

## Den kriminalpolitiske behandling af berusede automobilister.

Af byretsdommer P. M. SACHS, København.

Legale foranstaltninger rettet på at modvirke, at et automobil (eller et andet motorkøretøj) føres af nogen, der er beruset (eller mere generelt: under en eller anden form *influeret* af spiritus (*alkohol*) må — som praktisk talt alle retlige foranstaltninger — være resultatet af en *afvejning* af en række tildels modstridende hensyn.

*Hovedformålet* er naturligvis at undgå de særlige følger for person og ejendom og for færdselssikkerheden i videre betydning (og dermed for samfundets økonomi i det hele) som alkoholinflueret motorkørsel i visse tilfælde antages at have. Det væsentligste element i afvejningen er derfor videnskabelige eller andre erfaringer for den variable *sammenhæng* mellem (a) forskellige styrker af alkoholindflydelse og (b) forringelsen af vedkommendes i de nævnte henseender relevante *evner som motorfører* i en given situation (manøvredygtighed, opmærksomhed, reaktionsevne, selvkritik o. s. v.). *Hvilke* disse erfaringer er, vil det føre for vidt i detaljer at redegøre for, og spørgsmålet er ikke specifikt retsvidenskabeligt, men snarere lægeligt, psykoteknisk og samfundsøkonomisk; udgangspunktet må være, at alkoholinflueret motorkørsel i et vist omfang *faktisk er genstand for særbehandling* i et stort antal lovgivninger, men i det følgende skal dog enkelte sider af dette grundlæggende spørgsmål berøres, herunder også i hvilket omfang der er basis for en sammenfattende særbehandling af *al* alkoholinflueret motorkøretøjstrafik (herunder bl. a. kørsel på cykler med hjælpemotor, de såkaldte „knallerter“) *til forskel fra* anden alkoholinflueret motorkøretøjstrafik (såsom flyvning, kørsel på skinner o.s.v.) og anden alkoholinflueret trafik (inclusive f. eks. kørsel med hestekøretøjer).

Forudsætter man, at hovedformålets realisation kræver særlige retlige foranstaltninger, ligger det i sagens natur, at disse må bestå enten i en indskrænkning i den i forvejen bestående adgang til at føre motorkøretøj eller i den i forvejen bestående adgang til at drikke spiritus, eller begge dele.

De modstående hensyn er derfor for det første beroende på, hvorvidt sådanne *indskrænkninger i handlefriheden* isoleret set anses for uønskelige. Afvejningen må imidlertid tage i betragtning, at handlefriheden kan blive indskrænket *udover*, hvad der er tilsigtet, fordi den samvittighedsfulde borger ofte for at være på den sikre side vil foretrække helt at undlade at føre motorvogn eller at nyde alkohol i visse situationer.

Andre modhensyn er de *byrder* for den enkelte og for samfundet som helhed, som følger af *iværksættelsen* af de retlige foranstaltninger, og de ubehag som disse kan fremkalde for den medfølende almen-

hed. Til sådanne byrder hører ikke alene den direkte *lidelse*, som en foranstaltning medfører, men også lidelser knyttet til foranstaltningens følger for den pågældendes *erhvervsevne* og dermed atter en mulig social *afsporing* af ham og hans familie. Også her må det tages i betragtning, at de retlige foranstaltningers virkninger kan blive videregående end tilsigtet (bl. a. fordi også negativt udfaldende *undersøgelser* af, om retlige foranstaltninger er påkrævet, ofte vil medføre ulemper af forskellig art, såsom tilbageholdelse, midlertidig fratagelse af retten til at være motorfører, og fordi *fejltagelser* her så lidt som andetsteds ikke ganske kan udelukkes). Af væsentlig vægt er formentlig også, at selve *muligheden* for fremtidig at blive genstand for retlige indgreb kan fremkalde ubehagsassociationer af betydning for den *almindelige sikkerhedsfølelse*. Forbises må det endelig ejheller, at foranstaltninger som går videre, end hvad *retsfølelsen* kan acceptere (enten fordi de er „uretfærdigt strenge“, eller fordi de ikke harmonerer med kravet om „ligelig behandling“ af lige forseelser) er på debetsiden — selvom der på kreditsiden kan opføres den psyko-terapeutiske virkning på den pågældende selv, eller den tilfredsstillelse af *retsfølelsen* som kan opnås gennem foranstaltninger, som anses for rimelige og retfærdige.

I det følgende vil det først blive undersøgt, hvilke retlige foranstaltninger, der står til rådighed på dette område, og hvorledes deres fordele og ulemper må afvejes (I). Derefter vil det blive søgt udredet, hvilke adfærdsformer disse foranstaltninger kan fremkalde, og hvilke muligheder der består for at konstatere, om betingelserne for at iværksætte en vis foranstaltning foreligger (II).

---

I. Legale foranstaltninger falder på dette — som på andre — områder i to hovedgrupper:

a) *forebyggende direkte indgreb* i handlemuligheder altså in casu enten overfor kørsel (eller forberedelse hertil) med motorkøretøj, når føreren er eller antages at ville blive alkoholinflueret, eller overfor spiritusnydelse (eller forberedelse hertil), når den pågældende er eller antages at ville blive motorfører. Den førnævnte afvejning vil normalt føre til, at sådanne direkte indgreb kun sker som retlig foranstaltning enten i form af privates autoriserede nødværge eller nødret eller *politiets indskriden*, i særlig *klare* tilfælde, såsom hvis en øjensynligt spirituspåvirket person, som kører motorvogn eller gør skridt til at starte en sådan, standses eventuelt anholdes og i nødsfald overmandes eller uskadeliggøres, eller hvis en person, som klart har til hensigt at føre motorkøretøj er i færd med at konsumere spiritus til overmål. Mindre generende og besværlige direkte indgreb kan dog tænkes anvendt, også hvor mistanken i de nævnte henseender kun er *svagere*, f. eks. i form af fratagelse af startnøgle eller midlertidig tilbageholdelse. Videregående pligter kan tænkes pålagt *ejeren* (således forbyder den danske motorlov jfr. lovbekendtgørelse nr. 131 af 14. april 1932 § 24, 1, pkt. 4 overladelse af føringen af et motorkøretøj til en person, som



på grund af nydelsen af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde) eller den, der har *medvirket til spiritusnydelsen* (M.L. § 24, 2, pålægger værten på et *offentligt beværtningssted* eller hans stedfortræder at *hindre*, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, at en gæst fører motorkøretøj, hvis han på grund af nydelse af spiritus ikke er i stand til at gøre det på betryggende måde; så meget mindre må en sådan restauratør naturligvis *medvirke* til, at en gæsts alkohol-influerede motorkørsel finder sted, og muligt kan *meddelagtighedsansvar* efter Strfl. § 23 udstrækkes til videre kredse af personer f. eks. en passager, der har inviteret på spiritus (sker ofte med hensyn til droskechauffører) eller værten ved et privat selskab).

Tænkeligt er det endvidere, at man søger at forhindre den blotte *tilstedeværelse af motorkøretøjer* på områder, hvor der er nærliggende mulighed for deres benyttelse af alkoholinfluerede personer, såsom ved visse beværtningssteder, særligt hvis motorkøretøjerne frister til brugstyveri.

Tænkeligt er det også, at man søger at hindre, at motorførere (f. eks. lastbilchauffører) medfører spiritus i vognen og drikker i og ved vognen (en hyppig foreteelse i Danmark) og at man modvirker *udskænkning* til personer, der kan tænkes at ville være motorførere, f. eks. når udskænkningen sker på offentlige beværtningssteder; dette sidste er i Danmark kun omfattet af det generelle forbud i Beværterloven mod udskænkning til berusede. Et tidsbegrænset *afholdskrav* forud for (og under) kørselen er visse steder (i Norge) anset for praktisk, f. eks. for sådanne, som beskæftiges i person- og rutetrafik. Endelig kan det vel ikke afvises, at hensynet til at modvirke alkoholinflueret motorkørsel kan indgå som et afgørende led i overvejelserne vedrørende en *almindelig* regulering af salg og udskænkning af alkohol, eventuelt et *totalforbud*.

Forebyggende foranstaltninger på længere sigt bliver naturlige, når en person er kendt som *uædruelig* (jfr. M.L. § 21, sammenholdt med bekendtgørelse af 4. september 1950) og navnlig når han i *gerning har vist*, at han ikke er i stand til at holde måde med spiritusnydelse (f. eks. gør sig skyldig i overtrædelser af politivedtægten og beværterlovens bestemmelser vedrørende beruselse på offentlige steder) og da særligt, når han een eller flere gange overbevises om at *have ført* motorkøretøj i alkoholinflueret tilstand (selvom denne måske ikke har været så åbenbar, at den har givet anledning til de førnævnte indgreb). I de fleste lande er det praksis i et vist omfang at fratage eller fradømme en person retten til at være motorfører i sådanne tilfælde, eller, hvis han endnu ikke har opnået førerret, at udelukke ham derfra, jfr. således i Danmark M.L. § 42, der påbyder frakendelse (fra ½ år til for bestandig) når en person har ført motorkøretøj, uagtet han på grund af spiritusnydelse var uegnet hertil; undtagelser er kun hjemlet ved særligt formildende omstændigheder. Foranstaltningen iværksættes for såvidt *straks*, som politiet, så snart en person kan ventes domfældt fratager ham førerbevis (med adgang til at få retskendelse for afgørelsens

rigtighed) men endelig bestemmelse træffes normalt ved den derefter følgende straffedom (jfr. også, at ifølge § 42, 6, kan særskilt sag rejses til frakendelse, når en dansker i udlandet straffes for forhold, der ville have medført frakendelse hjemme). Foranstaltningens effektivitet afhænger naturligvis af kontrollen med, at domfældte ikke desuagtet kører.

Normalt vil modstående hensyn, bl. a. hensynet til den pågældendes erhverv, føre til, at sådan udelukkelse fra at være fører kun gøres tidsbegrænset, i hvert fald ved førstegangsovertrædelser uden alvorlige følger, og virkningen kan tænkes begrænset til mere grove overtrædelser (i Danmark undlades frakendelse dog yderst sjældent). I særligt alvorlige tilfælde er frakendelse af retten *for bestandig* ofte anset påkrævet (i Danmark sker dette i hvert fald ved uagtsomt manddrab, men administrativ tilbagegivelse af retten kan ske, M.L. § 42, 2). Endnu mere vidtgående sikkerhedsforanstaltninger er tænkelige, når den pågældende frembyder *særlig alvorlig fare* (eksempelvis *internering* ledsaget af egentlige kriminalterapeutiske foranstaltninger, rettet på vedkommendes alkoholtrang og trang til at køre motorvogn i tilfælde af gentagne tyverier af motorkøretøjer med påfølgende ulykkesforvoldende kørsel, eller *konfiskation* af et motorkøretøj, når ejeren trods frakendelse af retten fortsætter med alkoholinflueret kørsel); hidtil foreligger der næppe eksempler herpå fra retspraksis.

Under tilsvarende betingelser kan der tænkes begrænsninger i adgangen til spiritusnydelse for personer, som har demonstreret tilbøjeligheder til alkoholinflueret motorkørsel, f. eks. i form af *afholdspålæg*, medlemskab af afholdsforening som vilkår for en betinget dom eller lignende.

b) Smidigere og langt mere generelt end direkte indgreb, omend ikke altid så effektive, er forebyggende *motivdannelse*. Herunder hører for det første, at motorføreres *opmærksomhed* henledes på, hvilken fare alkoholinflueret motorkørsel frembyder, og hvor meget (eller hvor lidt) alkohol der skal nydes for at fremkalde en for færdselssikkerheden farlig grad af alkoholpåvirkning (og hvor urigtige mange forestillinger er om, hvor hurtigt man „sveder“ alkoholen ud, hvor „ædru“ man kan blive af at sove, arbejde o. s. v.); på denne måde appelleres til motorføreres *fornuft* og til, hvad han *selv* finder uønskeligt. Herunder hører endvidere, at man formindsker *interessen i* alkoholinflueret motorkørsel, *enten* således at man angriber interessen i spiritusnydelse, f. eks. gennem antabuskur og ædruelighedspropaganda (dels i almindelighed, dels rettet specielt mod chauffører eller visse kategorier af sådanne, f. eks. gennem opslag på beværtningssteder, gennem særlige advarsler og særlig propaganda på områder, hvor kutymemæssig alkoholnydelse forekommer i større omfang, jfr. bryggerichauffører, flyttefolk, brændelschauffører o. s. v.) *eller* således at man modvirker interessen i motorkørsel bl. a. ved fremme af tilstedeværelsen af andre transportmidler (f. eks. opmuntrer beværtere til som service



at hjælpe til tilkaldelse af chauffører til hjemkørsel af gæster, der kommer i egen vogn).

Foranstaltninger af denne art har hidtil væsentligst været overladt til det private initiativ. Som *retlig foranstaltning* optræder forebyggende motivdannelse imidlertid også på dette område som specifik teknisk foranstaltning i den form, at det i loven (og nærmere udformet i domstolens praksis) *bebudes*, at visse handlinger, altså in casu visse arter af alkoholinflueret motorkørsel eller forberedelser hertil vil blive efterfulgt af en helt eller delvis i dette øjemed iværksat af den pågældende uønsket<sup>1)</sup> *reaktion*, hvorved det beregnes, at han enten undlader at drikke for meget eller at køre — selv om han ellers ikke ville have haft de fornødne hæmninger herimod.

Forudsætningen for, at en sådan motivdannelse kommer i stand er her som andetsteds, at bebudelsen opnår og bevarer *tiltro*, hvilket atter forudsætter, at reaktionen *virkelig iværksættes*, når det med en vis sandsynlighed kan fastslås, at alkoholinflueret motorkørsel af den pågældende art har foreligget eller været forberedt (mere nøjagtigt: når man med en vis sandsynlighed kan fastslå, at den pågældende motorfører selv eller andre har *opfattelsen* af, at dette er tilfældet) og at denne art af motorkørsel er en sådan, at en „regel“ af nogenlunde *let fatteligt indhold* lader sig indarbejde i den almindelige bevidsthed. Heri ligger atter, at kun sådanne tilstande af *retsuvidenhed*, manglende *tilregnelser* og ligefrem *utilregnelighed*, som af den pågældende selv eller af almenheden kan akcepteres som „undskyldningsgrunde“ kan forsvare undladelse af at iværksætte reaktionen, og at politi, anklagemyndighed og domstole vides at fungere således, at en alkoholinflueret motorfører i tilstrækkelig grad frygter, at *de spor*, motorkørslen eller den alkoholinfluerede tilstand vil efterlade, giver disse myndigheder et *overbevisende indtryk af*, at grundlaget for reaktionens iværksættelse foreligger. Endvidere er det en forudsætning, at reaktionen forekommer den potentielle motorfører *så uønsket*, at sandsynligheden for dens iværksættelse er tilstrækkelig til at opveje ønsket om at drikke spiritus og føre motorkøretøj. Og sidst, men ikke mindst er det en forudsætning, at den pågældendes *associationsevne* virker så normalt, at en sådan afvejning kan finde sted.

Næppe nogen retsforfatning undlader vel i første række at basere bekæmpelsen af alkoholinflueret motorkørsel på en motivdannelse som her beskrevet, først og fremmest ved hjælp af *straf*, og vi finder, at der — i modsætning til, hvad der normalt gælder om trafikforseelser — anvendes ikke alene *bødestraf*, men i et vist omfang *frihedsstraf*, hvilket sidste særligt gælder alle de skandinaviske lande.

Den vægt, der tillægges straffen som motivdannende faktor, kan måles ved bestræbelserne for at *afværge*, at nogen alkoholinflueret motor-

<sup>1)</sup> *Belønning* for at undlade alkoholinflueret motorkørsel ville teoretisk have samme virkning, men er som retlig foranstaltning upraktisk. Sådant motivdannelse *kan* tænkes at optræde i form af speciel bonus fra forsikringssselskabets side.

fører *undgår* sådan straf. Mistænkelig adfærd medfører indskriden af politiet om muligt inden kørslen (i Danmark fortrinsvis for at „skaffe bevis“ lige i det øjeblik, der startes), mistænkelige motorkøretøjer eftersættes, og forsvinder de, efterlyses de (i København bl. a. gennem rundkastning til radiovognene) og samtidig opspores ejerens bopæl, som bevogtes. Skjuler ejeren sig, foretages — om fornødent med magt — ransagning på bopælen. Findes den mistænkte inden rimelig tid, anholdes han og underkastes snarest muligt (normalt efter ca. 1 times forløb) lægeundersøgelse, spiritusprøve og blodprøve, jfr. nedenfor. Anklagemyndigheden rejser tiltale, når der er rimelig udsigt til domfældelse, og domstolene vejer bevislighederne nøje, og ser med skepsis på påstande om retsvildfarelse eller manglende tilregnelighed (jfr. navnlig de sædvanlige påstande om, at der før kørslen er drukket mindre, end iøvrigt sandsynliggjort, eller at vedkommende „ikke følte sig beruset“, eller at han ikke forsøgte at køre) for ikke at tale om utilregnelighed (patologisk rus, depression „dårlige nerver“). Er der efter anklagemyndighedens skøn frifundet med urette, eller er straffen for *mild*, *appelleres* dommen til højere instans.

Retsplejens offentlighed og lejlighedsvise avisreferater bidrager vel til at udbrede *kendskabet* til, hvilken art af alkoholinflueret motorkørsel, der medfører straf, og det samme gælder vel de domfældtes omtale på arbejdspladser, i bekendtskabskreds o. s. v. af deres skæbne. Men stort set viser retsordenen også på dette område en inkonsekvent ligegyldighed m. h. t. at publicere hvilket regelindhold, man tilstræber at indarbejde i den almindelige bevidsthed, og med hvilke midler det sker; direkte og udtømmende oplysende arbejde er også her overladt til det private initiativ.

Hvilken rolle straf spiller blandt de legale foranstaltninger mod alkoholinflueret motorkørsel er også indiceret gennem *antallet af straffesager*, som rejses. I Danmark udgør det årlige antal ca. 2.000, deraf ca. 800 i hovedstadsområdet.

Der er imidlertid ingen grund til dogmatisk at identificere området for motividannelse (generalprævention) med området for straf. Det kan næppe være tvivlsomt, at en *sikkerhedsforanstaltning*, hvis iværksættelse udløses af konstateret alkoholinflueret motorkørsel, f. eks. frakendelse af førerretten, virker så *uønsket*, at bebudelse af en sådan foranstaltning har en betydelig motividannende virkning, hvilket antageligt også er tilstræbt, uanset hvilke formål man iøvrigt har haft for øje hermed. Det samme kan tænkes at gælde, hvis en motorfører (som tilfældet er i Danmark, jfr. M.L. § 39, 7) ifalder erstatningsansvar i videre omfang end ellers, når hans kørsel har været alkoholinflueret, nemlig ved at der tillægges ansvarsforsikringssselskabet *regres* over for ham.

Det gælder om straf og andre motividannende reaktioner, at den grad, i hvilken de anses for uønskede, bliver bestemmende for deres *effektivitet* over for alle tilregnelige individer og dermed for det omfang, hvori det er nødvendigt at iværksætte reaktionen for at bevare



tiltroen til, at retsordenen mener det alvorligt. Teoretisk kunne man bestemme et punkt, på hvilke reaktionen havde nået (men også først *da* havde nået) en sådan strengthed, at yderligere strengthed ikke ville forøge motivdannelsens effektivitet. Muligt ville dette ved alkoholinflueret motorkørsel betyde en meget streng straf (langvarig frihedsberøvelse, meget følelig pengebøde), og det er vel tænkeligt, at sådan straf ville betyde, at dens faktiske iværksættelse kun blev fornøden i et meget ringe antal tilfælde, idet kun meget få normale personer ville falde for fristelsen til alkoholinflueret motorkørsel. Der kan imidlertid særlig på dette område være anledning til at *advare mod for stor optimisme m. h. t. effektiviteten af en motivdannelse*, være sig gennem straf eller andre reaktioner. Hyppigere end ved de fleste andre lovovertrædelser vil det være muligt at *undgå opdagelse*, jfr. nedenfor. Det ligger også i sagens natur, at megen alkoholinflueret motorkørsel vil foregå under omstændigheder, hvor motorførerens *tilregnelighed* som følge af alkoholnydelsen er væsentlig nedsat, hvorfor man først og fremmest må sætte sin lid til den motivdannende virkning, som kan gøre sig gældende, *inden* alkoholnydelsen er påbegyndt eller har nået et større omfang (således at vedkommende på dette tidspunkt enten afstår fra yderligere alkoholnydelse eller lader sit køretøj stå)<sup>2)</sup>. I betragtning må også tages, at fristelsen til motorkørsel ofte vil være stor, når andre transportmidler svigter, eller når motorkøreren føler *uvilje mod at røbe*, at han ikke tiltroer sig at kunne køre (eller er bange herfor) på grund af overdreven spiritusnydelse. I det hele giver en stor del af de sager, der forelægges domstolene, et forbløffende indtryk af, dels hvor mange af de tiltalte, der har handlet forbavsende letsindigt, ja, tåbeligt, og dels hvor ofte et strafbart forhold vokser ud af en ganske dagligdags situation.

Følgen er, at det nok må erkendes, at grænsen for yderligere effektivitet af en straffetruusel eller andre motivdannende reaktioner gennem forøgelse af strengtheden stort set *hurtigt vil være nået* på dette område. Men selv om det var tænkeligt, at rigoristiske straffe og langvarige frakendelser af førerretten i nogen grad kunne forøge motivdannelsen i forhold til, hvad tilfældet er, f. eks. i de skandinaviske lande, taler væsentlige hensyn *imod* en sådan strengthed.

Straf og andre reaktioner er *ikke gratis* for samfundet, specielt ikke frihedsstraffe; og selv om bødestrafen giver penge, koster den dog administration og bringer forstyrrelse i den pågældendes økonomiske forhold. Dette problem spiller dog en mindre rolle, allerede fordi der formodningsvis er et omvendt forhold mellem reaktionens strengthed og antallet af tilfælde, hvor den må iværksættes. Værre er det, at navnlig frihedsstraf er en betydelig fysisk og psykisk *lidelse* for den, der

<sup>2)</sup> Tildels kunne dette forhold tænkes imødegået gennem særskilte foranstaltninger (derunder også straf) rettet på at modvirke alkoholnydelse under omstændigheder, hvor associationsevnen nedsættes. Måske kan en del af den straf, der iværksættes, i praksis forklæres (eller i det mindste forsvares) på denne måde, jfr. iøvrigt nedenfor ved note 10.

skal afsone den, ikke mindst fordi selv mildere former for frihedsberøvelse (i Danmark hæfte) i den almindelige bevidsthed ikke principielt adskiller sig fra den vanværende fængselsstraf, som endnu i vid udstrækning er samfundets reaktion imod den egentlige kriminalitet. Hertil kommer endelig lidelserne for de pårørende, faren for domfældtes sociale afsporing o. s. v. bl. a. gennem den bitterhed, der kan oparbejde hos ham. Det er derfor forståeligt, om en *anteciperet medfølelse* og social forståelse giver sig udslag i en indsnævring af lovens *strafferammer* og yderligere en særdeles lempelig *udmålingspraksis* indenfor disse rammer, navnlig når (som i Danmark) lægdommere medvirker ved sagens pådømmelse, og des stærkere des mere sagen giver indtryk af, at den pågældendes tilregnelighed har været nedsat. I samme retning og med tilsvarende styrke virker måske også den omstændighed, at mange af samfundets medlemmer, derunder dem, der har direkte eller indirekte indflydelse på lovgivningsmagten, er motorførere, som lejlighedsvis (måske til daglig) drikker alkohol, således at muligheden for selv at blive ramt af lovens strenghed vil fremkalde enten en for stor indskrænkning af handlefriheden eller ubehagsassociationer af betydning for den almindelige sikkerhedsfølelse. Noget tilsvarende gælder med hensyn til andre reaktioner, såsom frakendelse af førerretten; her vil det formodentlig navnlig være udsigten til arbejdsløshed eller alvorlige hindringer i erhvervsudøvelsen, som vil spille en rolle for bedømmelsen; det er således karakteristisk, at domsmænd helst vil lade erhvervschauffører slippe for at miste førerretten. Men iøvrigt kan forsorgsmyndighederne oplyse om mange alvorlige tragedier som følge både af straf og af førerbevisfrakendelse.

Disse er vel grundene til den forholdsvis beskedne *strenghed*, som lovgivningernes strafferammer og bestemmelser vedrørende førerbevisfrakendelse fastsætter for alkoholinflueret motorkørsel. I Danmark er straffen for overtrædelse af M.L. § 24, 1, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder, og straffen overstiger sjældent hæfte i 30 dage. Førerbeviset frakendes for førstegangsovertrædelse for et tidsrum af  $\frac{1}{2}$  til 1 helt år, dog med en tendens til 1 år som det normale og ved andengangsovertrædelser 3 til 5 år (med en tendens til 5 år som det normale). Selv ved trediegangsovertrædelser sker frakendelsen ofte kun tidsbestemt (10 til 12 år).

At man på den anden side mener, at foranstaltningerne i dette begrænsede omfang har en indispensabel motividannende betydning ses af, at *betinget dom* aldrig anvendes bortset fra enkeltstående tilfælde af særlig ungdom eller nedsat tilregnelighed, og da normalt kun ved forsøg (f. eks. brugstyveri begået af unge) og at *bødestraf*, som i Danmark kun er hjemlet, hvor der foreligger *særlig* formildende omstændigheder, kun sjældent anses tilstrækkeligt. Noget tilsvarende gælder om førerbevisfrakendelsen (betingelsesvis frakendelse er næppe hjemlet i dansk ret).

De væsentligste strafudmålingshensyn er *graden*, i hvilken den pågældende er alkoholinflueret, *kørstens forløb* og endelig det mere eller



mindre *undskyldelige* i alkoholnydelsen og motorkørslen. Muligt gør der sig her visse koncessioner gældende til en mere primitiv retsfølelse; men en noget større strengthed, f. eks. hvor kørslen har haft følger, navnlig hvor der er tale om alvorlige ulykker, kan dog rationelt begrundes i, at det i sådanne tilfælde sikrere kan fastslås, at virkelig alkoholinflueret motorkørsel forelå, således at afgørelsen er mindre alarmerende for den ovennævnte sikkerhedsfølelse. Iøvrigt er der kun tale om små udsving i strafudmålingen, jfr. straks nedenfor.

Andre *strafudmålingshensyn* optræder *ikke*, måske bortset fra en noget strengere udmåling ved recidiv, i hvert fald efter kortere tids forløb. Navnlig forekommer ikke de specialpræventivt begrundede strafformer, som ellers i stigende omfang søges indpasset i straffesystemet. Dette ligger vel allerede i, at strafmaksima efter praksis er så lave. Men selv bortset herfra må man også på dette område regne med en væsentlig indflydelse af kravet om *ligelig strengthed* i straf og andre reaktioner ved *lige forseelse* (lighed og proportionalitet) et krav, der måske hænger sammen med visse fundamentale vilkår for hele vor sociale organisation og vel også med den enkeltes sikkerhedsfølelse, som vil anfægtes, hvis der ikke haves bevidsthed om, at domstolene følger visse klare let forudseelige retningslinier for deres skøn. Det viser sig da også, at straffen svinger mellem 10 til 30 dages hæfte, og at kun alvorlig personskade eller uagtsomt manddrab som følge af kørslen bringer straffen op på et højere niveau, som imidlertid også er nogenlunde ligeligt (ved uagtsomt manddrab fængsel i 6 måneder som det normale). Selv en foranstaltning som frakendelse af førerretten fæstner sig i praksis til visse ensartede tidsrum, jfr. ovenfor, hvis fastsættelse sker efter nogenlunde samme kriterier som straffen, og hvor kun undtagelsesvis specialpræventive hensyn, såsom særlig recidivfare, har været udslagsgivende.

Er det således karakteristisk, at straf og andre motivdannende reaktioner på det heromhandlede område fæstner sig ved et lempeligt niveau, kan det med føje spørges, om ikke dette niveau er *for lempeligt* for, at en motivdannelse i væsentlig udstrækning overhovedet finder sted (altså om der er mange tilfælde, hvor alkoholinflueret motorkørsel undlades *alene* på grund af udsigten til at blive idømt straf, miste førerbevis o.s.v.). Systematiske undersøgelser vedrørende dette spørgsmål er ikke foretaget og ville formodentlig have stor interesse. Skal man dømme efter indtrykket fra de domstolene i Danmark forelagte sager, er den direkte motivdannende virkning relativt ringe i kredse, hvor alkoholnydelse er sædvanemæssig i væsentligt omfang (visse lastbilchauffører med hårdt arbejde, visse repræsentanter og handlende, murere, maskinarbejdere, mekanikere o. s. v.), eller hvor den pågældende forener stor rutine i at køre med nødvendigheden af at spise på restauranter (taxachauffører o. l.), medens den motivdannende virkning ofte er ret betydelig i kredse, hvor motorvogn fortrinsvis bruges til luksuskørsel, og hvor det sociale niveau på den ene side betinger en større ansvarsbevidsthed og på den anden side en særlig frygt for

en frihedsstraf; men selv inden for sidstnævnte gruppe forekommer overraskende lovovertrædelser (f. eks. af læger og jurister). Hvor ringe den motividannende virkning specielt af straffen antagelig i mange tilfælde har været, kan måles med, at udsigten til at miste førerretten med deraf følgende lang tids arbejdsløshed synes at måtte have haft langt større — men altså ikke tilstrækkelig — vægt.

Ved bedømmelsen af straffens og andre foranstaltningers motividannende virkning må dog også hensyn tages til muligheden af en vis *suggestiv vanedannelse*, hvor de mere forsigtiges adfærd smitter af på de mere letsindiges. Og navnlig må hensyn tages til den *indirekte virkning*, der ligger i, at de nævnte foranstaltninger — i hvert fald *frihedsstraffen* — indeholder en understregning af det *moralsk forkastelige* i handlingen og således fremmer (og samtidig direkte udløser) en moralsk aversion og dermed reaktioner af moralsk og social karakter fra omgivelsernes side af nok så stor virkning som selve straf lidelsen. At de retshåndhævende myndigheder skulle stille sig indifferente heroverfor, synes der ingen grund til; tværtimod kan det være naturligt, at selve retsforhandlingen understreger også denne side af sagen, og i hvert fald kan det næppe undgås, at udtryk herfor fremkommer både fra anklagemyndighedens og dommerens side. I denne forbindelse kan det dog nævnes, at en vis *vekselvirkning* gør sig gældende, og at hyppig anvendelse af frihedsstraf kan befrygtes at ville føre til en *sænkning af respekten* for denne, en virkning der vil kunne forplante sig til andre områder af retshåndhævelsen.

Men er det således i vidt omfang tvivlsomt, hvad der direkte opnås i henseende til motividannelse ved straf eller andre foranstaltninger, kan det på den anden side måske antages, at sådanne reaktioner netop i deres „dædlende“ form i et vist omfang kan have en *psyko-terapeutisk* betydning til at afreagere den pågældendes skyldfølelse, og at de endvidere er egnede til og måske påkrævede for at tilfredsstille *retsfølelsen*. Denne stiller sig stort set ret fordømmende overfor alkoholinflueret motorkørsel, hvilket bl. a. viser sig ved de betegnelser sådan har opnået i almindelig sprogbrug („spritbilisme“, „ratfylleri“); det er også påfaldende, hvor beredvillig almenheden er til at henlede politiets opmærksomhed på en alkoholinflueret motorfører (hævnmomentet behøver dog ikke her at være enerådende, idet også det fornuftige formål at hindre den pågældende i at fortsætte sin kørsel kan spille en rolle). At retsfølelsen i særlig grad opskræmmer, når den alkoholinfluerede kørsel har haft alvorlige følger, stemmer med erfaringerne vedrørende retsfølelsen på andre områder.

På den anden side viser erfaringen, at den konkrete *medfølelse* med den alkoholinfluerede motorfører, som må dømmes, heller ikke udebliver. Det er f. eks. i Danmark karakteristisk, at de domsmænd, som medvirker i disse sager, ikke alene gennemgående er mildere indstillet, end loven har tilsigtet, men undertiden på grund af særlige følger for den pågældende af en domfældelse ønsker en lempeligere behand-



ling, end loven tillader, således at den afsagte dom for dem står som „uretfærdig“ streng.

Iøvrigt er det vel et spørgsmål, i hvilket omfang det kan forsvares at tage hensyn til en irrationel retsfølelse, som kræver foranstaltninger, udover hvad der lader sig rationelt begrunde; et sådant standpunkt vil i hvert fald sikkert afvises af dem, der overensstemmende med nyere retninger inden for kriminalvidenskaben overhovedet finder det vanskeligt at begrunde, at samfundet lægger navn til foranstaltninger af en følelsesbetonet og dadlende karakter, som straf (altid?) har.

II. Efter at det således er søgt påvist, hvilke rettlige foranstaltninger, der står til rådighed til modvirkelse af alkoholinflueret motorkørsel og deres fordele og ulemper, skal det i det følgende undersøges, hvilke arter af alkoholinflueret motorkørsel disse foranstaltninger faktisk benyttes til at afværge, og hvilke arter de kunne blive benyttet til at afværge. Dette sidste er naturligvis i første række et *retspolitisk spørgsmål*, beroende på den vægt, som de retsudviklingen bestemmende personer — lovgiverne (i sidste instans vælgerne) og i et vist omfang dommerne — lægger dels på at undgå følgerne af alkoholinflueret motorkørsel i dens forskellige former, dels på fordele og ulemper ved de rettlige foranstaltninger og dels endelig på at undgå de indskrænkninger i handlefriheden, som foranstaltningerne medfører. Hvorledes dette bedømmes, beror på  *vurderinger*, som må antages at variere, bl. a. med vedkommendes stilling til alkoholnydelse og automobilkørsel (som jo næppe af nogen ubetinget vil anses for goder). Det beror også på *viden* bl. a. om, hvilken *fare* alkoholinflueret motorkørsel i dens forskellige former frembyder. Dette sidste er som nævnt indledningsvis ikke noget egentlig juridisk spørgsmål, men der kan være grund til at fremhæve, at både forsøg gjort i Sverige (af Goldberg) vedrørende *manøvredugtighed* og i Schweiz (af Dettling) vedrørende *reaktions- evnen* indicerer væsentlige forringelser af disse evner efter alkoholnydelse, endda efter ringere kvanta, end man normalt regner med. De sager, der forelægges domstolene, peger i retning af visse *særlige fejl som typiske* for alkoholinflueret kørsel (kørsel i vejmidte eller forkert vejbane, uopmærksomhed, specielt til siderne, grove manøvre fejl og tilbøjeligheder til hazarderet kørsel). I det hele må man formentlig være varsom med at underkende den praktiske livserfaring, som betragter alkoholinflueret motorkørsel som et væsentligt faremoment (omend det er utvivlsomt, at grove generalisationer her gør sig gældende). Den danske færdselsstatistik viser, at omkring 5 procent af samtlige færdselsuheld forvoldt af motorførere kan henføres til alkoholindflydelse, og der synes at være en tendens til, at mere alvorlige uheld tæller stærkere til i statistikken.<sup>3)</sup> Man synes at kunne slutte af ulykkestallene i de sager, der forelægges domstolene, at alkoholinflueret kørsel er *flere hundrede gange farligere* end anden kørsel taget *under eet*, men det er klart, at skønnet må blive særdeles usikkert,

<sup>3)</sup> Se nærmere alkoholkommissionens betænkning vedr. trafik og alkohol 1951 p. 5 ff.

fordi man ikke ved, hvor megen alkoholinflueret motorkørsel, der foregår *uopdaget*.

Tilbage står at undersøge det spørgsmål, hvordan det kan konstateres, *hvorvidt betingelserne for at iværksætte en given foranstaltning foreligger*. Til en vis grad bliver dette *afgørende for, hvilken art af alkoholinflueret motorkørsel, man til en given tid overhovedet kan modvirke*, navnlig når man tager i betragtning, at det samtidig så vidt muligt må undgås fejlagtigt at anvende foranstaltninger i andre tilfælde end virkelig påkrævet.

Forebyggende direkte indgreb over for personer, som må antages ikke at være i stand til at holde måde med spiritusnydelse, vil kunne indiceres gennem politimæssige undersøgelser vedrørende „ædrueligheden“, et begreb, der vil kunne tillægges stærkt varierende indhold, men hvis ikketilstedeværelse bliver des vanskeligere at påvise, jo strengere krav man stiller; det er da også klart, at både risikoen for fejltagelser og ubehag knyttet til selve undersøgelsen vil kunne virke stærkt begrænsende på muligheden for at gennemføre denne i og for sig vigtige foranstaltning. I Danmark får man gennem mange straffesager et forstemmende indtryk af, hvor ofte det sker, at selv klart uædruelige personer er motorførere. På den anden side fremgår det af det foregående, at det, når fratagelse eller frakendelse af førerretten sker, efter at den pågældende ventes dømt for eller er fundet skyldig i alkoholinflueret motorkørsel, ikke i Danmark anses fornødent at iværksætte nærmere undersøgelser til underbygning af formodningen om, at den pågældende er uædruelig. Men foranstaltningen er som nævnt i disse tilfælde normalt tidsbegrænset; kun hvis frakendelse af førerretten er sket for lang tid, og der bliver tale om fornyelse eller om administrativ tilbagegivelse inden denne tids udløb, kræves særlige undersøgelser vedrørende den pågældendes ædruelighed.

*Andre forebyggende indgreb* vil, som det fremgår af det foregående, være knyttet enten til en umiddelbar iagttagelig forberedt eller igangværende alkoholinflueret motorkørsel eller til en under en straffesag konstateret kørsel af denne art. I sidstnævnte henseende vil man (således er forholdet i hvert fald i Danmark) naturligt anvende det *samme kriterium*, som anvendes ved afgørelsen af, om der er grundlag for straf eller andre reaktioner i *motivdannende øjemed*. Spørgsmålet er da, hvilke kriterier der her kan blive tale om.

Dette spørgsmål er særligt vigtigt. Kun sådan alkoholinflueret motorkørsel kan modvirkes, som kan beskrives eller i det mindste opfattes på en klar og almenfattelig måde, og hvis tilstedeværelse kan konstateres så relativt simpelt og anskueligt, at det bliver muligt at indarbejde og opretholde en „regel“ i den almindelige bevidsthed. Men samtidig er det særligt vigtigt her at undgå, at fejltagelser kommer til at foreligge.

Men problemet er vanskeligere end på de fleste af straffelovgivningens øvrige områder.

Det, man vil søge at modvirke, er sådan alkoholinflueret motorkørsel (eller forberedelse hertil), som involverer en vis *aktuel fare* for trafi-



ken, d. v. s. foregår, medens motorføreren evner er nedsat under et vist i forhold til den *aktuelle færdselssituation* for lavt mindstemål. Men da motyvannelsen som nævnt forudsætter en vis *generel* formulering, er spørgsmålet, om der skal være tale om generelle minimumskrav, således at de er ensartede for alle færdselssituationer (ved kørsel med et hvilket som helst motorkøretøj i by som på land, ved kørsel med stor eller ringe hastighed, i slet føre som i godt føre o. s. v.), og om *alle motorførere* skal bedømmes efter samme målestok, eller om man eventuelt skal individualisere og variere kravene både efter færdselssituation og efter hver enkelt motorførers måske stærkt varierende øvelse, reaktionsevne o. s. v. og lige så stærkt varierende tolerance over for alkohol?

Disse spørgsmåls besvarelse hænger som nævnt til en vis grad sammen med, hvilke midler der står til rådighed, når det skal afgøres, hvilken indflydelse en bestemt alkoholnydelse har på en given motorfører i en given situation. Disse midler er ingenlunde mange eller let anvendelige, og navnlig findes der jo ingen mulighed for nogen *direkte aflæsning* eller registrering under selve kørslen endsige forud for denne.

Man kan lægge vægt på *kørslens forløb*, altså indskrænke sig til at reagere, når det faktisk har vist sig, at alkoholindflydelse førte til ulykkesforvoldende eller i det mindste unormal kørsel. Hvis man indskrænker sig til dette kriterium (som tilfældet er i visse lande, f. eks. Frankrig), arbejder man med et *individuet* kriterium både i relation til færdselssituation og vedkommendes normale evner og alkoholtolerance. Men bortset fra, at det ingenlunde er let at udrede en færdselsulykkes årsager, er det klart, at et sådant kriterium vil vise sig ufyldstgørende, hvis man lægger vægt på at forhindre al farlig kørsel. En mere reflekteret retsfølelse vil formentlig også kræve, at den farlige motorfører, som har været „heldig“, rammes nogenlunde ligeligt med den, det er gået galt for.

Dette opnås, hvis man lægger vægt på, hvorledes vedkommende motorfører efter kørslen består visse psykotekniske og andre *prøver*, navnlig vedrørende associationsevnen (den såkaldte kliniske *spiritusprøve*), som indicerer hans grad af „spirituspåvirkethed“ i traditionel lægelig forstand<sup>4)</sup>, og dermed præsumptivt hans evner som motorfører. Forsåvidt man kan regne med, at disse evner ikke er forringet siden kørslen<sup>5)</sup>, opnås på denne måde et nogenlunde pålideligt<sup>6)</sup> individua-

<sup>4)</sup> Der sondres som bekendt mellem graderne „let“, „middel“ og „svært“ påvirket samt „beruset“. Efter prøvernes natur kan alene et vist *almindeligt* billede af den pågældende fastslås, hvorimod prøven ikke direkte tilsigter at konstatere forhold som f. eks. reaktionsevne.

<sup>5)</sup> Det normale vil være, at den siden da forløbne tid har gjort den pågældende *mindre* påvirket. I samme retning virker chock (f. eks. ved påkørsel) og evne til at „stramme sig op“.

<sup>6)</sup> *Hvor* pålidelig spiritusprøven er, vil det føre for vidt at komme ind på; det kan dog næppe betvivles, at forskellige læger ikke altid ville komme til samme resultat. Om sammenhængen mellem alkoholpromille og klinisk påvirkethed se P. H. Andresen, alkoholkommissionens betænkning pag. 31 ff.

liserende billede af motorføreren „abstrakte“ farlighed. Da spiritusprøven endvidere tildels er baseret på forhold, som den pågældende selv kan „føle“, vil kriteriet give nogen sikkerhed mod domfældelse uden for de tilfælde, hvor tiltalte var eller kunne være klar over sin tilstand. Derimod tager kriteriet slet ikke hensyn til forskel i færdsels-situationer, og det forudsætter en læges (helst en eksperts) tilstedekomst inden for lang tid efter kørslen.

Man kan endelig lægge vægt på *mængden af den alkohol*, den pågældende har konsumeret, hvorom viden kan fremskaffes enten som i andre straffesager gennem vedkommendes egen tilståelse, forklaring af vidner (f. eks. serveringspersonale på restauranter) eller gennem en konstatering af alkoholen i vedkommendes organisme.

Dette sidste opnås som bekendt mest praktisk og mest nøjagtigt gennem en særlig kemisk analyse af alkoholen i vedkommendes blod (*Widmarks metode*), som på grundlag af en almindelig blodprøve fra øreflippen tillader en bestemmelse med normalt mindre end 5 % afvigelse<sup>7)</sup>, og som derfor afgiver et fuldt tilfredsstillende kriterium, navnlig da normalt 3 blodprøver udtages og analyseres, hvorefter en midelværdi beregnes<sup>8)</sup>. Kriteriet forudsætter dog enten, at der gives hjemmel til tvangsmæssig udtagelse af blodprøven (hvilket er tilfældet i Danmark, men ikke f. eks. i England) eller at den pågældende frivilligt underkaster sig en sådan, hvad han dog vil være interesseret i for ikke at øge en vakt velbegrundet mistanke. Forudsætningen er endvidere, at forvekslinger og analysefejl kan udelukkes, men da dette nor-

<sup>7)</sup> I nyere tid har man i U.S.A. anvendt mere summariske metoder baseret på en analyse af alkoholen i udåndingsluften, men ingen af disse metoder har endnu fuldt den samme nøjagtighed som den gængse blodprøve.

<sup>8)</sup> I visse tilfælde viser analyserne så store indbyrdes afvigelser, at man må antage, at blodprøverne indeholdt varierende mængder alkohol, hvilket antageligt må tilskrives, at vedkommende læge har ramt en eller flere kapillærer, som endnu ikke havde opnået samme alkoholindhold som den i organismen iøvrigt cirkulerende blodmængde.

Afgørelser på grundlag af en alkoholanalyse forudsætter en *tilbage-regning* fra *lægeundersøgelsestidspunktet* til kørselstidspunktet, hvilket atter forudsætter oplysninger om, hvorvidt den sidst indtagne mængde alkohol var fuldt absorberet af organismen på kørselstidspunktet og endvidere kendskab til den hastighed, hvormed den pågældendes organisme *forbrænder* alkohol (normalt 0,15 ‰ i timen med yderpunkter 0,1 og 0,2 ‰), et forhold der normalt ikke uden for stort besvær individuelt kan efterprøves, og som derfor gør tilbageregningen des mindre sikker jo længere tid, der er forløbet mellem kørslen og lægeundersøgelsen. Kendskabet til den pågældendes legemsvægt (nærmere bestemt vægten af hans blodmængde) tillader atter slutninger til, *hvormed alkohol* den pågældende har drukket som minimum (når hensyn yderligere tages til, om alkoholnydelsen har bestået i svage eller stærke drikke, er indtaget sammen med føde af den ene eller anden art og enkelte andre forhold). En undersøgelse af alkoholmængden i *urinen* vil kunne give supplerende vejledning med hensyn til, hvorvidt påstande om tidspunkterne for alkoholnydelsen er rigtige eller ikke.



malt er tilfældet, er metoden fuldtud akseptabel som grundlag også for en straffedom, hvad da også synes anerkendt i de fleste lande. Metoden kan endda anvendes, hvor en klinisk lægeundersøgelse ikke kan gennemføres, fordi den pågældende er kommet til skade.

Alkoholpromillen i blodet som kriterium for retlige foranstaltninger betyder en *nogenlunde* ligestilling m. h. t. den mængde alkohol, en motorfører kan tillade sig at nyde inden for et bestemt tidsrum, men kriteriet tager ikke hensyn til individuelle variationer i henseende til alkoholtolerance eller færdselssituation. Ejheller er kriteriet fuldt betryggende, hvis vægt lægges på, at den pågældende selv sikkert skal kunne afgøre, om han kan køre uden at udsætte sig for straf eller andre foranstaltninger.

Såvel det kriterium, der lægger vægt på kørslens forløb, som dem, der anvender påvirkethedsgraden og blodalkoholpromillen, forudsætter naturligvis, at den mistænkte fører kan findes og drages til ansvar og, i de sidstnævnte tilfælde, at dette kan ske så hurtigt, at spiritusprøve og blodprøve giver pålideligt resultat. Følgelig har den alkoholinfluerede motorfører, som føler sig mistænkt, forskellige muligheder: han kan køre videre og skjule sig, dog såfremt han kører egen bil, hvis nummer er observeret, sjældent i længere tid. Mere betydningsfuldt er det, at han kan benytte en eventuelt mellemliggende tid til at *drikke spiritus* og derefter påstå, at den i hans organisme påviste alkoholmængde udelukkende hidrører fra dette efterfølgende konsum. Påstande af denne art er ikke sjældne i praksis og må undertiden akcepteres af domstolene, selvom sagen efterlader en vis formodning om, at de er urigtige. Dette forhold kunne tænkes imødegået ved selvstændig straf for enhver, som efter at være mistænkt for alkoholinflueret motorkørsel drikker alkohol i bevisforstyrrende øjemed.<sup>9)</sup> Endelig har en mistænkt motorfører den udvej at påstå, at det ikke var ham selv, men en anden, der var fører af den pågældende motorvogn. Det er imidlertid klart, at næppe nogen retsorden vil undlade at reagere kraftigt imod de falske vidneforklaringer og den tilskyndelse hertil, som normalt vil være forudsætningen for, at udveje af denne art kan lykkes. Streng reaktion er formodentlig også overalt følgen af, at en motorfører forsøger ved flugt at unddrage sig sit ansvar.

I de skandinaviske lande er valget mellem de foran omtalte kriterier som bekendt faldet noget forskelligt ud. Den norske lov taler om „påvirket af alkohol“, den svenske lov taler om, at motorføreren har været „så påvirket af stærke drikke, at det ikke kan antages, at han på betryggende måde har kunnet føre køretøjet.“ I Danmark har M.L. § 24 det mere vage kriterium „på grund af nydelse af spiritus“ ikke i stand til at føre motorkøretøj „på betryggende måde“, men som forstået i praksis er dette kriterium i realiteten „spirituspåvirket“ forstået så vidt som næppe nogen, der ikke består den kliniske spiritusprøve, frifindes, hvis da ikke alkoholpromillen er væsentlig under 1 (således

<sup>9)</sup> Forslag i denne retning er fremsat i Norge.

at muligheden for fejl ved prøven ikke kan udelukkes). Den danske formulering er imidlertid i den forstand videregående end kriteriet „spirituspåvirket“ i *klinisk* forstand, forsåvidt som den tillader domstolen at slutte på grundlag af andre omstændigheder, nemlig i første række alkoholkonsumets størrelse (f. eks. indiceret gennem blodalkoholpromillen) eller kørselens forløb eller en kombination af begge dele, til en *antagelig spirituspåvirkethed i videre betydning* (at § 24, stk. 1, pkt. 1) underforstår udtrykket „påvirket af spiritus“ fremgår af henvisningen i § 24, stk. 1, pkt. 4).

De norske og svenske lovbestemmelser indeholder som bekendt tilige præsumptionsregler vedrørende strafskyld i tilfælde, hvor alkoholpromillen i blodet har haft en vis størrelse, i Norge 0,5 og i Sverige 1,5 ‰, altså i realiteten selvstændige sideløbende kriterier baseret på alkoholmængden i blodet. Endvidere har man i Sverige kriminaliseret kørslen, når motorføreren har over 0,8 ‰ i blodet. I Danmark findes ingen tilsvarende præsumptionsregler, men i retspraksis er der *tilbøjelighed* til at dømme en motorfører, når han har over 1 ‰ alkohol i blodet, selvom indicierne for hans uegnetted til at køre ellers kun er svage; er promillen væsentligt over 1, sker domfældelse, i hvert fald i København, praktisk talt undtagelsesfrit, selvom der slet ikke haves andre indicier for uegnetted til at køre.

---

I det foregående er der forsøgt udredning af hovedtrækkene i det problemkompleks, som den kriminalpolitiske bekæmpelse af alkoholinflueret motorkørsel udgør. Denne udredning har også søgt at vise, at problemet ikke ensidigt kan beskrives som en „behandling“ af den „berusede“ automobilist. Ikke alene ligger tyngdepunktet ikke nødvendigvis på automobilister modsat andre motorførere (også alkoholinflueret kørsel på motorcykler er af betydning) og ej heller på de *berusede*, forsåvidt som de lavere grader af alkoholpåvirkning er dominerende i problemet. Men ligeledes er det formentlig med urette, når man særligt betoner „behandling“ som kriminalpolitisk vigtig. Man kommer næppe udenom, at motividannelsen (generalpræventionen) i dens direkte og indirekte form stadig må være det væsentligste kriminalpolitiske middel på dette område. Dette udelukker dog ikke, at der i større udstrækning end nu lægges vægt på en effektiv *behandling* i tilfælde, hvor alkoholvaner er indgroede, og recidiv ikke kan udelukkes blot ved en fratagelse af førerretten. Ligeledes er det antageligt, at *forebyggende* indgreb af den ovenfor nævnte art er af betydning, og særlig er der grund til at tro, at forebyggende udskillelse af personer, som er *uædruelige*, er vigtigt. Ligeledes må betydningen af *propaganda* i forebyggende øjemed fremhæves.

Må motividannelsen således stadig stilles i spidsen, kan det ikke uden videre akcepteres, at man ensidigt søger at opnå denne gennem *korte frihedsstraffe*, således som det i Norge og Danmark og til en vis grad også i Sverige er tilfældet. På den ene side er der grund til at



pege på muligheden af gennem *langvarigere* straffe (i Danmark fængselsstraf) i tilfælde, der forekommer almenheden særligt graverende (navnlig alvorligt ulykkesforvoldende kørsel), at opnå en effektivere motivdannelse, og på den anden side at rejse spørgsmål om anvendelse af *bødestraf* i videre omfang end nu i mindre alvorlige tilfælde (en sammenligning mellem praksis i Sverige og Danmark taler formentlig afgjort for en ændring i Danmark i favør af bødestraffen). Dette ville også give en med retsfølelsen bedre stemmende „jævnere overgang“ mellem grove og mindre grove tilfælde, men det argument kan dog ikke underkendes, at det netop har betydning at *udskille* alkoholinflueret motorkørsel som en *særligt* graverende færdselsforseelse. Mere tvivlsomt er det, om anvendelse af *betinget dom* er mulig, når henses til, at en alkoholinflueret motorførers risiko for at blive antastet ofte er lav; men man kan formentlig ikke afvise anvendelsen af betinget dom kombineret med bøde eller med visse specialpræventive foranstaltninger som en mulighed, i hvert fald forsøgsvis. En udvidelse af *regresadgangen* er næppe anbefalelsesværdig; i hvert fald burde domstolene stilles frit i henseende til omfanget af regressen, som jo ofte virker ruinerende. *Konfiskation* er hjemlet efter dansk ret, men kan næppe anbefales som generalpræventiv foranstaltning.

Ligeledes må man stille sig skeptisk over for berettigelsen af i så vid udstrækning, som det sker i hvert fald i Danmark at anvende *førerbevisfrakendelse* i *generalpræventivt* øjemed. For at det først og fremmest er denne virkning, man har for øje, kan næppe bestrides alene af den grund, at en konkret recidivfare som nævnt kun i begrænset omfang spiller ind ved afgørelsen. Ganske vist virker udsigten til at miste førerretten ofte væsentligt stærkere motivdannende end straffen (hvilket bl. a. indiceres gennem tiltaltes udtalelser i retssager). Men førerbevisfrakendelse er i endnu højere grad end straf en foranstaltning med *væsentlige skadelige bivirkninger*, navnlig fordi den meget ofte resulterer i arbejdsløshed og vel endog social afsporing og derigennem også særligt rammer domfældtes pårørende. Kortere frakendelsestidsrum, muligt af mere individualiserende karakter, må anbefales til overvejelse i hvert fald forsøgsvis; indførelse af hjemmel til frakendelse betingelsesvis kan formentlig ikke afvises som i hvert fald forsøgsvis fremgangsmåde. I dette ligger imidlertid ikke en underkendelse af den lejlighedsvisse nødvendighed af langvarig frakendelse som *forebyggende foranstaltning*; det må imidlertid understreges, at frakendelsen i så fald for at virke efter sin hensigt må ledsages af en vis sikkerhed for, at den pågældende ikke desuagtet kører.

Motivdannelsens midler må således stadig på dette område udgøre et hovedemne for debatten; supplerende kan det nævnes, at det spørgsmål har været rejst, om man ikke bør indføre hjemmel for at idømme straf (bøde) for kørsel med en alkoholpromille i blodet, som selvom den ikke afgiver bevis for straf efter de gældende bestemmelser, dog nedsætter den pågældendes tilregnelighed og således hans tilbageholdenhed med hensyn til at drikke så meget, at han gør sig skyldig i

egentlig alkoholinflueret motorkørsel.<sup>10)</sup> Et mere hensigtsmæssigt middel til at opnå effektivere motividannelse var det måske at rejse *tiltale i videre omfang* end nu, således overalt hvor alkoholpromillen er over 0,5 på kørselstidspunktet, og kørslen har givet anledning til kritik.

Henstilles til overvejelse kan det også, om øget motividannelse kan opnås gennem mere systematisk udbredelse af kendskab til loven og retspraksis (mange tiltalte overraskes over, at de ikke kan slippe med bøde), og tænkeligt er det, at en vis virkning kunne opnås ved mere gennemført *offentliggørelse* af navnene på personer, der dømmes (eller måske blot med føje mistænkes for) alkoholinflueret motorkørsel, og ved *notering* af forseelsen i deres førerbevis.

Den foregående analyse vil også have vist, at spørgsmålet om *formuleringen af det strafbare forhold* er af væsentlig betydning. Om man i så henseende f. eks. i Danmark kan opnå noget ved præsumptionsregler som de norske og svenske er vel tvivlsomt, hvortil kommer, at regler af denne art i Danmark formentlig støder adskilliges retssans. Hovedindvendingen er dog formentlig det stødende i at idømme frihedsstraf (hæfte) alene på grund af en præsumeret påvirkethed; tilsvarende indvending gælder næppe ved bøde, og en supplerende regel om bøde for kørsel, når alkoholpromillen i blodet overstiger en vis lavere størrelse, har formentlig en del for sig.

Hvad endelig angår spørgsmålet om, hvorvidt det er berettiget under *eet at sammenfatte* al alkoholinflueret *motorkøretøjstrafik* til forskel fra anden trafik, er det klart, at det umiddelbart kan forekomme irrationelt, når en alkoholinflueret kusk behandles væsentligt „mildere“ end en motorfører for ikke at tale om en alkoholinflueret fører af en flyvemaskine. Mange vil formentlig også finde det irrationelt, at man i Danmark straffer alkoholinfluerede cyklister med en bøde på 50 kr., medens en person, der kører „knallert“ i alkoholinflueret tilstand, straffes ligeså strengt som en alkoholinflueret automobilist. Det er nærliggende at indføre lovændringer, som foretager mere rationelle afgrænsninger i disse henseender. Irrationelt er det også, når man i Danmark ikke anvender M.L. § 24 på kørsel f. eks. i porte og gårdspladser og på private værkstedsområder.

I denne forbindelse kan nævnes den også noget irrationelle afgrænsning af *kredsen af ansvarlige personer* (i Danmark motorføreren selv, motorkøretøjets ejer og beværteren). Det må overvejes f. eks. at udvide strafbarheden for ikke at hindre en spirituspåvirket person i at føre motorkøretøj til alle, der er medansvarlige for spiritusnydelsen eller har fordel af kørslen.

Sluttelig må det spørges, om ikke *andre grupper* af lovstridig motor-kørsel (overdreven hastighed, ansvarsløse overhalinger, kørsel i en tilstand af sjælelig ophidselse o. s. v.) ikke hver for sig rummer *større fare* for færdselssikkerheden end alkoholinflueret motorkørsel. Men det må ikke her forbises, at alkoholindflydelse er en i den almindelige

<sup>10)</sup> Alkoholkommissionens betænkning pag. 40, hvor 0,6 ‰ foreslås.



bevidsthed klart fremhævet og afgrænset faktor, som begrunder og muliggør en retshåndhævelse af en effektivitet, som ikke ville kunne opnås på de andre områder.

Det foregående vil formentlig have vist, at bekæmpelse af alkohol-influeret motorkørsel ikke alene er et praktisk vigtigt problem, men også et problem af betydelig *kriminalvidenskabelig* interesse. Særlig gælder dette måske, fordi man befinder sig på et område, hvor de af den moderne kriminalpolitik anbefalede specialpræventive foranstaltninger kun kan få et relativt begrænset råderum, men hvor på den anden side også modhensynene mod en for drastisk og ukritisk anvendelse af generalpræventive foranstaltninger er særlig vigtig.

P. M. Sachs.