

**Bilag 4***Klippekortets mulige effekt på færdselssikkerheden***Gitte Carstensen****Danmarks Transportforskning**

I den udtalelse, som færdselssikkerhedskommissionens arbejdsgruppe vedrørende pointsystem ved kørekort mv. kom med i 1991, har man - bl.a. på baggrund af svenske forarbejder til et lignende system i 1978 - konkluderet, at der ikke er dokumentation for, at et egentligt pointsystem har en færdselssikkerhedsmæssig effekt. I forbindelse med den nu nedsatte arbejdsgruppes arbejde har Danmarks Transportforskning set på, hvilken viden, forskningen nu sidder inde med.

Vurderingen af klippekortets mulige færdselssikkerhedsmæssige effekt er foretaget på baggrund af en gennemgang af en række udenlandske undersøgelser. Der er i den sammenhæng taget udgangspunkt i allerede foretagne opsummeringer af undersøgelser på området foretaget i hhv. Norge (Elvik, Mysen & Vaa, 1997; Elvik, 1999) og Holland (Twisk, 1993). Det skal bemærkes, at det materiale, det har været muligt at finde om effekten af klippekortordninger, har været sparsomt og ikke altid af overbevisende karakter. Dette skyldes f.eks. forskningsmetodiske problemer, korte opfølgningstider, forskelle i de evaluerede systemer, at evalueringerne er foretaget for kombinationer af tiltag el.lign. Der er derfor ikke basis for at komme med håndfaste konklusioner mht. den mulige effekt af et dansk klippekortsystem.

Der vil i det foreliggende papir ikke blive taget stilling til effekten af tiltag, som ikke forventes at blive en del af det danske klippekortsystem, som f.eks. kurser, indkaldelse til samtaler el.lign.

**Sammenhængen mellem overtrædelser og uheld**

En forudsætning for, at klippekort kan have en effekt på sikkerheden er, at der er en sammenhæng mellem de overtrædelser af færdselslov mv., som klippekortet retter sig imod, og forekomsten af uheld.

Undersøgelser har generelt vist, at der er en vis - om end ikke særlig stærk - sammenhæng, således at personer med mange overtrædelser også har forholdsvis flere uheld end andre (Utzelmann & Haas, 1985; Brown & Thieboux, 1978;

Diamantopoulos et al. 1997). Andre undersøgelser viser imidlertid, at i hvert fald en del af denne sammenhæng kan henføres til personernes kørselsmængde, således at det fortrinsvis er hos folk med lav kørselsmængde, at sammenhængen findes (Chipman, 1982; Lourens et al. 1999).

Når sammenhængen ikke er stærkere skyldes det først og fremmest, at uheld er en forholdsvis sjælden hændelse for de fleste motorførere - i hvert fald når det drejer sig om den type, der typisk indgår i evalueringer af trafikikkerhedstiltag: de politirapporterede personskadeuheld. Særlige beregninger er foretaget til denne reddegørelse på data fra den danske effektevaluering af køreuddannelsen (Carstensen 1999). Det viser sig her, at knap 3,5% af de adspurgte (nyudannede bilister) oplyste, at de havde været ude for et politirapporteret personskadeuheld i de første 5½ år som bilist og kun 0,14% havde været ude for 2.

Samtidig er det sådan, at kun en mindre del af de lovovertrædelser, som man begår i trafikken, vil ende med at udvikle sig til et uheld, f.eks. fordi overtrædelserne ofte finder sted i en situation, hvor der ikke er fare på færde. Endvidere vil mange af overtrædelserne ikke blive registreret af politiet. Hvis et klippekortsystem således medfører, at antallet af overtrædelser falder, vil der følgelig også kun vil være en mindre del af de overtrædelser, der undgås, der dels ville være blevet registreret af politiet og dels ville have udviklet sig til et færdselsuheld.

Det er desuden vigtigt at være opmærksom på, at ikke alle overtrædelser af regler er mulige at påvirke med en trussel om sanktioner. De overtrædelser, der især er relevante her, er de bevidste overtrædelser. Overtrædelser, der skyldes fejltagelser fra motorførernes side, kan næppe forventes at blive påvirket i samme grad. Der er ingen danske opgørelser over, hvor stor en del af overtrædelserne i trafikken, der er bevidste overtrædelser, og hvor mange der skyldes ufrivillige fejl.

**Effekt af klippekortsystemer**

Undersøgelser af den generelle effekt af klippekortsystemer viser i en del tilfælde et fald i uheldstallet umiddelbart efter indførelsen. Dette gælder såvel for klippekortsystemer rettet mod alle motorførere (Twisk, 1993) som for systemer