. En situation der for den ugifte medfører relativt få problemer, men for den gifte indsatte medfører meget følelige problemer, især for familien.

ad 13. Dommens familiære følger.

Hos 15 indsatte har dommen medført familiære forskydninger, idet hustruen søger ægteskabet opløst enten gennem ophævelse af samlivet, separation eller om muligt skilsmisse.

I gr. 2	således	familiær	forrykning	i	3	tilfælde
I gr. 3	-	-	-	-	8	-
I gr. 4	-	-	-	-	2	-
I gr. 5	-	-	-	-	2	-
I gr. 6	-	-	-	-	0	-

Tabel 18.

Måske er det næppe så meget problemerne omkring dommen, som det er problemerne omkring spiritusmisbruget, der er den egentlige årsag til den familiære krisesituation.

ad 14. Foreløbig konklusion.

Arbejdet med hæfteafsonere dømte for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, rummer store problemer af lægelig, psykologisk og social karakter.

Det ville være ønskeligt, om man i langt højere grad kunne intensivere behandlingen og forsorgen for dette efterhånden større og større klientel.

Analyse af 69 hæfteafsonere,
dømt efter færdselslovens § 16, stk. 1,
(spirituspåvirkede motorførere).

foretaget af

volontør, stud.jur. A. Reventlow og
undervisningsleder F. Quist Jørgensen.

Statsfængslet ved Horserød.

Inspireret af fængselslæge Frode Henriksens medicinske analyse af 150 hæfteafsonere, dømt efter færdselslovens § 16,1, og en forespørgsel fra direktoratet for fængselsvæsenet desangående,, er der på herværende anstalt foretaget en analyse af de hæfteafsonere, dømt efter ovennævnte §, som hensat til afsoning den 6. juli 1970, eller som påbegyndte afsoning i tidsrummet 6. juli - 23. juli.

Den første del af analysen følger ret nøje fængselslæge Frode Henriksens, idet man dog ikke har kunnet kortlægge hæfteafsonernes somatiske og psykiske helbredstilstand så nøje som fængselslægen. Til gengæld har man medtaget forskellige andre faktorer, såsom analyse over afsløringsmetode, antal person- og materielskader, drikkesituation og -sted, den reducerede alkoholpromille i henholdsvis blod og urin, straffetid og opgørelse over, hvorvidt sagen har omfattet andre forhold end § 16,1, og om der har været tale om appel.

Analysen omfatter følgende forhold;

- 1) Aldersfordeling
- 2) Civilstand
- 3) Klientellets sociale status
- 4) Vurdering af begavelsen
- 5) Tidligere straffelovsovertrædelser
- 6) Tidligere særlovsovertrædelse, herunder specielt færdselslovens § 16,1, færdselsloven i øvrigt, beruselse, dvs. overtrædelse af politivedtægt og andet
- 7) Klientellets daglige spiritusforbrug
- 8) Hvor ofte den domfældte har været beruset
- 9) Hvilke former for spiritus har domfældte indtaget i forbindelse med sagen.
- 10) Selve drikkesituationen
- 11) Tidligere alkoholistbehandling
- 12) Den reducerede alkoholpromille i blod og urin
- 13) Afsløringsmetoden
- 14) Person- og materielskader
- 15) Dommens sociale og familiære følger
- 16) Den psykiske og somatiske helbredstilstand

- 17) Opgørelse over straffetider og appel samt opgørelse over øvrige færdselslovsovertrædelser inddraget i den pådømte sag.
- 18) Redegørelse for de i undersøgelsesperioden hersiddende Kvindelige hæfteafsonere (4) dømt efter § 16,1.
- 19) Konklusion

I

ad 1: Aldersfordeling af 69 berusede motorførere.

Gruppe 1.	< 20 år gl.	1	(19 $\frac{1}{4}$ år) ^x	(0)
- 2.	20-29 år gl.	26		(23)
- 3.	30-39 år gl.	26		(26)
- 4.	40-49 år gl.	8		(8)
- 5.	50-59 år gl.	6		(5)
- 6.	60-69 år gl.	2		(2)
- 7.	> 70 år gl.	0		
		tabel 1	69	(64)

Det bemærkes, at 1 mand (fra gruppe 2) nægtede at lade sig interviewe, hvorfor han er udeladt af de øvrige undersøgelser. Videre bemærkes, at af de 68 resterende var 4 kvinder (3 fra gruppe 2 og 1 fra gruppe 5). Disse er ligeledes udeladt fra de øvrige analyser og vil blive behandlet i et særligt afsnit..

) Den 19-årige vil i det følgende være placeret i gruppe 2.

De i parentes nævnte tal er således det antal, der bør regnes med i de følgende undersøgelser.

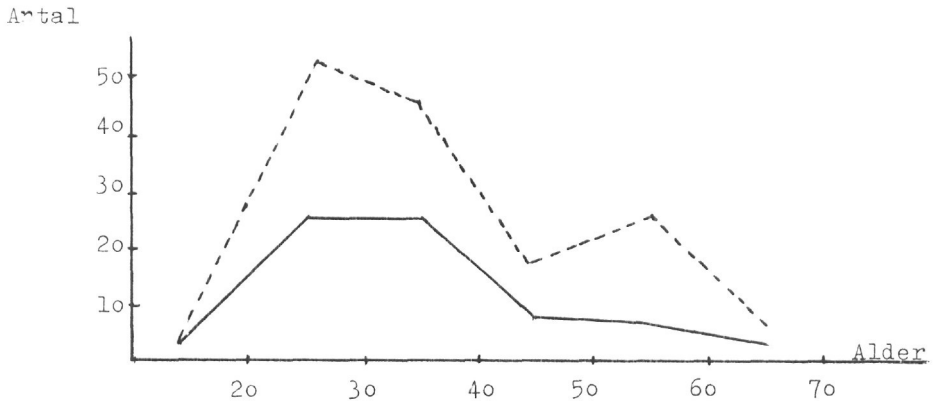


fig. 1

brudt linie = Møgelkær undersøgelse
ubrudt linie = Horserød undersøgelse

Aldersfordelingen fremgår af tabel og fig. 1, bortset fra aldersgruppen 50-59 årige er der en helt klar korrespondens mellem de 2 undersøgelser. Den af fængselslægen konstaterede stigning i gruppen af 50-59 årige er ikke konstateret her, og gisnerierne om "mandens vanskelige alder"¹¹ bliver således ikke bekræftet.

ad 2: Civilstand

Fordelingen fremgår af tabel 2.

Tabel 2.	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5	Gr. 6	Ialt
gift	9	18	6	2	1	36
ugift	12	0	0	1	0	13
fraskilt eller separerede	2	8	2	2	1	15
enke- mand	0	0	0	0	0	0

15 = ca. 23% af de undersøgte er fraskilt eller separerede
 36 = ca. 56% - - - - gift
 13 = ca. 20% - - - - ugift

ad 3: Social status.

Som inddelingsgrundlag er valgt de 3 klassifikationer, som også fængselslægen anvender:

- samfundets laveste lag, omfattende væsentligst arbejdsmænd, ufaglærte, invalidepensionister, landbrugsmedhjælpere, små forretningsdrivende o.l.
- samfundets under- til middelklasse, omfattende faglærte indenfor alle områder, selvstændige næringsdrivende i lidt større omfang, funktionærer o.l.
- samfundets højere middelklasse til overklasse. I disse tilfælde er erhvervet specificeret.

Tabel 3.	Gr.2	Gr.3	Gr.4	Gr.5	Gr.6	Ialt	%	Frode Henriksen i %
a)ufag- lærte arbmd. o.l.	4	10	2	1	2	19	29,64	43
b)faglærte selvstæn- dige, funk.o.l.	17	13	3	2	0	35	54,60	47
c)højere soc. status	2	3	3	2	0	10	15,60	10
	lærer, stud. polyt	salgs- chef, ingeniør opera- sanger	direk- tør, ingeniør direk- tør	gros- serer fuld- mægtig				

Der er en klar forskel på de 2 undersøgelser på dette punkt. Grunden til, at der i denne undersøgelse er flere repræsentanter fra gruppe b og især c er utvivlsomt, at man i herværende anstalt har konstateret en tydelig forskel i klientellet afhængig af års-

tiden. Allerede under forberedelsen af denne undersøgelse blev det påpeget fra forskellig side, at man ikke ville få et reelt billede af det typiske klientel. Der er en klar tendens til, at domfældte fra gruppe b og c søger at få henlagt deres afsoning til sommerferien (Mallorca-turisterne er således ikke kun en vittighed). Til bestyrkelse af dette kan nævnes, at af de 10 afsonere i gruppe c har de 9 søgt udsættelse til sommerferien.

ad 4: Vurdering af begavelsen.

Der har ikke været anvendt nogen form for test, og vurderingen er således særdeles lemfældig. I det store og hele bygger vurderingen på lægens bedømmelse ved spiritusprøven. Denne vurdering har vi søgt bekræftet ved 1) iagttagelse af kontrolskriftprøven, 2) vort eget skøn ved interviewet, 3) ved gennemlæsning af skoleudtalelser m.v. i de tilfælde, hvor en §800 a-undersøgelse eller andet foreligger.

Tabel 4.	tungt begavet	middel til godt begavet	kan ikke bedømmes
2	2	18	3
3	6	18	2
4	1	6	1
5	1	4	0
6	1	1	0
Ialt	11 = ca. 27%	47 = 63%	6 = 10%

Der er således også her tale om et temmelig tungt klientel. Vi er enige i formodningen om, at en mere indgående undersøgelse ville vise et endnu større antal tungt begavede.

ad 5: Tidligere straffelovsovertrædelser.

Tabel 5	Fgsl. el. særforanst.	Bet. dom	Sagen henlagt el. tiltaletraf.	Bøde	÷ straf-fet	Strafl. overtr. under en el. andenform
2	2	0	4	0	17	6
3	5	2	1	3	19	7
4	0	1	1	1	7	1
5	1	0	0	0	4	1
6	1	1	2	1	0	2

Det bemærkes, at straffelovsovertrædelserne omfatter praktisk taget alle former for overtrædelser lige fra vold med dødelig til følge til tyveri. Som det fremgår af skemaet, er der også tale om enkelte recidivister endog med en særdeles tæt beskrevet straffeattest.

Ca. 26% af hæfteafsonere dømt efter § 16, stk. 1, har tidligere været dømt efter straffeloven.

ad 6: Tidligere særlovsovertrædelser.

Tabel 6	16,1	færd-slesl. iøvrigt	beru-selse	andet	÷ straf	Særlovsover-tr. under en el. anden form
2	7	8	3	4	13	10
3	9	9	3	1	14	12
4	1	2	1	1	6	2
5	1	2	0	0	3	2
6	1	2	1	1	0	2
Ialt %	19/30%	23/36%	8/12%	7/11%	36	28

Ca. 44% af hæfteafsonere dømt efter § 16, stk. 1, har tidligere været dømt for særlovsovertrædelser. Ca. 30% har tidligere været dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1.

Drikkevarer.

Man har forsøgt at kortlægge drikkemønstret, idet man koncentrerede sig om 1) (tabel 7) det daglige spiritusforbrug, 2) (tabel 8) hvor ofte den domfældte har været beruset i tiden forud for sagen, 3) (tabel 9) hvilke former for spiritus, der er indtaget umiddelbart forud for spirituskørslen, 4) (tabel 10) selve drikkesituationen (hvor har den domfældte indtaget alkohol), 5) (tabel 11) opgørelse over tidligere alkoholistbehandling og 6) (tabel 12) en undersøgelse over den reducerede alkoholpromille i henholdsvis blod og urin (iflg. Retslægerådets erklæring).

ad 7: Forsøg på at klarlægge drikkemønstret med hensyn til det daglige spiritusforbrug.

Den af fængselslæge Frode Henriksen anvendte inddeling er

benyttet, idet det dog bemærkes, at man i stedet for antal øl har arbejdet med antal genstande dagligt.

- a) intet dagligt spiritusforbrug, hvorved forstås op til 1 og 2 genst.
 b) moderat - - - - - op til 4 og 5
 c) stort - - - - - mere end 5 genst.

(Det skal dog bemærkes, at det er undersøgernes opfattelse, at der er tale om endog store divergenser i de oplysninger, klientellet har givet til lægen ved spiritusprøven og til undersøgerne. Meget tyder på, at såvel det daglige forbrug som det antal gange man er beruset for en stor del af afsonernes vedkommende, er større end opgivet).

Tabel 7.	2	3	4	5	6	ialt	%
a) intet dagl. spiritusforbrug	18	12	5	2	0	37	58
b) moderat dagl. spiritusforbrug	1	7	1	1	0	10	16
c) stort dagl. spiritusforbrug	4	7	2	2	2	17	27

Af indsatte hæfteafsonere dømt efter færdselslovens § 16, stk. 1, har 27% et stort dagligt spiritusforbrug, 42% drikker fra 4-5 genstande og opefter dagligt.

ad 8: Hvor ofte har den domfældte været beruset i tiden forud for lovovertrædelsen.

Tabel 8.	Gr. 2	Gr. 3	Gr. 4	Gr. 5	Gr. 6	Ialt
sjældent beruset	12	16	5	3	0	36
beruset ca. 1 g. mdl.	4	4	0	0	1	9
beruset hveranden uge	2	2	0	0	0	4
beruset ca. 1 g. ugtl.	3	2	1	1	0	7
beruset flere gange ugtl.	1	1	0	1	0	3
kronisk alkoholist	1	1	2	0	1	5

Ved sjældent beruset forstås, at den pågældende i hvert fald ikke er beruset mere end 1 gang i kvartalet.

Undersøgerne viger tilbage fra at afgøre, hvad der kan betegnes som "et normalt forhold til alkoholindtagelse" og vil blot nøjes med at konstatere, at 56% af de adspurgte hævder kun sjældent at være berusede.

ad 9: Hvilke former for spiritus har domfældte indtaget forud spirituskørslen.

Tabel 9	øl ^x	snap	bitter	whisky	gin	cognac	vin	andet ^{xx}
2	15	1	2	3	1	0	1	3
3	25	6	0	2	1	1	1	0
4	7	2	0	1	0	1	0	2
5	5	1	1	0	0	0	1	0
6	2	0	0	0	0	0	0	0

^x herunder også guldøl og især portere.

^{xx} andet, typisk Pernod og glögg.

ad 10: Hvor er spiritussen indtaget.

Tabel 10	arb.plads	restaurant	familiefest	hjemmet	kortslutning
2	8	16	5	4	1
3	13	13	2	5	1
4	4	5	2	1	1
5	3	3	0	0	0
6	2	0	0	0	0
Ialt	30	37	9	10	3

Som det fremgår af analyserer der åbenbart ofte tale om en kombination af 2 eller flere drikkesteder. Den typiske situation er arbejdspladsdrikkeri, der fortsættes på restaurant, og drikkeri i hjemmet eller under familiefest, der fortsættes på restaurant.

Under "kortslutning" er medtaget 3 tilfælde, hvor man må sige, at der har været tale om en for domfældte presset eller usædvanlig situation, f.eks. en stud.poljt., der afreagerer efter at have afleveret sine eksamensopgaver. En soldat, der fejrer hjemsendelser, og en bagersvend, der pludselig på grund af mesters + en kollegas sygdom må klare virksomheden selv og derfor gennem en periode må arbejde i døgndrift.

ad 11: Opgørelse over tidligere alkoholistbehandling.

Tabel 11	tidligere modtaget alkoholistbehandling
2	4
3	4
4	1
5	0
6	0

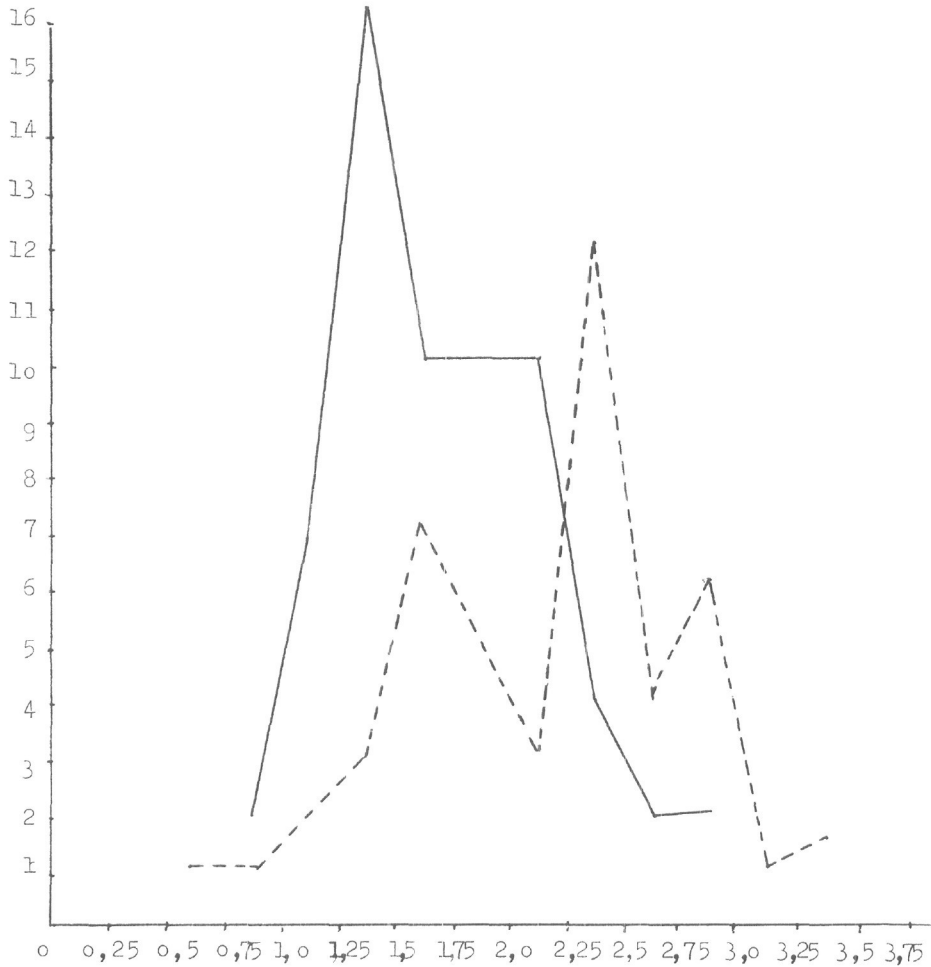
Ialt 9 har tidligere modtaget en alkoholistbehandling. Deraf var 1 under en intensiv behandling hos en privat nerverlæge, men var udeblevet et par dage. En anden indtog jævnligt Dipsan, men havde undladt dette 2-3 dage forinden kørslen. 2 har tidl. været

medlem af "Lænken". De resterende 5 har fået antabus i forbindelse med bet. domme eller pr, løsl.

ad 12: Den reducerede alkoholpromille i blod og urin.

Tabel 12.

Antal



ubrudt linie = reducerede alkoholpromille i blodet målt i alle tilf. (64)

brudt linie = reducerede alkoholpromille i urinen målt i 49 tilf.

Det bemærkes, at 2 havde en promille i blodet på henholdsvis 4,17 og 4,27; disse er ikke ført ind i den grafiske afbildning.

I led hensyn til den ene domfældte, der havde en promille på 0,46 i blodet og 0,79 i urinen, skal det oplyses, at han på ulykkesdagen havde indtaget 6 stk. Valium.

Det bemærkelsesværdige er vel, at bortset fra den ovennævnte medicinmisbruger har ingen haft en promille under den p.t. så omtalte 0,80 promillegrænse.

ad 13: Afsløringsmetoden.

Tabel 13	I forb. m. uheld	Sling- rende kørsel	Anmeldelse	tilfældigt
2	14	3	2	4
3	7	8	10	1
4	3	2	3	0
5	2	3	0	0
6	0	1	1	0
Ialt	26	17	16	5

Ingen er blevet pågrebet under de af politiet iværksatte razziaer. Under "tilfældigt" er henført f.eks. afsløring i forbindelse med påtale ved forkert parkering o.lign.

Ca. 25% er blevet afsløret efter anmeldelse.

ad 14: Person- og materielskader i forbindelse med spirituskørslen.

Tabel 14	personskade	materielskade
2	8	19
3	3	8
4	1	4
5	2	2
6	0	0
Ialt	14	33

Vedrørende personskade omfatter undersøgelsen såvel skade på føreren af automobilet, evt. passagerer, som skade på trediemand. Skaderne omfatter alle former fra en forstuvet tommelfinger til ulykker ned dødelig udgang.

Ligeledes omfatter undersøgelsen over materielle skader både skade på eget køretøj og på andres ejendom.

ad 15: Dommens sociale- og familiære følger.

Tabel 15	er der tale om sociale følger	er der tale om familiære følger
2	3	2
3	9	1
4	4	2
5	0	0
6	0	0
Ialt	16	5

Under familiære følger er kun medtaget situationer, hvor der er tale om skilsmisse eller separation i forbindelse med sagen. Den langtovervejende del af de sociale følger er fortællelse af arbejde, først og fremmest fordi førerbeviset er blevet fradømt. Det er ikke undersøgernes indtryk, at ret mange har mistet arbejde, fordi de skulle til afsoning.

ad 16: Den psykiske og somatiske helbredstilstand.

Tabel 16	helbred i orden	dårlige nerver	tidl.indl. på stats-hosp.	narko-mani	mavesår	andet
2	16	5	0	1	1	3
3	19	4	0	0	1	3
4	3	4	1	0	1	2
5	3	0	0	0	1	1
6	0	0	0	0	0	2
Ialt	41	13	1	1	4	11

Under "andet" er medtaget: leversygdom, hjertesygdom, astma, bronchitis, dårligt blodomløb og discusprolaps.

ad 17: Opgørelse over straffetider og appel samt opgørelse over
øvrige færdselslovovertrædelser inddraget i der pådømte
sag.

Straffetid.

Tabel 17	14 dg.	20 dg.	30 dg.	40 dg.	har der væ- ret appel	andet end 16,1 i sg.
2	1	8	10	5	1	12
3	1	10	13	2	2	15
4	0	2	6	0	1	3
5	0	3	1	1	0	0
6	0	1	1	0	0	0
Ialt	1	24	31	8	4	30

Med hensyn til andre forhold, der har været inddraget i sa-
gen, kan det nævnes, at de §§ i færdselsloven, der hyppigst op-
træder er 1) § 24,1. Denne § anvendtes i 23 tilfælde. 2) § 18,1.
Denne § blev anvendt i 8 tilfælde. 3) § 25,1, anvendt i 6 til-
fælde. 4) § 4,1, anvendt i 5 tilfælde. Ligeledes anvendt i 5
tilfælde blev 5) § 35,1 og 2. 14 tilfælde anvendtes 6) § 33,1.

II

ad 18; Redegørelse for de i undersøgelsesperioden hensiddende
kvindelige hæfteafsonere.

Beskrivelse 1.

Der er tale om en 21-årig (gruppe 2), ugift H.F. studeren-
de, der ikke har tidligere domme af nogen art. Hun har intet dag-
ligt spiritusforbrug og er sjældent beruset. Få gerningsdagen
havde hun drukket øl på forskellige restauranter og under en pri-
vat fest. Afsløringen var ganske tilfældig, idet den fandt sted,
fordi en passager nødvendigvis skulle ud af bilen (for at kaste
op), dette bemærkede politiet. Alkoholpromille i blodet 1,63 o/oo,

urin ej målt. Sager omfattede følgelig hverken person- eller materielskader, ligesom domme ej heller nedfører nogen for familiære- eller sociale følger. Begavelser skønnes at være god. Helbredet i orden, bortset fra at afsoneren lider af astma.

Sager medførte 20 dages hæfte. Der var ikke tale om appel, men der meddeltes tilladelse til udsættelse af afsoningen til sommerferien. Der var ikke andre forhold inddraget i sagen.

Beskrivelse 2.

Der er tale om en 23-årig (gruppe 2) fraskilt hus'bestyrerinde, der ikke har tidligere domme af nogen art. Hun angiver ikke at have noget dagligt spiritusforbrug, ligesom hun sjældent er beruset (en ikke helt troværdig oplysning). På gerningsdagen havde indsatte drukket øl og snaps på restauration. Den reducerede alkoholpromille målt til 1,43 o/oo i blodet og 2,20 o/oo i urinen. Under kørsel fra restaurant forulykkede hun, hvorved der opstod såvel person- som materielskade. Dommen får antagelig hverken sociale- eller familiære følger. Indsatte skønnes godt begavet. Helbredet er i orden.

Af hensyn til børnenes pasning blev der givet udsættelse med afsoning af de 20 dages hæfte. Der er givet afslag på berådning. I sagen var inddraget § 24,1 og 35,1. Der har ikke været appel.

Beskrivelse 3.

En 25-årig (gruppe 2) ugift sekretær, der ikke tidligere har været straffet, og som ikke har noget dagligt spiritusforbrug og sjældent er beruset. På gerningsdagen var indsatte på grund af depression over ægteskabelige problemer gået på restaurant, hvor hun nød øl og bitter i et sådant omfang, at politiet blev mistænksom over hendes slingrende kørsel. Hendes alkoholpromille i blodet var 2,02 - urinen ikke målt. Der var ikke tale om skade i forbindelse med kørslen. Dommen har medført yderligere ægteskabelige problemer, medens der ikke skulle være tale om sociale følger. Den indsatte skønnes velbegavet

og har - bortset fra depressionen - en tilfredsstillende helbredstilstand.

I dommen på 30 dages hæfte var der ikke andre §§ inddraget. Der har ikke været tale om appel eller udsættelse.

Beskrivelse 4.

Der er tale om en 55-årig (gruppe 5) fraskilt kontorassistent, der i 1937 afsonede en fængselsdom for underslæb og bedrageri. Hun fik frakendt de borgerlige rettigheder i 5 år. I øvrigt ikke straffet.

Indsatte drikker dagligt 3 glas rødvin eller øl for helbredets skyld, men er sjældent beruset.

Den indsatte hævder, at hun på gerningsdagen ikke havde drukket mere end 3-4 genstande, som hun havde indtaget dels i hjemmet og dels senere på restaurant. Under kørsel fra restaurant observerede politiet hendes slingrende kørsel og mangler ved vognen.

Dommen får ingen sociale eller familiære følger. Hun skønnes godt begavet og lider ikke af særlige sygdomme, men klagede dog over rygsmerter.

Underrettsdommen på 20 dages hæfte blev efter appel af såvel tiltalte som anklagemyndighed stadfæstet af landsretten. Der har været tale om udsættelse. I sagen var inddraget §§ 17 og 18,1 (idet tiltalte ikke medbragte sit førerbevis, og vognen ikke var i orden).

Bemærkninger.

Materialet er så lille, at vi har valgt denne "beskrivelsesmetode" og vil undlade en bearbejdning i skemaform,

III

ad 19: Konklusion.

Til trods for den meget korte tid, vi har haft til under-

søgelsen, og det derfor ret begrænsede materiale, finder vi, at fængselslæge Frode Henriksens foreløbige konklusion er rigtig. Arbejdet med iiæfteafsonere dømt for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, rummer problemer af lægelig, psykologisk og social karakter.

Vi finder ikke, at undersøgelsen og de samtaler, vi har haft med de domfældte, har bekræftet en formodning om, at klientellet skulle adskille sig væsentligt fra fængselsvæsenets øvrige klientel. Vi finder heller ikke, at man med rette kan betegne gruppen som en "white collar crime"-gruppe.

Referat
af
straffelovrådets møde mandag den 21. september 1970.

Til stede var straffelovrådets medlemmer og sekretærer.
På dagsordenen stod: Spirituskørsel.

- 2) Drøftelse med professor, dr.med. P. Kruhøffer og overlæge, dr. med. E. Prætorius om promilleregleres anvendelighed som retsteknisk middel.

ad 2).

Brydensholt redegjorde som grundlag for drøftelsen kort for de tanker, som straffelovrådet havde gjort sig vedrørende promillegrænserne. Det var rådets hovedsynspunkt, at promillerne skulle benyttes som redskab til at skabe et nyt reaktionssystem over for de spirituspåvirkede motorførere. Rådet havde tænkt sig, at den normale reaktion i tilfælde, hvor alkoholkoncentrationen i blodet lå i intervallet 0,8 o/oo - 1,20 o/oo, skulle være en følelig bøde, og at den normale sanktion, hvor promillen lå højere, skulle være en frihedsstraf. Hertil kom frakendelse af førerretten. Der skulle endvidere i særlige tilfælde, hvor alkoholproblemer var afdækkende, kunne gives betinget dom med vilkår om lægeligt ledet afvænningsbehandling i stedet for en ubetinget frihedsstraf. Man havde vanskeligt ved at se, hvorledes den skitserede omlægning af reaktionssystemet kunne gennemføres uden gennem anvendelse af promillegrænser.

Prætorius redegjorde i overensstemmelse med sit indlæg fra april 1970 "Færdselssikkerhed og Promille" for sine betænkeligheder ved promillegrænser. Den for ham altafgørende indvending var, at det ikke er muligt for retslægerådet på grundlag af oplysninger om et spiritusforbrug eller på grundlag af en blodprøve foretaget kortere eller længere tid efter den påsigtede spirituskørsel med blot nogenlunde sikkerhed at udtale sig om promillen på kørselstidspunktet. Den tilbageregning, som retslægerådet til internt brug altid foretager, er behæftet med så mange usikkerhedsfaktorer, at rådet, hvis alle hensyn skal tilgodeses, herunder

hensyn til at give sigtede "the benefit of the doubt", må angive den mulige promille indenfor et interval, der er så omfattende, at det ikke er meget vejledende for domstolene og fører til et antal urimelige frifindelser. Han kunne herefter principielt ikke gå ind for nogen promillegrænse, hverken ved 0,5 0,8 eller 1,20 0/00. Hart betænkeligheder ville dog blive mindre, jo højere en eventuel promillegrænse blev lagt, idet risikoen for, at det skete materiel uret, herved ville aftage. Hvis man med konkret sikkerhed kunne fastslå, at promillen var 0,8, ville han gå ind for, at man fra samfundets side reagerede med en bøde, idet færdselssikkerheden allerede ved en sådan promille må anses for at være truet. Man kunne på baggrund af denne opfattelse gå endnu videre, således at man fastslog, at der principielt ikke måtte køres efter indtagelse af spiritus; under hensyntagen til måleusikkerheden kunne dette føre til fastsættelsen af en nedre promillegrænse på 0,3 som retssikkerhedsmargin, således som man fra retslægerådets side var gået ind for i relation til luftfart. Trafikintensiteten, som den havde udviklet sig for den kørende trafik, var i og for sig en gyldig begrundelse for en sådan regel. Men man måtte også ved vurderingen lægge afgørende vægt på den faktiske usikkerhed med hensyn til at fastlægge promillen på kørselstidspunktet; de heraf følgende betænkeligheder blev som nævnt mindre, jo højere den promillegrænse, der blev fastsat, var.

Ud fra det anførte kunne han ikke gå ind for, at en eventuel promillegrænse, der skulle medføre frihedsstraf, blev fastsat lavere end 1,20 (med sædvanligt tillæg på 0,15 0/00, således at man kom op på en målt promille på 1,35). Hvis et sådant system med promillegrænser indføres, ville han anse risikoen for urimelige frifindelser for langt mere sandsynlig end risikoen for urimelige domfældelser.

Kruhøffer henviste til den særudtalelse, han har afgivet i forbindelse med retslægerådets svar af 21. marts 1968 til færdselssikkerhedskommissionen, jfr. 1969-betænkningen side 73-76. Han kunne fortsat gå ind for en promillegrænse ved 1,20 0/00, hvortil skal lægges det sædvanlige måleusikkerhedstillæg på 0,15 0/00. Dette resultat var han nået til bl.a. på grundlag af visse amerikanske undersøgelser fra Grand Rapids, hvorved man har søgt at klarlægge den faktiske risikoforøgelse ved spiritusindtagelse. Han fandt det tvivlsomt, om de nævnte amerikanske undersøgelser kunne stå for en biologisk eller statistisk kritik. Hvis man imidlertid

i erkendelse af, at enhver indtagelse af alkohol forøger ulykkesrisikoen, ville benytte de foreliggende undersøgelsesresultater som vejledning ved fastlæggelse af en promillegrænse, hvis overskridelse skulle have strenge retslige følger i form af frihedsstraffe, fandt han, at der samtidig burde tages et rimeligt hensyn til den individuelle variabilitet i følsomheden over for alkohol. Grænsen burde derfor placeres et sted, hvor den statistiske risikoforøgelse var eklatant. Ved 1,20 o/oo var risikoforøgelsen efter den amerikanske undersøgelse fra Grand Rapids ca. 10, og således efter hans mening ~~tilstrækkelig~~ stor til at bære en promilleregul. Ville man anvende ~~strenge~~ reaktioner, kunne han gå med til en lavere promillegrænse. såfremt man ved bedømmelse af personer, hvis promille lå mellem de to grænser, tog individuelle forhold, bl.a. udfaldet af en lægeundersøgelse i betragtning.

Waaben rejste spørgsmål, om man, hvis man ønskede at ændre reaktionssystemet over for spirituspåvirkede motorførere, kunne foretage en grænsedragning mellem det mindre strafværdige og det mere strafværdige uden at benytte sig af promillerne.

Erik Andersen og Olafsson fandt det betænkeligt at benytte konklusionerne i de kliniske lægeundersøgelser, under hensyn til den forskel, der kan spores mellem de enkelte lægers vurdering af spørgsmålet om spirituspåvirkethed.

Prætorius nævnede den mulighed, at man benyttede rådets konklusioner i de kliniske lægeundersøgelser.

Kruhøffer gav udtryk for, at retslægerrådet havde en betydelig nivellerende virkning i så henseende, men at det naturligtvis langt fra var alle lægeerklæringer, der blev forelagt retslægerrådet.

Såvel Kruhøffer som Prætorius kunne gå ind for en bestemmelse, der gik ud på, at hvis føreren af et motordrevet køretøj havde en alkoholmængde i kroppen, som senere bevirkede en forhøjelse af blodalkoholkoncentrationen, skulle han anses ved kørslen at kunne have haft den forhøjede alkoholkoncentration i blodet. En sådan regel ville være velmotiveret og praktisk, idet man i en del tilfælde, hvor spiritus er indtaget umiddelbart før kørslen, ville undgå tilbegeberegningssproblemet. Det er i sådanne tilfælde så godt som umuligt at udtale sig om, hvor meget alkohol der er gået over i blodet efter kørslen.

Bilag 5.

Brevveksling med retslægerrådet i en konkret sag om spirituskørsel.

A)

1. Er rådet enig i, at indgivelse af samme kvantum alkohol pr. kg legemsvægt til forskellige personer kan resultere i forskellige alkoholpromiller målt ved blodprøver udtaget
 - a) 100 minutter efter indgivelsen
 - b) 180 minutter efter indgivelsen
2. I bekræftende fald spørges: Hvor store variationer kan der være tale om?

B)

1. Er rådet enig i, at indgivelse af samme kvantum alkohol til samme person på forskellige tidspunkter (dage) kan resultere i forskellige alkoholpromiller målt ved blodprøver udtaget
 - a) 100 minutter efter indgivelsen
 - b) 180 minutter efter indgivelsen.
2. I bekræftende fald spørges: Hvor store variationer kan der være tale om?

C)

1. ~~Har~~ en alkoholpromille målt ved blodprøve betydning for vurderingen af den pågældende egnethed til at føre motor-køretøj?
2. I bekræftende fald spørges: Kan der siges noget generelt om, ved hvilken promillegrad køreegnetheden nedsættes?

- ad spm. B 1 a Ja.
ad spm. B 1 b Ja.
ad spm. B 2 Svaret er analogt med ad spm. A 2.
ad spm. C 1-2 Rådet udtaler sig principielt ikke om perso-
ners egnethed til at føre motorkøretøj, da det-
te spørgsmål anses for at ligge uden for rets-
lægerådets område. I sagens behandling har ov-
erlægerne Hans E. Jørgensen og Prætorius del-
taget.
RETSLÆGERÅDET, København den 11. november 1970.

Harald Gormsen / Fog-Petersen

Statens trykningskontor
Ju 00-95-bet.

ISBN 87 503 1048 8