

rettet specielt mod unge (Meewes & Weissbrodt, 1992). Det kan dog dels være svært med sikkerhed at henføre nedgangen til lige netop klippekorts-systemet, og dels er det uvist, om effekten holder sig på længere sigt. Det er et kendt fænomen indenfor trafikikkerhedsforskningen, at der kan være en generel præventiv effekt umiddelbart efter indførelsen af en stramning af sanktioner, men at denne effekt reduceres eller helt forsvinder igen, når trafikanterne ikke i praksis oplever en reel/ forhøjet risiko for at blive udsat for sanktionen. I Connecticut fandt man således på 6 mdr. en uheldsnedgang på 15% efter indførelsen af en strengere frakendelsespraksis i hastighedssager. Uheldstallet steg imidlertid igen senere til det oprindelige niveau (Campbell & Ross, 1968).

I Twisks rapport konkluderes det, at der muligvis kan være en generel effekt på uheld på omkring 5%'s fald, men at det er usikkert, om den vil vare ved, hvis der ikke også sker en øgning i politiets overvågning.

Hastighedsovertrædelser af en vis størrelse tænkes at indgå i det danske klippekorts-system og i løbet af de næste 3 år indføres nu automatisk hastighedskontrol i hele landet. Denne kontrol vil -afhængig af intensiteten af kontrollen - kunne medføre en større oplevet opdagelsesrisiko hos trafikanterne, hvilket muligvis vil kunne forstærke en eventuel almen præventiv effekt af et klippekorts-system indført i den samme periode. Det tidsmæssige sammenfald af de to foranstaltninger vil imidlertid gøre det vanskeligt at vurdere effekten af hvert enkelt af tiltagene.

### Almen og specialpræventiv effekt

Det er væsentligt at se nærmere på, i hvilken udstrækning et klippekorts-system kan påvirke alle førere til at ændre adfærd (almen præventiv virkning), og i hvilken udstrækning det kan påvirke de personer, der faktisk rammes af tiltaget, dvs. de førere, der får klip i deres kørekort (specialpræventiv virkning).

Der findes ikke sikre oplysninger, som kan bruges ved vurderingen af, om klippekorts-systemer generelt afskrækker motorførere fra at begå overtrædelser af frygt for at få klip i kørekortet.

I den norske rapport om »Bedre trafikksikkerhed i Norge«, hvor den potentielle effekt af en lang række tiltag er beregnet, og som også danner grundlag i de norske diskussioner om klippekort, har man ved vurderingen af den potentielle

effekt valgt helt at se bort fra en effekt af klippekorts-systemet på personer, der ikke rammes af systemet (Elvik, 1999).

Med hensyn til den specialpræventive effekt er der to spørgsmål at besvare:

- Vil klip i kørekortet påvirke de motorførere, der har fået dem, så de forsøger at undgå at få flere?
- Vil frakendelse af kørekortet som følge af klip påvirke de motorførere, der har modtaget denne sanktion, så de får færre overtrædelser af færdselsloven og færre uheld - dels i frakendelsestiden og dels i tiden derefter?

### *Motorførere, der har klip i forvejen*

Der er undersøgelser, der viser, at mens sammenhængen generelt er sådan, at jo flere point/klip, man har, jo flere uheld har man haft, så ser det ud til, at personer med mange point/klip ikke har helt så høj en uheldsrisiko, som man skulle forvente i forhold til den generelle sammenhæng (Chipman, 1982; Utzelmann & Haas, 1985). Og i Victoria, Australien kunne man konstatere, at der var forholdsvis længere tid mellem anden og tredje anmærkning i kørekortet end der var mellem første og anden (Hague, 1987). Disse resultater kunne tyde på, at personer, der nærmer sig grænsen for frakendelse påvirkes af systemet med en forholdsvis lavere uheldsrisiko til følge. Det skal også ses i lyset af, at der i nogle af klippekorts-systemerne sker særlige henvendelser fra »systemet«, når folk har fået et vist antal point (samtaler, advarselsbreve o.lign.), som gør opmærksom på risikoen ved yderligere overtrædelser.

Der har været foretaget undersøgelser, som har vist, at sådanne advarselsbreve kan have en positiv effekt på senere uheldsindblanding (McBride & Peck, 1970). I Oregon fandt man, at af personer, der havde modtaget advarselsbrev på baggrund af overtrædelser i de seneste 12 mdr., var 84,5% uheldsfrie i en to-års periode efter brevet. Af en tilsvarende gruppe, der ikke modtog noget brev, var 82,1% uheldsfrie de næste 2 år. Uheldene for den pågældende gruppe var således faldet med 13% over 2 år. Der synes således at være en effekt på uheldene af at sende advarselsbreve. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at der ikke var forskel på, hvor mange der var blevet registreret for færdselslovsovertrædelser i de 2 grupper i den samme periode (Jones, 1997).