



LUND UNIVERSITY

Lagens effekt på normer och beteende i vägtrafiken

Underlagsrapport inom ramen för Transportstyrelsens regeringsuppdrag 'Förares användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd'

Svensson, Måns

2017

Document Version:

Manuskriptversion, referentgranskad och korrigerad (även kallat post-print)

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Svensson, M. (2017). *Lagens effekt på normer och beteende i vägtrafiken: Underlagsrapport inom ramen för Transportstyrelsens regeringsuppdrag 'Förares användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd'*. Sociology of Law, Lund University.

Total number of authors:

1

Creative Commons License:

Ospecificerad

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Lagens effekt på normer och beteende i vägtrafiken

Måns Svensson, Lunds universitet 2017



Bakgrund

Inom trafiksäkerhetsområdet vet vi att en förändrad lagstiftning i många fall ger långt ifrån en hundra procentig förändring av det beteende som den adresserar. Det är således viktigt att använda kunskap från forskningen för att kunna föra mer övergripande resonemang kring hur lagstiftning och regelgivning kan påverka beteende och normer i samhället och vad som påverkar hur långt vi kan nå med sådana styrmedel. Föreliggande rapport av Måns Svensson, docent vid Lunds universitet, är en kortfattad sammanställning av relevant kunskap inom det rättssociologiska området. Rapporten är framtagen inom ramen för Transportstyrelsens regeringsuppdrag "Förarens användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd". Sammanställningen berör följande frågeställningar:

- Hur stora "direkta" effekter på ett beteende kan man uppnå, d.v.s. att lagstiftningen leder till en "avskräckande" effekt och folk slutar med beteendet?
- Vilka parametrar påverkar detta? Exempel på sådana är upptäcktsrisken och påföljdens storlek. Vad finns det mer?
- Vilken roll har en lagstiftning att på sikt skapa en normförändring i samhället som i sin tur kan leda till en beteendeförändring?
- Vilka parametrar påverkar detta? Vad är det som t.ex. gör att hastighetsöverträdelser är acceptabla medan rattfylla är oacceptabelt trots att båda omfattas av lagstiftning och övervakning?

1. Introduktion

Regelefterlevnaden i det svenska samhället är på ett generellt plan tämligen god – utgångspunkten för de flesta är att man bör följa lagen. Samtidigt är det väl känt att alla bryter mot lagen någon gång och en del människor bryter mot den ofta. På liknande sätt kan man konstatera att alla lagar överträds av någon vid något tillfälle och en del lagar överträds av många och väldigt ofta (Svensson, 2008). För rättsstaten och lagstiftaren är det av avgörande betydelse att nya regler utformas så att förutsättningarna för regelefterlevnad är så goda som möjligt samt att rättsväsendet och övriga myndigheter agerar aktivt för att lagar följs av medborgarna. Det är således av stor vikt att såväl lagstiftaren som myndigheter har god kännedom om de mekanismer som ligger bakom att människor väljer att följa lagen. Om man inte förstår att ta hänsyn till dessa mekanismer riskerar man att skapa lagar som har små förutsättningar att uppnå efterlevnad; och man riskerar att myndigheternas insatser för att upprätthålla lagen inte får optimal effekt. I förlängningen gäller att om människor i för hög utsträckning upplever att det är befogat att bryta mot olika lagar, så riskerar detta att med tiden urholka den demokratiska rättsstatens förutsättningar.

2. Varför väljer människor att följa lagen?

Frågan om hur rätten och lagarna påverkar människors beteenden, har studerats, diskuterats och debatterats flitigt, inom (och mellan) en rad vetenskapliga discipliner, såsom rättssociologi, kriminologi, socialpsykologi och ekonomi, vilket över tiden har lagt grunden för en tämligen utvecklad förståelse. Förenklat kan man säga att forskningens svar på frågan om varför människor väljer att följa lagen kan delas in i två dominerande förklaringsmodeller: (I) det instrumentella perspektivet, för en översikt av detta perspektiv, se Chalfin & McCrary (2017); (II) det normativa perspektivet, se Tom R. Tylers banbrytande arbete på området (2006); en tredje modell som växt fram under senare år är (III) det expressiva perspektivet, se Richard H. McAdams (2000), som är en tongivande forskare på området.

(I) Det instrumentella perspektivet

För det första talar man om det *instrumentella perspektivet* som framförallt utgår från rättens repressiva och avskräckande funktioner, som framförallt kommer till uttryck genom övervakning och sanktioner. Inom ramen för det här perspektivet tar man fasta på att människor i varje givet ögonblick laborerar – medvetet eller omedvetet – med att väga fördelar med att bryta mot lagen mot de nackdelar som ett sådant lagbrott för med sig i termer av risken att bli ertappad och bestraffad. Det är vanligt att såväl lagstiftare som myndigheter implicit anammar det instrumentella perspektivet när de överväger olika strategier för att öka regelefterlevnad. Ett tämligen aktuellt exempel på detta är statens ambitioner att öka

regelefterlevnaden vad gäller bestämmelserna om hastighetsöverträdelser, där man i hög utsträckning har byggt sina strategier på utbyggnaden av trafiksäkerhetskameror på Sveriges vägar.

Det finns en rad olika modeller för att beräkna graden av övervakning och sanktion som krävs för att uppnå regelefterlevnad i olika situationer. Framförallt är det inom ekonomisk forskning som dessa modeller har tagits fram. Ett sätt att fastställa de här nivåerna, som ursprungligen beskrevs av Gary Becker (1968), är att utgå från individernas beslutssituationer och värdera deras Expected Utility (EU) enligt följande formel: $EU = pU(f) - (1-p)U(b)$ där p är sannolikheten att lyckas, f är en eventuell förtjänst och b är kostnaden om man misslyckas. Pondera att en man erbjuds att spela på slantsingling. Det kostar 3 kronor att delta i spelet (b) och man erbjuds 9 kronor om man vinner (f). Kalkylen kommer då att se ut enligt följande: $EU = 0,5(9-3) - 0,5(3) = 3 - 1,5 = 1,5$ Om man spelar låt säga 10 gånger så kommer det att kosta 30 kronor och man kommer att vinna 45 kronor vilket ger ett överskott på 15 kronor totalt och per singling ett EU om $15/10 = 1,5$. Värdet är positivt och han gör därmed klokt i att delta i spelet.

Om man översätter resonemanget till fortkörning skulle det kunna se ut enligt följande: En lastbilsägare transporterar gods över Sverige. Han har räknat ut att han tjänar i snitt 1500 kronor per transport om han överskrider hastighetsgränserna med 10 kilometer i timmen. Den ökade bränsleförbrukningen kommer dock att kosta honom 500 kronor per transport. Risken att ertappas i en fartkontroll bedömer han vara 0,5 procent och eventuella böter kan förväntas bli 1000 kronor. Hans kalkyl kommer då se ut enligt följande: $EU = 0,995(1500-500) - 0,005(1000) = 995 - 5 = 990$ kronor. Han bör således välja att bryta mot hastighetsbestämmelserna. Individens beslut att begå brott om det förväntade resultatet är positivt. Principen bygger på ett tankeexperiment där individen föreställer sig att det går att upprepa händelseförloppet ett stort antal gånger och att man därefter kan summera vinster och förluster och att om vinsterna i det långa loppet överväger fatta beslut om att begå den kriminella handling.

Den här typen av rational-choice-resonemang inom det instrumentella perspektivet tillämpas enklast på situationer där lagbrott genererar en konkret vinst och där man vet att människor är beredda att bryta mot lagen för att tillskansa sig denna vinst. Ett tydligt exempel på en sådan situation torde vara vid beräkning av övervakningsfrekvens och bötesbelopp på en parkeringsplats. För att uppnå regelefterlevnad (korrekt erlagd parkeringsavgift) krävs det att det i längden lönar sig för bilister att betala parkeringsavgiften. Det är mer komplicerat att göra exakta beräkningar av optimal övervakning och sanktion när den omedelbara nyttan med lagbrottet inte relaterar direkt till en mätbar ekonomisk vinst. När privatbilister väljer att överskrida hastighetsbegränsningarna trots att de inte har bråttom så är

det förmodligen andra incitament som ligger till grund för överträdelsen än de rent monetära. Värdet på dessa incitament kan vara svåra att beräkna och att väga mot eventuella bötesbelopp; och än svårare blir bedömningen om man tänker sig att sanktionen består av ett frihetsberövande.

(II) Det normativa perspektivet

För det andra talar man om det *normativa perspektivet* där man förstår regelefterlevnad utifrån om människor uppfattar lagen som befogad och legitim. Inom ramen för det här perspektivet fokuserar man det faktum att människor, när de utgår från personliga preferenser i termer av subjektiva uppfattningar, attityder och moraliska ställningstaganden i det att de bejakar en lag, frivilligt tar på sig ansvaret att följa lagen. Detta sker då oberoende av upptäcktsrisk och eventuella sanktioner. Med detta synsätt kan man förklara hur människor, utifrån en personlig värdering av lagarna, kan komma fram till att det är befogad att bryta mot upphovsrättslagen när de laddar ner filmer och musik från illegala webbsidor, samtidigt som de aldrig skulle kunna tänka sig stjäla fysiska CD- eller DVD-skivor från en butik. Vidare kan man dra slutsatsen att de människor som rent generellt uppfattar rättsväsendet som mer legitimt och rättvist är mindre benägna att bryta några lagar överhuvudtaget – oavsett upptäcktsrisk och potentiella bestraffningar. Analyser utifrån det normativa perspektivet handlar bland annat om människors intällning till lagen och regelefterlevnad på ett generellt plan.

Förenklat kan man dela in människor i tre kategorier: de som är *allmänt obenägna att begå brott*, de som är *delvis benägna att begå brott* och de som är *benägna att begå brott* (Korsell, 2003). Kategorierna skall förstås som idealtyper och kan användas i olika logiska resonemang kring regelefterlevnad.

För människor som är (a) obenägna att begå brott saknar straffhotet i det närmaste betydelse. Det är nämligen inte enbart straffhotet som är avskräckande. Det finns också andra former av kontroll som gör att människor följer regler. De här alternativa (och sociala) sanktionerna är för den här gruppen mer verksamma än de formella sanktioner som staten kan tänkas tillgripa. De här människorna är inte benägna till en kriminell livsstil utan är i stället helt inriktade på konventionellt beteende. Sådana här människor med starka band till samhället har mycket att förlora på att bli ertappade med att bryta mot lagen. När familjemedlemmars, vänners, grannars och arbetskamraters uppfattning har betydelse för den enskilde har också faktorer som hotar dessa relationer en avskräckande effekt. Den här gruppen ser sig som ansvarstagande medborgare och situationer som bryter mot den självbilden ger upphov till skuld och bristande självkänsla. I de fall, då det existerar en lagstiftning som inte motsvaras av sociala normer eller då de sociala normerna kanske till och med talar mot den

rättsliga regleringen, får straffhotet däremot stor betydelse även för dem som är obenägna att begå brott.

För människor som har (b) en viss benägenhet att begå brott påverkas däremot beteenden av risken för bestraffning. Till och med små skillnader av risken för bestraffning har en påverkan. Forskningen talar om en tipping point, som när den uppnås innebär att den enskilde anser att en brottslig gärning kostar för mycket i ökad risk. När risken inte längre är noll på grund av exempelvis ökad kontroll har den en starkt avskräckande effekt. Det handlar i det här fallet om människor som inte styrs av en stark känslomässig predisponering avseende inställningen till laglydnad kontra regelbrott. De tenderar att agera rationellt och väger risker mot fördelar. Därför får straffhotet en avskräckande effekt. Det bör i det här sammanhanget tilläggas att en människa kan ha olika grad av respekt för olika delar av rättsordningen. Det vill säga att en och samma individ kan hysa starka känslor mot att stjäla vilka relateras till hotet om externa sociala sanktioner och interna psykologiska sådana (exempelvis i form av ånger och dåligt samvete) – samtidigt som hon inte har några känslomässiga problem med att bryta mot kraven på bilbälte (vilket gör att hon i det senare fallet eventuellt är mottaglig för straffhot).

För människor som är (c) benägna att begå brott har straffhotet en begränsad avskräckande effekt. Det handlar om människor som permanent eller tillfälligt (exempelvis i ungdomen, eller på grund av missbruk) har tagit till sig en kriminell livsstil. Sådana personer tenderar snarast att se tillfället att begå ett brott som en önskvärd möjlighet. Den här kategorin människor tenderar att ignorera straffhotet i det att de i valet av livsstil tagit ställning till att regelbrott lönar sig och att risken att ertappas är värd att ta. De ser ett värde i att lura regelsystemen och reagerar med stolthet när de lyckas. De har en känslomässig predisponering som i likhet med människor i grupp a förhindrar dem att göra rationella överväganden. Ibland kan risken att ertappas vara en sporre och ett spänningsmoment som ökar benägenheten att begå regelbrott.

Som synes fungerar resonemangen ovan kring de tre kategorierna människor vilka har olika inställning till lagen (utifrån ett normativt perspektiv) som ett underlag för att utveckla en bättre förståelse för hur övervakning och sanktioner bör utformas för att få en optimal effekt (utifrån ett instrumentellt perspektiv). Man bör med andra ord förstå de två dominerande perspektiven som komplementära snarare än konkurrerande.

(II) Det expressiva perspektivet

Inom ramen för såväl det instrumentella perspektivet som det normativa perspektivet existerar det en rik flora av teorier och förklaringsmodeller. Dessutom har det gradvis vuxit fram en insikt om att det instrumentella och det normativa perspektivet, inte ens när de kombineras, är tillräckligt för att kunna förklara varför människor följer lagen. Forskning i framförallt USA har

argumenterat för behovet av att förstå människors benägenhet att följa lagar även utifrån rättens pedagogiska dimension. Man kan i det sammanhanget tala om det *expressiva perspektivet* där regelefterlevnad förstås som ett resultat av att lagen fyller två centrala pedagogiska funktioner.

För det första en koordinerande funktion i det att lagen skapar en struktur som möjliggör för människor att undvika risker och oönskade konsekvenser. Ett tydligt exempel på detta är när lagen om högertrafik infördes den 3 september 1967 trots att 80 procent av svenskarna i en folkomröstning åtta år tidigare hade röstat nej till en sådan lagändring. Trots en stark opinion mot lagen om högertrafik blev bristande regelefterlevnad av naturliga skäl aldrig ett problem. Människor accepterade lagens koordinerande funktion i det att den från och med omläggningen till högertrafik informerade trafikanterna om hur de måste köra för att undvika olyckor.

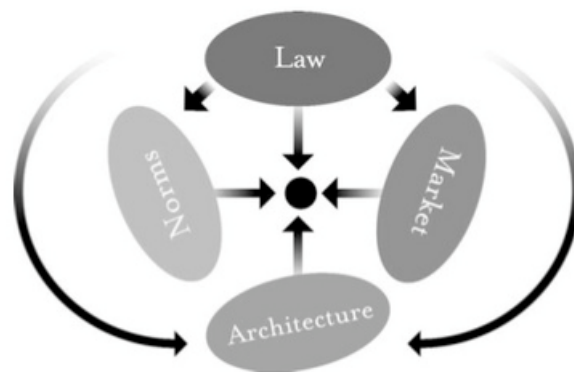
Den andra centrala pedagogiska funktionen som pekats ut inom det expressiva perspektivet är rättens potential att förändra människors övertygelser genom att signalera vad andra människor har för uppfattning. Den här funktionen hänger delvis samman med det normativa perspektivet som lär oss att människor tenderar att följa lagen när de uppfattar den som befogad och legitim. Genom rättens potential att signalera vad som är den gängse uppfattningen bland människor i samhället skapar rätten en bild av hur den informella sociala kontrollen fungerar. Om den bilden kan göras trovärdig så blir den ett incitament för att ändra uppfattning. Människor har nämligen en stark tendens att vilja vara och tycka som andra. Det finns i detta sammanhang anledning att reflektera över hur det med tiden har vuxit fram starka sociala normer kring användandet bilbälte sedan det blev ett obligatoriskt krav 1975 (1986 för bilbälte i baksätet). Förmodligen har lagkravet bidragit till den här utvecklingen. Det finns emellertid också omfattande forskning som tyder på att rättens förmåga att påverka sociala normer – och i förlängningen människors uppfattningar – är tämligen begränsad.

3. Rätten utgör en av flera reglerande strukturer i samhället

Under de senaste årtiondena har det blivit allt tydligare att den snabba utvecklingen av ny informations- och kommunikationsteknik medför stora utmaningar avseende statens möjligheter att framgångsrikt kontrollera och styra människors beteenden. Tekniken integreras i människors kognitiva och kommunikativa processer och skapar nya förutsättningar för regleringsmöjligheterna som vi ännu inte förstår fullt ut. Bland annat innebär den snabba digitala globala kommunikationen att sociala normbildningsprocesser förefaller att följa delvis nya principer som inte är lika bundna av lokal eller nationell kontext. En av de mer intressanta modellerna för att förstå den regleringsproblematik som följer i teknikutvecklingens kölvatten

är framtagen av Lawrence Lessig (2006), professor vid Harvard Law School. Lessigs grundläggande budskap är att lagarna som beteendereglerande instrument har försvagats i det digitala samhället. Han talar om fyra reglerande modaliteter vilka alla skapar en slags begränsningar för människors ageranden: rätten, de sociala normerna, marknaden och arkitekturen (arkitektur avser i det här sammanhanget tekniska lösningar, programkod etc.). Var och en av dessa modaliteter representerar en kraft i samhället som påverkar människors beteenden.

Bild 1. Lawrence Lessigs figur beskriver hur lagen bör sträva efter att påverka andra reglerande modaliteter, för att på så sätt uppnå effektivare beteendepåverkan.



Dessutom utövar var och en av de fyra modaliteterna inflytande på de övriga modaliteterna. Lessig illustrerar sitt resonemang genom att exemplifiera med en tänkt situation där en regering vill att medborgare skall använda bilbälten i högre utsträckning. För det första kan regeringen stifta en lag som stipulerar att alla som färdas med bil skall använda bilbälte (lag som reglerar beteende direkt). Ett annat alternativ vore att finansiera landsomfattande kampanjer och utbildningsinsatser för att skapa en slags social brännmärkning (stigma) av människor som inte använder bilbälte (lag som reglerar sociala normer i syfte att påverka beteende). En tredje väg vore att finansiera subventioner som möjliggör för försäkringsbolag att reducerade försäkringsavgifter för bältesanvändare (lag som reglerar marknaden i syfte att påverka beteende). Slutligen vore det en möjlighet att göra det obligatoriskt för alla bilar att implementera tekniska lösningar som gör bältesanvändning till en förutsättning för att

överhuvudtaget kunna framföra bilen (lag som reglerar teknisk design i syfte att reglera beteende).

Problemet är dock att de tre modaliteterna (förutom rätten); de sociala normerna, marknaden och arkitekturen; i allt högre utsträckning utvecklas oberoende av nationalstatens rättssystem. Framförallt gäller detta för den modalitet som Lessig benämner arkitekturen och som utgörs av utformningen av ny teknologi (i dag handlar det i hög utsträckning om ny digital teknik). Man kan utifrån det här resonemanget tala om att det just nu sker en förskjutning av normgivningsmakten, som i industrisamhället i hög utsträckning varit en fråga för staten och rättsväsendet, mot att i det digitala samhället i allt högre utsträckning vara en fråga för olika aktörer som är involverade i teknikutveckling. En potentiell följd av detta är att om staten vill påverka människors beteende, så har det blivit allt mer viktigt att överväga huruvida man överhuvudtaget, med lag kan reglera beteendet direkt, eller om man även måste överväga att via lag försöka påverka sociala normer, marknad och arkitektur.

Om man inte genomför korrekta analyser av hur den optimala regleringsmixen bör se ut, i det att man vill påverka beteende, så minskar möjligheterna att uppnå de önskade beteendeförändringarna.

4. Sociala normer avseende mobilanvändning vid bilkörning

En bra temperaturmätare på förutsättningarna att reglera ett specifikt beteende är att undersöka i vilken utsträckning den tänkta regleringen har stöd i de sociala normerna. Om ett sådant stöd föreligger finns det förutsättningar att människor kommer att uppfatta regleringen som befogad och legitim, vilket är en förutsättning (dock inte den enda) för att människor frivilligt tar på sig ansvaret att följa lagen, oberoende av upptäcktsrisk och eventuella sanktioner. I syfte att kartlägga de sociala normerna på området har en mindre studie genomförts i samband med att den här rapporten togs fram.

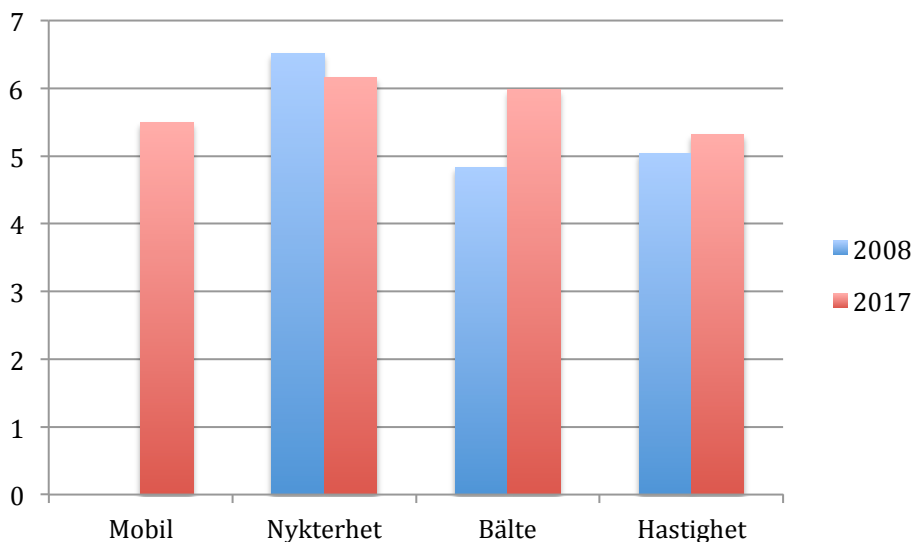
Den webbenkät som ligger till grund för empirin som presenteras i den här rapporten sändes ut via e-mail till 1311 personer i åldern 18-60 år den 12 januari 2017. Undersökningen stängdes den 15 januari 2017 och då hade 1006 personer svarat. Det ger en svarsfrekvens på 76,75 procent. Det totala antalet svarande hade då överstigit 1000 personer vilket var målet. Urvalet styrdes mot en jämn fördelning avseende kön och ålder. Urvalet drogs, med undantag av de ovan preciserade urvalskriterierna kön och ålder, slumpmässigt från CINT CPX (Cint Panel eXchange) som består av omkring 400 000 individer i Sverige som representerar ett riksgenomsnitt av befolkningen.

Metoden som användes i den här studien för att mäta sociala normers styrka är utvecklad inom ramen för teorin *Theory of Planned Behaviour* (TPB) som tagits fram av socialpsykologerna Martin Fishbein and Icek Ajzen (2005). I grunden bygger metoden på att

man frågar alla respondenterna hur de bedömer att människor i deras omgivning skulle reagera om de fick reda på att de hade brutit mot en norm eller en rättsregel. Därefter frågar man hur respondenterna värderar de olika omgivningsrepresentanternas åsikter avseende det tänkta regelbrottet. Erhållna data bearbetas därefter i en matematisk modell som resulterar i ett värde på normens styrka på en skala mellan 1-7.

I den här studien mättes de sociala normerna avseende den regel som anger att det inte är tillåtet att under bilkörning använda mobiltelefonen eller annan kommunikationsutrustning om det påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. I frågan angavs också att regeln skall tolkas så att skrivningen i princip innebär att man inte skall läsa eller skriva sms, söka information på internet eller prata i telefon utan att använda handsfree när man kör bil. På samma sätt mätte vi de sociala normerna i förhållande till nykterhet-, bältes- och hastighetsbestämmelserna för att erhålla jämförelsepunkter att förhålla normstyrkan för mobilanvändning mot. Vi har också jämfört mot data insamlat med samma metod år 2008. Vidare ställde vi också frågor om respondenternas egna åsikter i frågan samt hur de skulle ställa sig till att Sverige införde ett generellt förbud mot all användning av mobiltelefon vid bilkörning.

Diagram 1. Den sociala normens styrka (på en skala 1-7) avseende mobilanvändning under bilkörning; jämfört med normstyrkan för nykterhets-, bältes- och hastighetsbestämmelserna år 2008 och år 2017.



Resultatet visar framförallt att de sociala normerna avseende trafikregler rent generellt är starka. För att använda sig av terminologin hämtad från det normativa perspektivet kan man dra slutsatsen att människor förefaller anse att dessa regleringarna är befogade och legitima, vilket borgar för att de flesta förare torde vara beredda att följa regleringarna oberoende av övervakning och sanktioner. Samtidigt finns det anledning att beakta vad som beskrevs i förhållande till det expressiva perspektivet, lagen (inklusive straffvärde och upptäcktsrisk)

bidrar sannolikt till att signalera vad som är socialt accepterat och vad allmänheten har för uppfattning; detta i sin tur bidrar till en allmän känsla av hur den sociala kontrollen fungerar och styrkan i de sociala normerna.

Vad gäller normstyrkan i förhållande till användandet av mobiltelefon under bilkörning (på ett sätt som påverkar trafiksäkerheten negativt), så är den något starkare än vad som gäller för de sociala normerna som relaterar till hastighetsbestämmelserna; men svagare än normerna relaterat både bältesanvändning och nykterhet. De relativt små skillnaderna mellan normer för hastighet och normer för nykterhet beror på att normstyrkan, så som den redovisas här, inte väger in hur personerna värderar omgivningens åsikter för respektive reglering. Normerna relaterat nykterhet har större förmåga att påverka beteende på grund av att normen står i överensstämmelse med respondenternas personliga moraliska uppfattningar, men framför allt för att respondenterna är mer lyhörda för omgivningens uppfattningar i den här frågan. Men även efter en sådan beräkning visar det sig att normerna för mobilanvändning står sig väl i konkurrensen med de övriga regleringarna.

Noterbart är också att normstyrkan avseende bältesanvändning har stärkts avsevärt över de senaste 10 åren medan det omvända gäller för normstyrkan i förhållande till nykterhet.

Tabell 1. Respondenternas genomsnittliga skattning av i vilken utsträckning de själva anser att det är viktigt att följa bestämmelserna för hastighet, bältesanvändning, nykterhet och användande av mobiltelefon under bilkörning. De har angett ett värde mellan 1-7 (1=jag bryr mig inte; 7=det är mycket viktigt).

	<31 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Spann
Hastighet	5.59	5.60	5.81	5.87	0.28
Bälte	6.18	6.35	6.59	6.67	0.49
Nykterhet	6.41	6.47	6.79	6.86	0.45
Mobil	5.68	5.73	6.08	6.19	0.51

Om man analyserar respondenternas åsikter avseende i vilken utsträckning de själva tycker att det är viktigt att följa de olika bestämmelserna, utifrån respondenternas ålder så ser man en del intressanta skillnader. För samtliga regleringar gäller att respondenterna anser det viktigt att följa dem i ökande utsträckning ju äldre respondenterna är. Men störst skillnad (beroende på ålder) är det avseende inställningen till användande av mobiltelefon under körning. Minst skillnad ser vi avseende hastighet där respondenterna oberoende av ålder inte anser det vara lika viktigt att följa bestämmelserna.

Tabell 2. Respondenternas syn på om Sverige bör införa ett generellt förbud mot all användning av mobiltelefon under bilkörning.

	<31 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Totalt
Ja	59.7%	64.3%	66.8%	63.8%	63.5%
Nej	22.2%	22.4%	24.5%	22.2%	22.9%
Vet ej	18.1%	13.3%	8.7%	14.0%	13.6%

Givet de förhållandevis starka normerna avseende mobilanvändande så är det inte så förvånande att en majoritet av respondenterna anser att Sverige bör införa ett generellt förbud mot all användning av mobiltelefonanvändning under bilkörning. Inställningen grundas i en förståelse för att den informella sociala kontrollen avseende detta är stark och därmed finns det också en förväntan på rätten att den skall signalera att den står bakom den samhälleliga normen även på det här området.

Tabell 3. Respondenternas syn på hur troligt det är att de själva ibland kommer att bryta mot lagen, om det införs ett generellt förbud mot all användning av mobiltelefon under bilkörning.

	<31 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Totalt
Mycket troligt	14.2%	18.9%	9.4%	9.3%	12.6%
Troligt	37.5%	31.6%	32.5%	29.2%	32.9%
Osannolikt	25.7%	27.0%	29.1%	32.7%	28.6%
Kommer inte göra det	22.6%	22.4%	29.1%	28.8%	25.8%

Mer splittrad blir bilden när man frågar respondenterna om hur troligt det är att de själva ibland kommer att bryta mot lagen, om det införs ett generellt förbud mot all användning av mobiltelefon under bilkörning. Nära hälften av respondenterna bedömer paradoxalt nog att det är troligt eller mycket troligt att de ibland kommer att bryta mot en sådan lag. Om man vill förstå varför respondenterna hamnar i den här uppfattningen (eller insikten) så måste man genomföra fördjupande studier, exempelvis med utgångspunkt i Lawrence Lessigs modell över olika modaliteter för reglering. Det är möjligt att användandet av mobiltelefon vid bilkörning i hög utsträckning regleras av andra system än rättsliga. Den digitala tekniken och användandet av smartphones är idag så djupt inbäddat i hur vi fungerar som sociala varelser att det för många är väldigt svårt att styra över hur och när det är olämpligt att använda den. Det förefaller som om ett eventuellt generellt förbud mot all användning av mobiltelefon under bilkörning riskerar att

bli en problematisk reglering ur efterlevnadssynpunkt. För att en sådan reglering skall nå framgång krävs det med stor sannolikhet en massiv insats avseende övervakning och sanktioner. Givet starka normer och hög acceptens så skulle en sådan insats förmodligen upplevas som legitim i allmänhetens ögon, men den skulle vara synnerligen resurskrävande. Om avsikten är att uppnå maximal beteendeförändring i förhållande till nedlagda resurser, så finns det anledning att överväga andra vägar. De sociala normerna på området är redan starka och de väger i regel tyngre än lagstiftning. Möjligheterna att nå framgång genom att arbeta med påverkan och styrning i förhållande till marknad och arkitektur (teknik) är fortsatt intressanta.

Referenser

- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality and behavior* (2nd ed.). Maidenhead: Open University Press.
- Becker, G. S. (1968). Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169–217. <https://doi.org/10.1086/259394>
- Chalfin, A., & McCrary, J. (2017). Criminal Deterrence: A Review of the Literature†. *Journal of Economic Literature*, 55(1), 5–48. <https://doi.org/10.1257/jel.20141147>
- Korsell, L. (2003). *Förebygga ekobrott : behov och metoder : [forskning om ekonomisk brottslighet]*. Stockholm: Brottsförebyggande rådet (BRÅ) : Retrieved from <http://www.bra.se/bra/publikationer/arkiv/publikationer/2003-01-01-forebygga-ekobrott.html>
- Lessig, L. (2006). *Code and other laws of cyberspace [Elektronisk resurs]* (2.). New York: Basic Books.
- McAdams, R. H. (2000). A Focal Point Theory of Expressive Law. *Virginia Law Review*, 86(8), 1649–1729. <https://doi.org/10.2307/1073827>
- Svensson, M. (2008). *Sociala normer och regelefterlevnad - trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv*. (Vol. 28). Lund: Media-Tryck.
- Tyler, T. R. (2006). *Why People Obey the Law*. Princeton University Press.