

Motorførere, der får frakendt kørekortet

Indførelsen af et klippekortsystem vil sandsynligvis medføre, at antallet af kørekort-frakendelser stiger. Selv om undersøgelser har vist, at der er en del, der kører, på trods af at de har fået frakendt kørekortet, så er der et fald i den samlede gruppes eksponering, og de der kører, gør det i en del tilfælde mere forsigtigt (Hagen, 1984; Jopes 1987; Duncan, 1991). Både den lavere eksponering og den forsigtigere kørsel kan have en positiv effekt på uheldstallet i frakendelsesperioden. En undersøgelse af frakendelse i forbindelse med spritkørsel viste endvidere, at den lavere uheldsrisiko også var at finde et stykke tid efter at frakendelsen var ophørt. Denne effekten var større for førere over 30 år: end for yngre. (Hagen, 1978).

Effekten af frakendelse er således især knyttet til den ubetingede frakendelse. Det har ikke været muligt at finde undersøgelser, der vurderer effekten af en betinget frakendelse, men man må forvente at denne vil være mindre end for den ubetingede, og i højere grad være på linie med effekten af at have fået mange klip i sit kørekort/at få et advarselsbrev.

Effekt på unge motorførere

Da unge motorførere har en særlig høj uheldsrisiko er det relevant at se på effekten af klippekortsystemer i forhold til netop denne gruppe.

I Finland fandt man, at en nedgang i uheld efter af en stramning af sanktionssystemet, som også inkluderede regler, der ligner et klippekortsystem. Man fandt nedgangen hos nye, 18-19-årige førere, hvilket kan have sin baggrund i, at det især var denne gruppe førere, der gav udtryk for at have kendskab til ændringen. Dette kendskab var ikke særlig fremherskende hos mere erfarne førere (Hatakka et al., 2000 - refereret efter abstract). Da reglerne blev indført i 1996 er det af undersøgelsen ikke muligt at vurdere, om effekten vil vare ved.

I forbindelse med indførelsen af det tyske »kørekort på prøve« for nye førere blev klippekortreglerne strammet for netop denne gruppe, således at de med færre klip end erfarne førere skulle gennemgå kurser for belastede førere. En undersøgelse af unge føreres uheldsantal før og efter indførelsen af denne regel viste, at de unge føreres uheldstal var faldet ca. 3% mere end erfarne føreres (Meewes & Weissbrodt, 1992). Heller ikke i denne undersøgelse er effekten på længere

sigt undersøgt. Systemet blev indført få år før murens fald, og man vurderede, at en sammenligning af uheldstal før og efter sammenlægnen af Øst- og Vesttyskland ville blive misvisende. Der er endvidere ikke taget stilling til, om andre faktorer end kørekort på prøve specifikt kan have påvirket netop de unges uheldstal i den undersøgte periode.

Samlet effekt

Det er ikke muligt at give et klart bud på den samlede almen og specialpræventive effekt af indførelsen af en klippekortordning. Dels fordi de refererede resultater ikke giver mulighed herfor, og dels fordi der ikke er danske tal for, hvor mange kørekortindehavere i Danmark, der begår de pågældende overtrædelser og dermed vil blive omfattet af ordningen.

I Norge registrerede man i 1989, at knap 4% af motorførerne blev pågrebet for overtrædelser af færdselsloven gennem en 9-måneders periode (Elvik, 1999). I Tyskland har ca. 12% af motorførerne et eller flere klip i kørekortet. Årligt er det dog kun 0,02% af alle motorførere, der når de 18 klip, der udløser en frakendelse (oplysning fra Kuratorium für Verkehrssicherheit's hjemmeside).

I Norge har man på baggrund af en gennemgang af forskningen på området forsøgt at vurdere, hvor stor en mulig effekt af en klippekortsystem vil blive i Norge (Elvik, 1999). Man går i beregningerne ud fra, at det kun er hos de personer, der direkte bliver omfattet af ordningen, at effekten vil vise sig. Dvs. at man som nævnt ikke regner med en almenpræventiv effekt af betydning. Ud fra tidligere opgørelser af antallet af personer, der i en periode er blevet registreret for færdselsforseelser, og ud fra en viden om, at personer med forseelser gennemgående har kørt mere end andre og har flere uheld end andre, har man vurderet, at det nok vil dreje sig om førere, der står for ca. 10% af kørslen og ca. 15% af uheldene. Denne gruppes uheld forventes at falde med 5%.

Disse tal kan imidlertid ikke overføres direkte til danske forhold, da de norske beregninger baserer sig på en model, hvor kørekortet frakendes ubetinget efter et vist antal prikker. En betinget frakendelse, som der er opereret med i den her skitserede danske model, vil sandsynligvis medføre en mindre effekt, da færre i så fald vil få frakendt kørekortet ubetinget.