Przewodnik stosowanie kar w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP

© International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies 2021.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Niniejsza publikacja ani żadna jej część nie może być powielana, rozpowszechniana, publikowana, modyfikowana, cytowana, kopiowana, tłumaczona na inne języki ani adaptowana bez uprzedniej pisemnej zgody Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca. Wszystkie zdjęcia użyte w tym dokumencie są chronione prawami autorskimi IFRC, chyba że zaznaczono inaczej.

Podziękowania
Niniejszy przewodnik został przygotowany na potrzeby Globalnego Partnerstwa na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Global Roads Safety Partnership), programu Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca. Głównym autorem jest dr Chika Sakashita, a znaczący wkład w opracowanie mieli: dr Judy Fleiter, Dave Cliff, Marcin Flieger, Brett Harman i Malcolm Lilley (Global Road Safety Partnership).

Tłumaczenie
Materiał przetłumaczony na język polski ze środków:
Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego organizację partnerską Global Road Safety Partnership www.pbd.org.pl

Zalecana forma odwołania bibliograficznego:
Sakashita, C. Fleiter, J.J, Cliff, D., Flieger, M., Harman, B. & Lilley, M (2021).
A Guide to the Use of Penalties to Improve Road Safety. Global Road Safety Partnership, Geneva, Switzerland

SPIS TREŚCI

4 GLOSARIUSZ

5 STRESZCZENIE

6 CEL PRZEWODNIKA

7 WPROWADZENIE

8 TYPY KAR

14 POZAPRAWNE SKUTKI KAR

15 SKUTECZNOŚĆ KAR

18 JAK PODNIEŚĆ SKUTECZNOŚĆ KAR

- **18** TEORIA ODSTRASZANIA
  - **18** Nieuchronność kary
  - **19** Dotkliwość kary
  - **22** Natychmiastowość kary

23 SPRAWIEDLIWOŚĆ PROCEDURALNA I POSTRZEGANA SPRAWIEDLIWOŚĆ

24 NORMY SPOŁECZNE

25 SPÓJNY SYSTEM ADMINISTROWANIA KAR

26 ZAŁĄCZNIK

33 PRZYPISY

GLOSARIUSZ

Tolerancja ustawowa: Margines ograniczenia prędkości, przy którym kierowca nie zostanie ukarany za przekroczenie prędkości. Margines ten może być wyrażony procentowo (np. 10% powyżej ograniczenia prędkości) lub liczbowo (np. 10 km powyżej ograniczenia prędkości).

Ogólny efekt odstraszający: Stopień, w jakim ludzie powstrzymują się od określonych zachowań, np. przekraczania prędkości, nie dlatego, że zostali złapani, ale dlatego, że wierzą, iż mogą zostać złapani, a konsekwencje złapania byłyby niepożądane.

LMIC: Kraje o niskich i średnich dochodach

Kara: W niniejszym przewodniku termin ten oznacza w szczególności kary przewidziane przez prawo, nakładane za naruszenie przepisów lub zasad ruchu drogowego

Indywidualny efekt odstraszający: Stopień, w jakim konkretna osoba powstrzymuje się od określonych zachowań, ponieważ w przeszłości została złapana na takim zachowaniu i ukarana i nie chce ponownie doświadczyć konsekwencji

Naruszenie przepisów ruchu drogowego: Niezgodne z prawem zachowanie podczas prowadzenia pojazdu. Określane również jako łamanie przepisów.

Sprawcy: Osoby, które postępują niezgodnie z prawem podczas prowadzenia pojazdu

STRESZCZENIE

Nakładanie kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego jest kluczowym elementem technik kształtowania zachowań, które są szeroko stosowane w wielu krajach. Stosowanie kar ma na celu zachęcenie ludzi do bezpiecznego użytkowania dróg oraz do przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Zasada odstraszania mówi, że ludzie dokonują wyborów behawioralnych w oparciu o swoje osobiste poczucie zagrożenia karą. Uważa się, że wspomniane poczucie zagrożenia powstaje z połączenia postrzeganej groźby złapania na łamaniu prawa (postrzegane ryzyko zatrzymania) oraz przekonania o nieuchronności, dotkliwości i natychmiastowości kary w przypadku ujawnienia naruszenia przepisów. Badania, które miałyby rozstrzygnąć, który z tych czterech aspektów ma największy wpływ, nie dają jednoznacznych odpowiedzi.

W praktyce na przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i poziom naruszeń wpływa wiele czynników. Kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego mają na celu zmianę zachowania użytkowników dróg, ale nie są one dostosowane do indywidualnych okoliczności. Różne kary mogą mieć różny wpływ. Skutki behawioralne kary mogą być również odmienne w poszczególnych krajach ze względu na szereg czynników, w tym: różnice w podejściu do przestępczości i wymiaru sprawiedliwości, postrzeganą sprawiedliwość procesów prawnych, powszechne normy społeczne i wzorce kulturowe, procesy wymierzania kar (tj. procesy administracyjne lub karne, czyli postępowanie przed sądem), spójność systemów wydawania praw jazdy i rejestracji, poziom i sposób egzekwowania prawa przez policję oraz poziom, przy którym dane zachowanie jest uznawane za niedozwolone (np. ograniczenia prędkości, dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi). W badaniach oceniających zwykle bada się również skutki pakietu sankcji, a nie poszczególnych sankcji. Dlatego też trudno jest wyodrębnić konkretne skutki poszczególnych rodzajów kar.

Doświadczenie i dowody wskazują, że istnieje wiele sposobów zwiększenia skuteczności kar w celu wywołania pożądanej zmiany zachowania. Ważne jest, aby pamiętać, że nie ma precyzyjnej metody pozwalającej łatwo określić, jak surowa powinna być kara, aby zniechęcić kierowców do naruszania przepisów drogowych. Różne kary mogą oddziaływać na ludzi w różny sposób. Na przykład mandat karny lub grzywna może być dotkliwą karą i wpłynąć na zachowanie osoby o ograniczonych zasobach finansowych; może jednak nie mieć żadnego wpływu na niedozwolone zachowania osoby, która z łatwością może sobie pozwolić na zapłacenie mandatu. I odwrotnie, w przypadku osoby dysponującej większymi środkami finansowymi bardziej skuteczna może być kara w postaci punktów karnych niż grzywna.

Istnieje wiele typów możliwych kar, między innymi:

- Mandaty karne lub grzywny (kara stopniowana, gdzie rosnąca waga naruszenia skutkuje rosnącą kwotą mandatu, zgodnie z taryfikatorem).
- System punktów karnych (punkty ujemne lub punkty dodatnie).
- Sankcje dotyczące prawa jazdy (zawieszenie prawa jazdy, natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy, odebranie prawa jazdy, ograniczenie prawa jazdy)
- Sankcje dotyczące pojazdów (konfiskata pojazdu, odebranie tablicy rejestracyjnej, unieruchomienie pojazdu)
- Blokada antyalkoholowa
- Programy korekcyjne (leczenie / rehabilitacja)
- Pozbawienie wolności

Wybór kary może zależeć od celów oraz zalet i wad każdego rodzaju kary, jak również dowodów dotyczących poszczególnych rodzajów kar (zob. tabela podsumowująca w Załączniku). Cel kary związany jest ze zrozumieniem docelowej grupy jej odbiorców - czy chodzi o osiągnięcie ogólnego efektu odstraszającego, w którym to przypadku kara ma wpływać na ogół społeczeństwa (ogólne zapobieganie naruszeniom), czy też o osiągnięcie odstraszenia indywidualnego, kiedy kara ma wpływać na osoby, które już zostały złapane, oskarżone i ukarane (zapobieganie ponownemu naruszeniu przepisów drogowych). Często łączy się różne rodzaje kar, aby spotęgować efekt odstraszający i osiągnąć jak najlepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa. Wszystkie kary, bez względu na ich rodzaj, muszą być stosowane wyłącznie w granicach określonych w przepisach prawa. Kary pełnią ważną rolę edukacyjną, ponieważ mogą sygnalizować poziom ryzyka związanego z różnymi naruszeniami. Na przykład ważne jest, aby bardziej ryzykowne i niebezpieczne zachowania wiązały się z surowszymi karami. W ten sposób surowość kary jest dostosowana do poziomu zagrożenia, jakie osoba łamiąca prawo stwarza dla społeczeństwa.

CEL NINIEJSZEGO PRZEWODNIKA

Niniejszy Przewodnik zawiera informacje o różnych rodzajach kar stosowanych w przypadku przestępstw i naruszeń przepisów drogowych. Nakładanie kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego jest kluczowym elementem technik kształtowania zachowań, które są szeroko stosowane w wielu krajach. Stosowanie kar ma na celu zachęcenie ludzi do bezpiecznego użytkowania dróg oraz do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Istnienie przepisów opartych na dowodach naukowych jest ważne, ale przepisy same w sobie nie zniechęcą w wystarczającym stopniu do łamania prawa. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego można osiągnąć dzięki łącznemu oddziaływaniu przepisów, zwiększonej świadomości społecznej, egzekwowania prawa i kar. Niniejszy Przewodnik koncentruje się wyłącznie na elemencie kary.

WPROWADZENIE

Użytkownicy dróg łamią przepisy ruchu drogowego z różnych powodów. Niektórzy celowo postępują niezgodnie z prawem. Inni mogą podejmować takie same nielegalne działania nieświadomie, a jeszcze inni mogą robić to z powodu upośledzonej oceny sytuacji spowodowanej alkoholem i/lub narkotykami. Groźba wymierzenia kary, która będzie wystarczająco surowa, aby zniechęcić do naruszania przepisów, może wykształcić niechęć do łamania prawa, co z kolei może skutkować zmniejszeniem liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Podstawową zasadą kierującą stosowaniem kar jest to, że jeśli określone zachowanie pociąga za sobą negatywne konsekwencje, prawdopodobieństwo jego powtórzenia jest mniejsze. Zasada odstraszania mówi, że ludzie dokonują wyborów behawioralnych w oparciu o osobiste postrzeganie zagrożenia karą1. Uważa się, że na owo poczucie zagrożenia składa się kombinacja czterech elementów: postrzeganej groźby złapania na łamaniu prawa (postrzegane ryzyko zatrzymania) oraz postrzeganej nieuchronności, surowości i natychmiastowości kary w przypadku ujawnienia naruszenia2. Ogólna skuteczność kar zależy od wszystkich czterech wymienionych aspektów teorii odstraszania. Badania dotyczące tego, który z tych czterech aspektów ma największy wpływ, nie dają jednoznacznych odpowiedzi3.

W teorii odstraszania istnieją dwa dodatkowe pojęcia związane z egzekwowaniem systemów kar: ogólny efekt odstraszający i indywidualny efekt odstraszający. Odstraszanie ogólne dotyczy wpływu prawa i jego egzekwowania na całą populację. Ogólny efekt odstraszający polega na tym, że ogół społeczeństwa ma przekonanie, iż prawo jest egzekwowane, a ryzyko złapania i ukarania jest wysokie. Natomiast odstraszanie indywidualne odnosi się wyłącznie do osób, które już doświadczyły wykrycia, ścigania i ukarania. Indywidualny efekt odstraszający polega na przekonaniu sprawców, że ich poprzednie doświadczenia związane z karą były na tyle negatywne, że zniechęcają do ponownego naruszenia przepisów. Nieuchronnie, oddziaływanie na sprawców ma zróżnicowaną skuteczność, począwszy od zmniejszenia liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego i ich wagi, aż po całkowite zaprzestanie naruszania przepisów.

Niniejszy Przewodnik opisuje możliwości wdrożenia efektywnego systemu kar i zawiera rekomendacje oparte na międzynarodowych źródłach naukowych. Ważne jest, aby pamiętać, że nie ma precyzyjnej metody pozwalającej łatwo określić, jak surowa powinna być kara, aby zniechęcić kierowców do naruszania przepisów ruchu drogowego. Różne kary mogą oddziaływać na ludzi w różny sposób. Na przykład mandat karny lub grzywna może być dotkliwą karą i wpłynąć na zachowanie osoby o ograniczonych zasobach finansowych; może jednak nie mieć żadnego wpływu na niedozwolone zachowania osoby, która z łatwością może sobie pozwolić na zapłacenie mandatu. I odwrotnie, w przypadku osoby dysponującej większymi środkami finansowymi kara w postaci punktów karnych może okazać się bardziej skuteczna niż grzywna.

TYPY KAR

Sankcje prawne - zwane również karami - nakładane są na osoby, które naruszają przepisy regulujące bezpieczne korzystanie z dróg. Oprócz karania, celem sankcji może być powstrzymanie sprawców od popełniania kolejnych naruszeń przepisów ruchu drogowego, zmiana ich zachowań oraz odstraszenie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.
Wobec osób, które zostały złapane na łamaniu przepisów ruchu drogowego, można zastosować różne kary. W Tabeli 1 przedstawiono listę kar, jakie mogą być stosowane w przypadku naruszenia przepisów ruchu drogowego. Rodzaj kary można dobrać na podstawie celów oraz rozmaitych zalet i wad każdego rodzaju kary (zob. Tabela 1), a także na podstawie dostępnych dowodów (zob. Tabela 2)4. Kary mogą być również łączone w celu spotęgowania ich odstraszającego charakteru. Na przykład za pewne naruszenia można nakładać równocześnie mandaty i punkty karne, a nie tylko same mandaty lub same punkty karne.

Istnieją dwa tryby nakładania kar:

- **Tryb sądowy:** Kary są orzekane przez sąd, a zastosowanie kary i jej surowość są uzależnione od wyroku skazującego.
- **Tryb administracyjny:** Kary nakładane są bez udziału sądu, poprzez wydanie zawiadomienia o nałożeniu kary (chociaż oskarżony o naruszenie może zakwestionować tę karę na drodze sądowej).

Ogólnie rzecz biorąc, brak udziału sądu w postępowaniu administracyjnym pozwala na szybsze i pewniejsze wymierzenie kary przy niższych kosztach administracyjnych niż w przypadku postępowania sądowego, w którym sąd określa karę i jej surowość5. Pewność kar nakładanych przez sądy można jednak zwiększyć poprzez przyjęcie ustawowych kar za dane przestępstwo lub wykroczenie, jak np. obowiązkowe minimalne okresy pozbawienia prawa jazdy6.

Tabela 1 - Różne typy kar

typ	opis	cel	zalety	wady
Mandaty karne (stopniowana kara pieniężna o ustalonej wysokości)	Kara pieniężna, którą sprawca naruszenia przepisów drogowych musi zapłacić określonej instytucji w określonym terminie. Kwota mandatu powinna wzrastać w zależności od wagi naruszenia przepisów (stopniowanie kary oznacza, że np. większe przekroczenia prędkości powinny być karane wyższymi mandatami). Kwota mandatu powinna być z góry określona, ujęta w taryfikatorze i podana do publicznej wiadomości, tak aby kierowcy naruszający przepisy ruchu drogowego znali jej wysokość i aby policja nie miała możliwości zmiany wysokości mandatu podczas interakcji ze sprawcami. Metaanaliza z 2016 r.27 wskazuje, że skutki podwyższenia mandatów są zróżnicowane: • 15% spadek liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego przy podwyższeniu mandatów o 50-100%; • Brak wpływu na naruszenia przy podwyższeniu mandatów do 50%; • 4% wzrost w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego, za które mandaty zostały podwyższone o ponad 100%; • Skutki w zakresie recydywy są zróżnicowane, ale skutki podwyższenia mandatu mogą być słabsze w przypadku poważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego i osób często łamiących przepisy; • 5-10% spadek liczby wszystkich wypadków w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony); • 1-12% zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony). To samo badanie ostrzega przed stwierdzaniem związku przyczynowego, ponieważ większość uwzględnionych badań w niewystarczającym stopniu kontrolowała wpływ czynników zakłócających. Pozytywne efekty są bardziej prawdopodobne, gdy poziom egzekwowania przepisów jest odpowiednio wysoki i stabilny. Postrzegana sprawiedliwość może również wpływać na efekty28.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Mandaty mogą stanowić źródło dochodów bezpośrednio wspierających inwestycje w działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. egzekwowanie przepisów). Z góry określone (stałe) kwoty mandatów ograniczają możliwość korupcji w kontaktach policji ze sprawcami, w szczególności jeżeli płatność mandatu jest administrowana przez instytucję rządową będącą stroną trzecią (tzn. nie przez policję).	Jeśli kwota mandatu nie jest z góry określona i podana do publicznej wiadomości, stwarza to możliwość korupcji w miejscu zatrzymania sprawcy naruszenia przez policję. Status społeczno-ekonomiczny sprawcy może wpływać na dotkliwość kary dla poszczególnych osób. Na przykład w Indiach mandat w wysokości 10 USD dla kierowcy o niskich dochodach może być znaczącą karą i prawdopodobnie zniechęcać do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości. Jednak taka sama kara dla kierowcy o wysokich dochodach lub kierowcy w kraju o wysokich dochodach może nie być postrzegana jako surowa i dlatego może nie być odstraszająca. Problem sprawiedliwego wymiaru kary można rozwiązać, ustalając jej wysokość proporcjonalnie do dochodów (jak np. w Finlandii) lub uwzględniając medianę tygodniowej płacy w danym kraju. Rozwiązania takie wymagają jednak prowadzenia doskonałej ewidencji dochodów wszystkich obywateli w danym kraju, co jest mało prawdopodobne w większości krajów o niskich i średnich dochodach.

typ	opis	cel	zalety	wady
Punkty karne (dodawane)	Punkty naliczane są od 0 do wyższej liczby jeśli kierowca naruszy przepisy ruchu drogowego i zazwyczaj pozostają zapisane na kilka lat. Kiedy całkowita liczba punktów karnych osiągnie pewien próg w ustalonym okresie (np. 12 lub więcej punktów w okresie 3 lat), nakładana jest kolejna kara - zazwyczaj zawieszenie lub pozbawienie prawa jazdy.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Kara w postaci punktów będzie prawdopodobnie bardziej równomiernie oddziaływać na osoby o różnych dochodach niż kara pieniężna8. Ponowne naruszenia skutkują większą liczbą punktów, co daje dobry indywidualny efekt odstraszający 9. Punkty mogą być postrzegane jako kara bardziej sprawiedliwa i przez to cieszyć się znaczącym poparciem społecznym10.	Sprawca może przenieść zebrane punkty na inną osobę (np. bez punktów lub z małą liczbą punktów)11 jeżeli kierowca nie został zidentyfikowany w momencie naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. w przypadku automatycznych systemów kontroli ruchu - jednak tylko wtedy, gdy kamera nie rejestruje zdjęcia kierowcy), a zawiadomienie o nałożeniu kary zostało wysłane do zarejestrowanego właściciela pojazdu; System naliczania punktów karnych opiera się na efektywnie funkcjonującej ewidencji praw jazdy, która umożliwia śledzenie historii naruszania przepisów przez danego kierowcę i po osiągnięciu progu sprawne zastosowanie zawieszenia.
Punkty karne (odejmowane)	Jeśli kierowca naruszy przepisy ruchu drogowego, traci punkty począwszy od ustalonej liczby (np. 100) aż do zera. Kredyt punktów zazwyczaj pozostaje ważny przez kilka lat. Gdy liczba punktów spadnie do 0, nakładana jest kolejna kara - zazwyczaj zawieszenie prawa jazdy lub jego odebranie.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Kara w postaci punktów będzie prawdopodobnie bardziej równomiernie oddziaływać na osoby o różnych dochodach niż kara pieniężna 12.	Kierowcy mogą w oszukańczy sposób wykorzystywać punkty należące do innych osób, jeżeli kierowca nie został zidentyfikowany w momencie naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. w przypadku automatycznych systemów kontroli ruchu - jednak tylko wtedy, gdy kamera nie rejestruje zdjęcia kierowcy), a zawiadomienie o nałożeniu kary zostało wysłane do zarejestrowanego właściciela pojazdu; System naliczania punktów karnych opiera się na efektywnie funkcjonującej ewidencji praw jazdy, która umożliwia śledzenie historii naruszania przepisów przez danego kierowcę i po osiągnięciu progu sprawne zastosowanie zawieszenia.
Tymczasowe odebranie (zawieszenie) prawa jazdy	Posiadacz zawieszonego prawa jazdy nie ma prawa prowadzić pojazdów przez cały okres zawieszenia. Prawo jazdy jest automatycznie przywracane po okresie zawieszenia.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości i uniemożliwienia im takich naruszeń; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego	Ogranicza możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie trwania sankcji.	Posiadacz zawieszonego prawa jazdy może nadal prowadzić samochód, choć nie jest do tego legalnie uprawniony13; Zawieszenie może być postrzegane jako niesprawiedliwe, zwłaszcza w aspekcie jego wpływu na zdolność karanego do zarabiania na życie, jeśli jego praca jest uzależniona od zdolności do prowadzenia pojazdów (zwłaszcza w przypadku karanych zamieszkujących tereny wiejskie/oddalone bez dostępu do transportu publicznego) Skuteczność kary uzależniona jest od istnienia efektywnego systemu wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry i komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa

typ	opis	cel	zalety	wady
Zawieszenie prawa jazdy w trybie natychmiastowym / zawieszenie w momencie kontroli	Prawo jazdy zostaje zawieszone i skonfiskowane na miejscu przez policję z powodu poważnego naruszenia przepisów drogowych (np. rażące przekroczenie prędkości, jazda pod wpływem alkoholu, naruszenie skutkujące śmiercią lub poważnymi obrażeniami), zazwyczaj na określony czas (np. 28 dni).	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom popełnianie kolejnych poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od popełniania poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego.	W przeciwieństwie do tradycyjnego zawieszenia (powyżej), efekt odstraszający natychmiastowego zawieszenia jest bezzwłoczny - jest to jeden z kluczowych elementów intensyfikacji efektu odstraszającego.	Funkcjonariusz policji może zastosować zawieszenie w trybie natychmiastowym, czego nie można zrobić w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnionych za pomocą kamery. Wymaga systemu, w którym natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy jest natychmiast rejestrowane, tak aby władze były poinformowane o zawieszeniu.
Odebranie prawa jazdy	Kierowcy, któremu odebrano prawo jazdy, nie wolno prowadzić pojazdów przez cały czas trwania okresu kary. Prawo jazdy zostaje przywrócone dopiero wtedy, gdy kierowca ponownie złoży wniosek o wydanie prawa jazdy pod koniec okresu kary. Jeśli kierowca został pozbawiony prawa jazdy dożywotnio, nie może już nigdy prowadzić pojazdu.	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Ogranicza możliwości ponownego naruszenia przepisów w okresie trwania sankcji.	Kierowcy, którym odebrano prawo jazdy, nadal mogą prowadzić pojazdy14; Skuteczność kary uzależniona jest od istnienia efektywnego systemu wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry oraz komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa Wymaga systemu, w którym dyskwalifikacja orzeczona przez sąd jest bezzwłocznie rejestrowana w systemie praw jazdy.
Ograniczenie prawa jazdy	Posiadacz prawa jazdy ma zakaz prowadzenia pojazdów w okresie ograniczenia, za wyjątkiem szczególnych celów (np. prowadzenia pojazdu do i z pracy lub na leczenie), określanych przez sąd lub inny organ. Aby otrzymać ograniczone prawo jazdy, karani kierowcy muszą zazwyczaj wykazać, że nadmiernie ucierpieliby z powodu całkowitego zakazu prowadzenia pojazdów.	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Ogranicza możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie obowiązywania kary i może zwiększyć ostrożność i czujność podczas prowadzenia pojazdu. Może sprzyjać społecznej akceptacji tego rodzaju kary ze względu na uwzględnienie potrzeb ekonomicznych sprawcy.	Powszechne stosowanie systemu ograniczonego prawa jazdy może osłabić zarówno indywidualny, jak i ogólny efekt odstraszenia, ponieważ sprawcy nie odczuwają w pełni skutków kary15; Decyzje sądu w kwestii tego, kto podlega ograniczeniu prawa jazdy, a kto pełnemu zawieszeniu, mogą również powodować nierówności społeczne; Skuteczność kary uzależniona jest od istnienia efektywnego systemu wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry oraz komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa. Warunki ograniczenia prawa jazdy muszą być zamieszczone na prawie jazdy i wyraźnie widoczne. W przeciwnym razie funkcjonariusze policji mogą nie zauważyć ograniczenia podczas zatrzymywania kierowcy w przyszłości.

typ	opis	cel	zalety	wady
Sankcje dotyczące pojazdu	Pojazd sprawcy jest konfiskowany. Skonfiskowane / zatrzymane pojazdy mogą być zwrócone po upływie okresu sankcji, za opłatą. Alternatywnie, możliwe jest zajęcie tablic rejestracyjnych, umieszczenie na tablicy rejestracyjnej naklejki informującej o tym, że pojazdem może kierować dowolna osoba z wyjątkiem sprawcy, odebranie rejestracji pojazdu lub unieruchomienie pojazdu na posesji sprawcy za pomocą blokady na koło bez konieczności konfiskaty pojazdu. Zazwyczaj stosowana w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego i/lub recydywistów, którym inne kary nie pomogły w powstrzymaniu się od ponownego naruszenia przepisów.	Uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Eliminuje możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie obowiązywania sankcji; Kierowcom trudniej jest nadal jeździć bez samochodu niż bez prawa jazdy. Dowody wskazują, że konfiskata pojazdu zwiększa liczbę kierowców przestrzegających zawieszenia prawa jazdy16.	Nie jest to bezpośrednia kara dla sprawcy, jeśli nie jest on właścicielem pojazdu; Jeżeli skonfiskowany pojazd należy do kogoś innego niż sprawca naruszenia, pojazd może zostać zwrócony pod pewnymi warunkami; Sprawca może mieć dostęp do innego pojazdu, z którego może korzystać. Problemy mogą pojawić się, gdy wartość pojazdu jest niższa niż łączny koszt konfiskaty, a sprawca naruszenia zamiast uiszczenia opłaty rezygnuje z odebrania pojazdu. Ponadto kary związane z pojazdami mogą być postrzegane jako niesprawiedliwe, zwłaszcza w przypadku sprawców mieszkających w miejscowościach wiejskich/oddalonych, z utrudnionym dostępem do transportu publicznego lub jego brakiem. Z drugiej strony, gdy koszt pojazdu jest wysoki, sprawcy mogą uciekać z miejsca zdarzenia z dużą prędkością, stwarzając dodatkowe ryzyko17.
Blokada antyalkoholowa	Zamontowane w pojeździe urządzenie, które nie pozwala na uruchomienie pojazdu, dopóki nie zostanie przeprowadzony test na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. Rozwiązanie to zostało zaprojektowane przede wszystkim w celu zmiany zachowania kierowców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu, zwłaszcza o wysokim stężeniu alkoholu we krwi i/lub recydywistów, a nie w celu realizacji ogólnej funkcji odstraszającej.	Uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego pod wpływem alkoholu.	Eliminuje możliwość ponownego naruszenia przepisów pod wpływem alkoholu w pojeździe, w którym zamontowana jest blokada antyalkoholowa, przez cały okres obowiązywania kary.	Blokada może być stosowana tylko wobec tych sprawców, którzy posiadają pojazd. Dostęp do urządzeń blokujących i możliwości konserwacji mogą być ograniczone na terenach wiejskich. Zapis o zastosowaniu blokady antyalkoholowej zamieszczony na prawie jazdy musi być wyraźnie widoczny, w przeciwnym razie może zostać przeoczony przez funkcjonariuszy policji dokonujących zatrzymania. Ponadto, wymóg stosowania blokady powinien być przenoszony pomiędzy jurysdykcjami, tak aby sprawca naruszenia nie mógł w okresie obowiązywania kary uzyskać prawa jazdy bez blokady w innej jurysdykcji.
Programy korekcyjne (leczenie/ rehabilitacja)	Zaprojektowane przede wszystkim w celu zmiany zachowania sprawców naruszenia przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu, a nie w celu pełnienia ogólnej funkcji odstraszającej. Programy mogą mieć charakter edukacyjny, skoncentrowany na wiedzy, i/lub psychologiczny, skoncentrowany na zmianie zachowania; są realizowane w ciągu kilku tygodni.	Zmiana zachowań sprawców	Programy korekcyjne mogą skuteczniej przeciwdziałać czynnikom przyczyniającym się do naruszania przepisów ruchu drogowego związanych z używaniem alkoholu i narkotyków.	Niezbędne są dobre procedury oceny, aby dobrać interwencje najodpowiedniejsze dla poszczególnych sprawców18; Nie jest jasny stosunek korzyści do kosztów stosowania takiego czy innego podejścia. Dostęp do tego typu programów może być ograniczony na terenach odległych i wiejskich.

typ	opis	cel	zalety	wady
Pozbawienie wolności	Sprawcy mogą być osadzani w więzieniu za niektóre (poważne) naruszenia przepisów ruchu drogowego, np. jazdę pod wpływem alkoholu, jazdę pomimo zawieszenia/odebrania prawa jazdy, bądź też niebezpieczną jazdę, skutkującą wypadkiem śmiertelnym.	Uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Podkreśla powagę przestępstwa w oczach społeczeństwa. Uniemożliwia ponowne popełnienie przestępstwa w okresie obowiązywania kary.	Rozwiązanie bardziej kosztowne od innych kar.
Pisma ostrzegawcze (Niezalecane jako regularna forma kary, mająca na celu zniechęcanie do naruszania przepisów ruchu drogowego)	Pisma wysyłane do kierowców, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego, informujące ich o popełnionym naruszeniu oraz o karach, jakie grożą im w przypadku dalszego naruszania przepisów ruchu drogowego. W różnych systemach prawnych pisma ostrzegawcze są wykorzystywane do różnych celów. Na przykład, pismo może ostrzegać kierowcę, że: • zgromadził taką liczbę punktów karnych, że zbliża się do progu zawieszenia prawa jazdy i jedno kolejne naruszenie przepisów spowoduje utratę prawa jazdy; • kolejne naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkowało karą więzienia lub wyższym mandatem niż za poprzednie naruszenie; • wprowadzono nowe kary za dany rodzaj naruszenia przepisów ruchu drogowego, a po upływie ograniczonego czasu (np. okresu między uchwaleniem nowego prawa a jego pełnym wejściem w życie) lub w przypadku kolejnego naruszenia w tym okresie, zastosowana zostanie nowa, pełna kara.	Zniechęcanie kierowców do naruszania przepisów ruchu drogowego poprzez informowanie ich o karach, jakie grożą im za dalsze ich popełnianie. Pisma mogą być wykorzystywane do informowania, że wkrótce wejdą w życie nowe przepisy i że wszystkie kolejne naruszenia przepisów ruchu drogowego będą skutkowały nałożeniem kary, a nie wysłaniem pisma ostrzegawczego.	Informowanie kierowców o grożących im dodatkowych karach, o których istnieniu mogli nie wiedzieć, w celu wzmocnienia indywidualnego efektu odstraszającego. Pisma ostrzegawcze mogą być generowane automatycznie, a koszty ich stosowania mogą być niskie. Zwiększenie sprawiedliwości proceduralnej poprzez dostarczanie informacji.	Niewielki koszt dla sprawcy (co oznacza ograniczony efekt odstraszający lub jego brak). Aby umożliwić identyfikację kolejnych sprawców naruszenia przepisów ruchu drogowego i wymierzenie im pełnej kary, konieczne jest prowadzenie dokładnych rejestrów osób, które otrzymały ostrzeżenie. W przeciwnym razie system nie będzie w stanie stwierdzić, kto już otrzymał ostrzeżenie, co znacznie ograniczy przyszły efekt odstraszający.

*W niektórych krajach początkujący kierowcy i kierowcy w okresie próbnym mogą zgromadzić mniejszą niż standardowa liczbę punktów, zanim zostanie na nich nałożona poważniejsza kara. Przykładowo, ogół kierowców może zgromadzić 12 punktów karnych w okresie 3 lat, ale początkujący kierowca może zebrać tylko 4 punkty, zanim dojdzie do zawieszenia prawa jazdy19.

POZAPRAWNE SKUTKI KAR

Kary pociągają za sobą pewne skutki pozaprawne, które również mogą mieć skutek odstraszający. Na przykład:

- zawieszenie prawa jazdy może prowadzić do niezdolności danej osoby do pracy, szczególnie jeśli prowadzenie pojazdu jest konieczne do wykonywania zadań służbowych lub dojazdu do miejsca pracy i z powrotem.

- sprawca może doświadczyć dezaprobaty społecznej ze strony innych osób oraz członków rodziny, szczególnie w społeczeństwie, w którym zachowania takie jak prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, nadmierna prędkość oraz prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków są postrzegane jako społecznie nieakceptowalne.

- w niektórych krajach wobec osób, które mają w prawie jazdy zapisane informacje o naruszaniu przepisów ruchu drogowego, stosuje się wyższe stawki ubezpieczeniowe20. W niektórych krajach sama oszczędność na ubezpieczeniu może stanowić zachętę do przestrzegania ograniczenia prędkości (np. w Danii, Szwecji i Holandii)21.

SKUTECZNOŚĆ KAR

Trudno jest wyodrębnić skutki poszczególnych kar, ponieważ w praktyce na przestrzeganie przepisów przez kierowców i liczbę naruszeń przepisów ruchu drogowego wpływa cały szereg czynników, które występują łącznie. Istnieje stosunkowo niewiele ocen skuteczności kar, co utrudnia zalecanie konkretnych kar za konkretne naruszenia przepisów ruchu drogowego z jakąkolwiek pewnością. Ponadto, w badaniach oceniających zwykle analizuje się skutki pakietu kar, nie zaś efekt pojedynczej kary.22.

Skuteczność kar może też być inna w przypadku ogółu kierowców, a inna w przypadku sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego; inna w przypadku osób naruszających przepisy ruchu drogowego po raz pierwszy, a inna w przypadku osób naruszających je wielokrotnie. Kary mają na celu zmianę zachowania poszczególnych użytkowników dróg, ale nie są one dostosowane do okoliczności dotyczących konkretnej osoby. Sankcje prawne są raczej narzędziami służącymi do zmiany zachowania na poziomie populacji (tj. taka sama kara w całej populacji sprawców). Oznacza to, że sankcje prawne są szerokim narzędziem kształtowania zachowań indywidualnych.

Skutki behawioralne kary także mogą być odmienne w poszczególnych krajach ze względu na szereg czynników, w tym: różnice dotyczące podejścia do przestępczości i wymiaru sprawiedliwości, postrzeganą sprawiedliwość procesów prawnych, powszechne normy społeczne i wzorce kulturowe, procesy wymierzania kar (tj. procesy administracyjne lub karne, czyli sądowe), spójność systemów wydawania praw jazdy i rejestracji, poziom i sposób egzekwowania prawa przez policję oraz poziom, przy którym dane zachowanie jest uznawane za niedozwolone (np. ograniczenia prędkości, dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi). Niemniej, istnieją opracowania oceniające skuteczność poszczególnych kar. W Tabeli 2 znajduje się podsumowanie dostępnego obecnie materiału dowodowego.

Tabela 2 - Podsumowanie materiału dowodowego

typ kary	dostępne dowody
MANDATY KARNE	Poszczególne badania sugerują istnienie związku pomiędzy wyższymi mandatami a mniejszą liczbą naruszeń przepisów ruchu drogowego, przy założeniu braku zmian w intensywności egzekwowania przepisów: przekroczenia prędkości (podniesienie mandatów o 1%)23, przejeżdżanie na czerwonym świetle (podniesienie mandatów nawet o 150 USD w różnych krajach)24, oraz zapinanie pasów bezpieczeństwa (podniesienie mandatu o 15 USD)25. Efekty te mogą również zależeć od metody egzekwowania przepisów - na przykład (choć brak jest na to jednoznacznych, bezpośrednich dowodów) istnieje hipoteza, że zmniejszenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego w wyniku podwyższenia mandatów może być bardziej prawdopodobne w przypadku egzekwowania prawa przez kamery niż przez policję, ponieważ policja dostosowuje się do surowszych kar poprzez zmniejszenie intensywności prowadzonych działań lub przyjęcie większego marginesu tolerancji dla naruszeń przepisów ruchu drogowego26. Metaanaliza z 2016 r.27 wskazuje, że skutki podwyższenia mandatów są zróżnicowane: • 15% spadek liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego przy podwyższeniu mandatów o 50-100%; • Brak wpływu na naruszenia przy podwyższeniu mandatów do 50%; • 4% wzrost w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego, za które mandaty zostały podwyższone o ponad 100%; • Skutki w zakresie recydywy są zróżnicowane, ale skutki podwyższenia mandatu mogą być słabsze w przypadku poważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego i osób często łamiących przepisy; • 5-10% spadek liczby wszystkich wypadków w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony); • 1-12% zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony). To samo badanie ostrzega przed stwierdzaniem związku przyczynowego, ponieważ większość uwzględnionych badań w niewystarczającym stopniu kontrolowała wpływ czynników zakłócających. Pozytywne efekty są bardziej prawdopodobne, gdy poziom egzekwowania przepisów jest odpowiednio wysoki i stabilny. Postrzegana sprawiedliwość może również wpływać na efekty28.

SYSTEMY PUNKTÓW KARNYCH	Poszczególne badania podają różne skutki, od pozytywnych29 do braku znaczących skutków30. Metaanaliza z 2012 r. 31 pokazała, że naliczanie punktów karnych prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków, ofiar śmiertelnych i obrażeń, ale o ile utrzymywana intensywność egzekwowania przepisów nie będzie wystarczająco wysoka, efekt ten może zaniknąć w ciągu mniej niż 18 miesięcy. Punkty karne mogą być bardziej skuteczne, kiedy: kierowca zbliża się do limitu punktów, skutkującego zawieszeniem prawa jazdy32; kierowca jest w większym stopniu uzależniony pod swojego pojazdu33; system obejmuje szeroki zakres najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego (nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, przejeżdżanie na czerwonym świetle, brak zapiętych pasów bezpieczeństwa/kasków/ fotelików dla dzieci, niebezpieczne wyprzedzanie, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, niewystarczająca odległość między pojazdami); środki pośrednie (takie jak listy ostrzegawcze i działania korekcyjne) są ukierunkowane na konkretne grupy sprawców; system punktowy, w tym sposób komunikowania go i administrowania nim, jest prosty, przejrzysty i sprawiedliwy34.
SANKCJE ZWIĄZANE Z PRAWEM JAZDY	Metaanaliza z 2004 r. 35 wskazuje, że sankcje związane z prawem jazdy szacunkowo prowadzą do zmniejszenia liczby wypadków powodowanych przez posiadaczy zawieszonego prawa jazdy o 17% a przypadków łamania przepisów o 21%. Prawdopodobieństwo pozytywnego skutku wzrasta, jeśli:36 postrzegane prawdopodobieństwo wykrycia prowadzenia pojazdu bez prawa jazdy jest wysokie; sankcja związana z prawem jazdy jest połączona z innymi działaniami, takimi jak programy korekcyjne lub zatrzymanie pojazdu37; nieuchronność i natychmiastowość kary związanej z prawem jazdy jest zwiększona poprzez administracyjne/bezzwłoczne zawieszenie prawa jazdy, a prawo jazdy jest automatycznie zawieszane po spełnieniu określonych warunków . Efekty mogą być ograniczone ze względu na pewne czynniki społeczne i ekonomiczne (np. kierowcy mogą ignorować zawieszenie prawa jazdy jeśli prowadzenie samochodu jest niezbędnym warunkiem ich zatrudnienia) i mogą ustać po upływie okresu zawieszenia41.
SANKCJE ZWIĄZANE Z POJAZDEM	Zatrzymanie pojazdu może zmniejszyć ryzyko recydywy w okresie zatrzymania pojazdu oraz w nieco mniejszym stopniu po jego zwolnieniu. Niektóre badania wskazują na zmniejszenie recydywy i wskazują, że środek ten jest szczególnie skuteczny w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego, np. ponownego prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu42; ponownego znacznego przekroczenia dozwolonej prędkości43; dotyczy to zwłaszcza sprawców, którzy już doświadczyli zawieszenia prawa jazdy44. Materiał dowodowy dotyczący specjalnych tablic rejestracyjnych i konfiskaty pojazdów jest ubogi45. Zatrzymanie tablic rejestracyjnych przez funkcjonariusza aresztującego to rozwiązanie natychmiastowe, które może prowadzić do zmniejszenia zarówno powtarzania naruszeń przepisów ruchu drogowego, jak i prowadzenia w okresie zawieszenia prawa jazdy, zwłaszcza wśród najmłodszych kierowców46. Unieruchamianie pojazdów może być rozwiązaniem tańszym niż ich zatrzymanie lub konfiskata, które wiążą się z opłatami za przechowanie47; stwierdzono również, że zmniejsza recydywę48.
BLOKADA ANTY-ALKO -HOLOWA	Istnieją doniesienia, że instalacja blokady antyalkoholowej zmniejsza prawdopodobieństwo ponownego naruszenia przepisów przez sprawcę w większym stopniu niż zawieszenie prawa jazdy49. Blokady antyalkoholowe wykazują największą skuteczność kiedy są zainstalowane w pojeździe, jednak wydają się skutkować bardzo ograniczoną zmianą zachowań po upływie okresu instalacji50.
PROGRAMY KOREKCYJNE	Treść, format i sposób realizacji tego typu programów jest bardzo zróżnicowany, co sprawia, że ocena ich skuteczności często bywa trudna51. Dowody wskazują, że prawidłowo przeprowadzone kursy korekcyjne dla kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu mogą zmniejszyć prawdopodobieństwo powtórnego naruszenia przepisów52. Pozytywny efekt może być wyolbrzymiony, ponieważ grupa kontrolna zazwyczaj z góry charakteryzuje się wyższym ryzykiem recydywy, chociaż w badaniach ewaluacyjnych uwzględniono takie czynniki jak wiek, płeć i wcześniejsze wyroki skazujące. Pozytywne efekty są bardziej prawdopodobne, gdy kurs korekcyjny skupia się na zmianie zachowania (tj. konkretnym planie, co zrobić w przypadku groźby ponownego naruszenia przepisów), nie zaś jedynie na dostarczeniu informacji, a także kiedy jest rozłożony na co najmniej kilka tygodni53.

POZBAWIENIE WOLNOŚCI	Kara pozbawienia wolności jest zazwyczaj łączona z innymi karami, takimi jak grzywny i mandaty, co utrudnia ocenę skutków samej kary pozbawienia wolności. Materiał dowodowy z badań nad jej skutecznością daje niejednoznaczne wyniki54. Chociaż groźba pozbawienia wolności może motywować sprawców do udziału w programach leczenia oraz do przestrzegania wymogów związanych z blokadami antyalkoholowymi i innymi sankcjami 55, polityka obowiązkowego stosowania kary więzienia zazwyczaj bywa nieskuteczna56. Brak ogólnego efektu odstraszającego można wyjaśnić tym, że prawdopodobieństwo zatrzymania ma większe znaczenie niż surowość kary57. Osadzenie kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu w więzieniu uniemożliwia im prowadzenie pojazdów i może przynieść tymczasowy indywidualny efekt odstraszenia, jednak jego skutki po zwolnieniu mogą nie być trwałe, o ile nie zostaną wsparte solidnym programem leczenia58.
PISMA OSTRZEGAWCZE **NIE ZALECANE**	Metaanaliza obejmująca głównie starsze badania (lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte XX wieku) sugeruje, że wysyłanie pism ostrzegawczych wiąże się ze zmniejszeniem liczby wypadków 59. Choć brakuje precyzyjnego materiału dowodowego, który wspierałby takie podejście, pisma ostrzegawcze często rekomendowane są jako najlepsza praktyka w odniesieniu do osób, które popełniły naruszenie po raz pierwszy, oraz osób zbliżających się do granicy limitu punktów karnych60. Skuteczność pism ostrzegawczych może wynikać z groźby surowszej kary, takiej jak zawieszenie prawa jazdy, w przypadku ponownego naruszenia przepisów61. Efekt odstraszający pisma ostrzegawczego zależy jednak od istnienia skutecznego i solidnego systemu ewidencjonującego, kto już otrzymał ostrzeżenie. Nie zaleca się wielokrotnego wysyłania pism ostrzegawczych do sprawcy naruszenia, ponieważ nie będzie to miało efektu odstraszającego. Efekt odstraszający będzie występował tylko wtedy, gdy istnieje rzeczywiste ryzyko, że kolejne naruszenie spowoduje nałożenie kary, a nie otrzymanie kolejnego ostrzeżenia.

JAK PODNIEŚĆ SKUTECZNOŚĆ KAR

Zarówno doświadczenie, jak i dostępny materiał dowodowy wskazują, że istnieje wiele sposobów na wzmocnienie skutków nakładanych kar w aspekcie zmiany zachowań. Poniżej opisano sposoby maksymalizacji skuteczności kar, rozważane w różnych aspektach.

TEORIA ODSTRASZANIA

Kary i sposoby ich stosowania w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego poprzez systemy egzekwowania przepisów ruchu drogowego opierają się na zasadach teorii odstraszania. Teoria ta głosi, że jednostki są zniechęcane do popełniania przestępstw i wykroczeń, jeżeli postrzegają wysokie ryzyko złapania na łamaniu prawa, a także obawiają się postrzeganych konsekwencji popełnienia przestępstwa lub wykroczenia - uważa się, że na poziom strachu wpływa indywidualne postrzeganie przez daną osobę nieuchronności, dotkliwości i natychmiastowości kary62. Każdy z tych czynników może być modyfikowany w celu zwiększenia efektu odstraszenia, zgodnie z opisem poniżej.

1 Nieuchronność kary

Postrzeganie nieuchronności kary odnosi się do tego, na ile dana osoba jest pewna, że w przypadku złapania zostanie ukarana za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Kiedy sprawcy zostaną złapani na łamaniu przepisów drogowych, muszą konsekwentnie ponosić konsekwencje prawne - innymi słowy, jeżeli kara ma być skutecznym środkiem odstraszającym, musi być nieunikniona63. Nasze osobiste (bezpośrednie) doświadczenia, a także wiedza o doświadczeniach innych ludzi (zwana również doświadczeniem pośrednim lub zastępczym) w kwestii podlegania karze i unikania kary mogą mieć wpływ na uczenie się i łamanie przepisów, ponieważ mogą zmienić nasze postrzeganie tego, czy będziemy ukarani, jeśli zostaniemy złapani na łamaniu prawa64. Niektórych osób groźba sankcji prawnych może nie zniechęcać, jeśli w przeszłości udało im się uniknąć kary (tzw. bezpośrednie/osobiste unikanie kary) lub gdy widzą, że inni ludzie osiągają podobne rezultaty (tzw. pośrednie/obserwowane unikanie kary)65. Działania organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów mogą przyczyniać się do kształtowania naszego postrzegania - stosowanie przez funkcjonariuszy organów ścigania usankcjonowanej przez rząd "uznaniowości" może negatywnie wpływać na poczucie nieuchronności kary, ponieważ kary mogą nie być konsekwentnie stosowane w odniesieniu do naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Nieuchronność kary zapewnia skuteczny system kar pieniężnych (mandatów karnych), w którym niezapłacone mandaty są monitorowane aż do momentu ich zapłaty. Nieuchronność kary można również zapewnić dzięki skutecznym systemom odpowiedzialności, wydawania praw jazdy i rejestracji. Na przykład, jeżeli sprawca naruszenia przepisów ruchu drogowego nie jest właścicielem pojazdu, w którym naruszono przepisy, prawo może nałożyć na właściciela pojazdu obowiązek zgłoszenia sprawcy, który prowadził pojazd w czasie naruszenia przepisów. W ten sposób system może wymierzyć karę faktycznemu sprawcy. Alternatywnie, prawo może pociągnąć do odpowiedzialności również właściciela pojazdu, nawet jeśli nie był on sprawcą naruszenia przepisów ruchu drogowego, jeżeli nie wskaże on osoby, która faktycznie kierowała pojazdem w momencie naruszenia przepisów.

Zwiększenie nieuchronności kary

Jeśli kierowca zostanie złapany na łamaniu przepisów drogowych, kara powinna być niemożliwa do uniknięcia.

Niektórych osób groźba kary może nie zniechęcić, jeśli uda im się uniknąć kary i/lub widzą, jak innym się to udaje.
Przykładowe strategie zwiększania nieuchronności kary:

- Opracowanie solidnego systemu mandatów karnych, w którym niezapłacone mandaty są monitorowane aż do momentu ich zapłacenia.
- Określenie, kto ponosi karę w przypadku, gdy sprawca nie jest właścicielem pojazdu, w którym popełniono naruszenie.
- Przyjęcie obowiązujących minimalnych kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. obowiązkowe okresy pozbawienia prawa jazdy) w celu zapewnienia nieuchronności kar nakładanych przez sąd.
- Ustanowienie niezależnego sądu ds. ruchu drogowego, który zajmowałby się wyłącznie naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Może to pomóc w uniknięciu sytuacji, w której poważniejsze przestępstwa niezwiązane z ruchem drogowym (np. morderstwo, gwałt) mogą wpływać na uznaniowe decyzje sędziów co do tego, czy zastosować karę, czy nie.

2 Dotkliwość kary

Postrzeganie dotkliwości kary również ma wpływ na stopień, w jakim ludzie są zniechęcani do łamania prawa. Zasadniczo, jeśli kierowca ma być zniechęcony do łamania prawa, w jego postrzeganiu koszty ogólne naruszenia przepisów muszą przewyższać korzyści z niego płynące66. Teoretycznie surowsze kary wiążą się z niższym poziomem przestępczości. Ponadto ważne jest, aby poziom kary odzwierciedlał ryzyko lub wagę danego naruszenia przepisów ruchu drogowego67. Na przykład wyższe mandaty i surowsze sankcje są zalecane w przypadku wyższego poziomu upojenia alkoholowego i wyższych prędkości, tak, by wysłać społeczeństwu sygnał, że bardziej ryzykowne zachowania są bardziej niebezpieczne i w związku z tym pociągają za sobą surowszą karę. W niektórych systemach prawnych może istnieć tylko jeden poziom kary za dany typ naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. jedna kwota mandatu za wszystkie poziomy przekroczenia prędkości). Nie jest to zalecane. Zaleca się raczej stopniowanie kary zgodnie z teorią odstraszania, co oznacza, że w miarę wzrostu wagi naruszenia wzrastają poziomy kary (np. mandaty karne za przekroczenie prędkości o 15 km/h są wyższe niż za przekroczenie prędkości o 10 km/h, a za przekroczenie prędkości o 20 km/h - wyższe niż za przekroczenie o 15 km/h itd.)

Tego rodzaju system stopniowania kar może pomóc w uświadomieniu społeczeństwu, że z poważniejszymi naruszeniami przepisów ruchu drogowego wiąże się zwiększone ryzyko. Przykładowo, nie zaleca się stosowania jednolitego poziomu mandatu karnego w wysokości 200 USD w odniesieniu do wszystkich przypadków przekroczenia prędkości, ponieważ może to zachęcać do większego przekraczania dozwolonej prędkości - nie ma wtedy motywacji do utrzymywania przekroczenia prędkości na jak najniższym poziomie.

Dobrym przykładem może być Rosja, gdzie odnotowano ogólny wzrost przypadków przekroczenia prędkości, a liczba przypadków przekroczenia prędkości o ponad 20 km/h nie zmniejszyła się, gdy podwyższeniu mandatów za przekroczenie prędkości o więcej niż 20 km/h towarzyszyło zniesienie mandatów za przekroczenie prędkości o mniej niż 20 km/h68. Zniesienie mandatów za przekroczenie prędkości o mniej niż 20 km/h sugeruje, że przekroczenie prędkości o niższej wartości nie ma znaczenia i zachęca wszystkich do przekraczania dozwolonej prędkości o 20 km/h.
Badania wykazują, że wskaźniki wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym są niższe w krajach o bardziej surowych systemach karnych69.

Na przykład w krajach osiągających stosunkowo dobre wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. Holandia70, Singapur71, Szwajcaria72), kary są surowsze (np. wyższe mandaty i/lub większa liczba punktów karnych) w przypadku poważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego, takich jak wyższy poziom stężenia alkoholu we krwi wykryty w przypadku jazdy pod wpływem alkoholu oraz wyższy poziom przekroczenia prędkości, jak również w przypadku recydywistów. Stwierdzono, że wprowadzenie surowszych kar skutecznie zmniejsza liczbę naruszeń przepisów, wypadków, ofiar śmiertelnych i rannych,73 a wyższe mandaty mogą skutkować mniejszą liczbą naruszeń przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza krótko po wprowadzeniu podwyższenia mandatów, w miejscach częstej kontroli ruchu drogowego oraz w połączeniu z innymi karami (np. punktami karnymi)74. Niemniej, badania sugerują również, że zależność pomiędzy surowością kary, zwłaszcza w formie mandatu, a zmianą zachowania nie jest liniowa75.
Metaanaliza wykazała, że o ile podwyższenie mandatów o 50-100% wiązało się ze spadkiem liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego, o tyle podwyższenie mandatów o mniej niż 50% nie miało wpływu na liczbę naruszeń przepisów, a podwyższenie mandatów o ponad 100% wiązało się ze wzrostem liczby naruszeń. Zależność między podwyższeniem mandatów karnych a zmniejszeniem liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego może nie być liniowa, ponieważ podwyższenie mandatów może mieć niezamierzone skutki, takie jak:

- mniejsza gotowość do płacenia mandatów77
- niższa postrzegana legitymacja organów egzekwowania prawa78
- mandaty nie są akceptowane jako sposób na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale atakowane jako „wyciąganie pieniędzy" 79, oraz
- negatywne skutki w aspekcie sprawiedliwości społecznej, kiedy kwota mandatu jest znaczącym uszczerbkiem finansowym dla osoby o niskich dochodach, ale może być nieznacznym wydatkiem (a tym samym nieskutecznym środkiem odstraszającym) dla osoby o wysokich dochodach 80.

Surowsze kary, w pewnych okolicznościach, niekoniecznie zwiększają efekt odstraszający. Na przykład badania wykazały również, że chociaż zaostrzenie kar (mandatów, punktów karnych i sankcji związanych z prawem jazdy łącznie) doprowadziło do zmniejszenia odsetka recydywistów i ogólnej częstotliwości ponownego naruszania przepisów ruchu drogowego, nie spowodowało ono skrócenia czasu poprzedzającego ponowne naruszenie przepisów ruchu drogowego ani zmniejszenia liczby ponownych naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnianych przez recydywistów81. Eksperci w dziedzinie badań przestępczości sugerują, że surowsza kara (np. kara śmierci) nie jest bardziej skuteczna w odstraszaniu od zabójstw niż mniej surowa kara długoterminowego więzienia82. Porównanie z tak ekstremalnym przestępstwem może nie być odpowiednią analogią dla naruszania przepisów ruchu drogowego. Jednakże, jak wspomniano wcześniej, ważne jest, aby kary za naruszenia przepisów ruchu drogowego odzwierciedlały wagę naruszenia i związane z nim ryzyko. Badania wykazały, że po wprowadzeniu surowszej kary za przekroczenie prędkości (natychmiastowa utrata prawa jazdy na 3 miesiące za dowolne przekroczenie prędkości) zaobserwowano 34% spadek liczby ofiar śmiertelnych związanych z nadmierną prędkością wśród kierowców w okresie próbnym (tj. nieposiadających jeszcze pełnych uprawnień)83.

Skuteczność surowszych kar w zakresie zmniejszania liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego może być obniżona, gdy w grę wchodzą pewne czynniki, takie jak: niskie postrzegane ryzyko ujawnienia naruszenia84; dostosowanie się policji do wprowadzenia surowszych kar poprzez zmniejszenie intensywności egzekwowania przepisów i wystawianie mniejszej liczby mandatów/kar; przyjęcie przez policję większej tolerancji w egzekwowaniu przepisów85 a oraz uznaniowe odstępowanie od nałożenia kary przez policję lub zmniejszanie jej wymiaru. Badania wykazały, że na decyzję sędziów lub ławników o skazaniu może wpływać poziom materiału dowodowego i waga przestępstwa86, jak również poziom kar, jakie mogą ponieść oskarżeni w przypadku skazania, przy czym wyższe kary prowadzą do niższego prawdopodobieństwa skazania87. Jeżeli zwiększenie kar prowadzi do zmniejszenia liczby wyroków skazujących, wówczas wyższe kary mogą potencjalnie zachęcać do popełniania przestępstw, zamiast do nich zniechęcać.
Doświadczenie wskazuje jednak, że kwestiami tymi można zarządzać za pomocą szeregu mechanizmów, w tym:

- skuteczny system mandatów karnych, w którym niezapłacone mandaty są monitorowane aż do momentu ich zapłaty;
- inwestowanie wpływów z tytułu naruszeń przepisów ruchu drogowego w interwencje na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; oraz
- stosowanie mandatów karnych powiązanych z dochodami, gdzie wysokość kary pieniężnej jest określana na podstawie dochodów sprawcy88. Dopasowanie wysokości mandatu karnego do wskaźnika cen towarów i usług lub innego odpowiedniego wskaźnika może również zapobiec sytuacji, w której mandaty z czasem wydają się zbyt niskie89.

System punktów karnych (dodawanych lub odejmowanych) może również być przydatny dla osiągnięcia optymalnej surowości kar. Punkty karne nie wpływają na sprawców w sposób zróżnicowany w zależności od poziomu dochodów, tak jak ma to miejsce w przypadku mandatów pieniężnych. Dlatego też mogą być postrzegane jako bardziej sprawiedliwe niż mandaty. Surowość kar można zwiększyć nie podwyższając mandatów, poprzez połączenie kilku kar, takich jak punkty karne oraz natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy. Liczba punktów przypisanych do danego naruszenia przepisów ruchu drogowego może służyć odzwierciedleniu wagi naruszenia, a surowość systemu punktów karnych może zostać zwiększona poprzez:

- Przypisanie danemu naruszeniu przepisów ruchu drogowego wyższej liczby punktów;
- Niższy próg przed zastosowaniem innej kary;
- Dłuższy przedział czasu, po którym punkty za naruszenie zostają anulowane;
- Bardziej surowa kara po osiągnięciu limitu punktów.

W szczególnych okresach, często związanych ze świętami (np. Wielkanoc, Ramadan, Nowy Rok Księżycowy), często odnotowuje się wyższą liczbę/ wskaźnik ofiar śmiertelnych i rannych. W celu zarządzania wzmożonym ruchem drogowym i ryzykiem wypadków, niektóre kraje wprowadziły inicjatywę podwójnych punktów karnych, w ramach której w okresie specjalnym liczba punktów karnych naliczanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego jest dwukrotnie wyższa niż liczba punktów karnych naliczanych za to samo naruszenie w czasie zwykłym. Pomimo popularności tego środka w niektórych krajach, istnieje niewiele ocen jego skuteczności. W Nowej Południowej Walii (Australia) porównano liczbę ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w odpowiednich okresach świątecznych i nieświątecznych, przed i po wprowadzeniu podwójnych punktów karnych. Wyniki oceny wykazały większą redukcję liczby ofiar śmiertelnych w okresach świątecznych po wprowadzeniu inicjatywy punktów karnych w porównaniu z odpowiednimi okresami nieświątecznymi90. Metodyka oceny uwzględniała różnice w natężeniu ruchu. Wyniki sugerują, że zmniejszenie liczby wypadków można przypisać programowi podwójnych punktów karnych. Badanie przeprowadzone w Australii Zachodniej z zastosowaniem podobnej metody oceny wykazało, że w okresie objętym badaniem nastąpił wzrost liczby śmiertelnych wypadków w okresach, w których nie obowiązywały podwójne punkty karne. Stwierdzono jednak, że wzrost ten był mniejszy w okresie świątecznym po wprowadzeniu podwójnych punktów karnych91. Łącznie, oceny te wskazują, że warto rozważyć wprowadzenie podwójnych punktów karnych, ale należy zauważyć, że okresy świąteczne mogą już i tak wiązać się z bardziej intensywnymi działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i edukacji (co mogłoby prowadzić do zmniejszenia liczby wypadków), przez co trudniej jest określić wpływ bardziej surowych zasad naliczania punktów karnych.

Surowość kar związanych z prawem jazdy, takich jak zawieszenie lub odebranie prawa jazdy, może zostać zwiększona poprzez wydłużenie okresu zawieszenia lub pozbawienia prawa jazdy. Zazwyczaj zawieszenie i pozbawienie prawa jazdy stosuje się po popełnieniu jednego lub większej liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego (tj. w przypadku recydywistów). Jednak natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy lub pozbawienie prawa jazdy może zostać również zastosowane po popełnieniu jednego poważnego naruszenia przepisów ruchu drogowego, takiego jak przekroczenie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi lub znaczne przekroczenie dozwolonej prędkości. Natychmiastowe zawieszenie / pozbawienie prawa jazdy może być również zastosowane w przypadku recydywistów, nawet jeśli dane naruszenie przepisów ruchu drogowego zwykle podlega łagodniejszej karze w przypadku popełnienia go po raz pierwszy.

Nieuchronność kary zapewnia skuteczny system kar pieniężnych (mandatów karnych), w którym niezapłacone mandaty są monitorowane aż do momentu ich zapłaty. Nieuchronność kary można również zapewnić dzięki skutecznym systemom odpowiedzialności, wydawania praw jazdy i rejestracji. Na przykład, jeżeli sprawca naruszenia przepisów ruchu drogowego nie jest właścicielem pojazdu, w którym naruszono przepisy, prawo może nałożyć na właściciela pojazdu obowiązek zgłoszenia sprawcy, który prowadził pojazd w czasie naruszenia przepisów. W ten sposób system może wymierzyć karę faktycznemu sprawcy. Alternatywnie, prawo może pociągnąć do odpowiedzialności również właściciela pojazdu, nawet jeśli nie był on sprawcą naruszenia przepisów ruchu drogowego, jeżeli nie wskaże on osoby, która faktycznie kierowała pojazdem w momencie naruszenia przepisów.

Optymalizacja surowości kar:

Prawdopodobieństwo zmniejszenia liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego jest większe, gdy ogólne koszty naruszenia (tj. surowość kary) przewyższają korzyści z niego płynące.

Poziomem surowości można manipulować poprzez zmianę wysokości mandatu karnego, liczby punktów i/lub okresu obowiązywania kar, w tym kar dotyczących prawa jazdy, konfiskaty pojazdu, blokady antyalkoholowej lub pozbawienia wolności.

Surowsze kary mogą jednak niekoniecznie zmniejszać zachowania niezgodne z prawem; dzieje się tak między innymi kiedy:

- kierowcy postrzegają prawdopodobieństwo ujawnienia naruszenia jako niskie (tj. niskie postrzegane ryzyko zatrzymania)
- policja może dostosować się do wprowadzenia surowszych kar poprzez zmniejszenie intensywności egzekwowania przepisów lub wprowadzenie większej tolerancji w egzekwowaniu przepisów
- sędziowie i ławnicy dostosowują się do wprowadzenia surowszych kar poprzez podjęcie decyzji o niekaraniu oskarżonego
- mandat karny, który jest dotkliwy dla osoby o niskich dochodach, może być nieznacznym wydatkiem dla osoby o wysokich dochodach, a zatem nie wywierać silnego efektu odstraszającego
- kary, takiej jak mandat, można uniknąć
- wyższe mandaty są postrzegane przez społeczeństwo jako źródło dochodów, a nie jako działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przykładowe strategie optymalizacji surowości kar:

- Przyjęcie ustawowych kar minimalnych za naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. obowiązkowe okresy pozbawienia prawa jazdy), aby uniemożliwić zmniejszenie surowości kary pod wpływem policji, sędziów lub ławników.
- Ustanowienie niezależnego sądu ds. ruchu drogowego zajmującego się wyłącznie naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Może to pomóc w wymierzaniu odpowiednio surowych kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego bez subiektywnego porównywania naruszeń przepisów ruchu drogowego z innymi przestępstwami, takimi jak morderstwo czy gwałt. Można by rozważyć nadanie temu sądowi nazwy "sąd ds. bezpieczeństwa ruchu" zamiast "sąd ds. ruchu drogowego", aby podkreślić rolę tej instytucji w promowaniu bezpieczniejszego korzystania z dróg.
- Wprowadzenie mandatów karnych o zmiennej wysokości, ustalanej na podstawie dochodów sprawcy naruszenia.
- Łączenie różnych rodzajów kar za niektóre naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. mandat i punkty karne za naruszenia polegające na przekroczeniu prędkości; natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy i mandat karny za znaczne przekroczenia prędkości).
- Powiązanie wysokości mandatów karnych z indeksem, np

3 Natychmiastowość kary

Postrzeganie natychmiastowości kary dotyczy tego, czy kara jest stosowana wkrótce po popełnieniu przestępstwa. Chociaż bezpośrednie dowody na natychmiastowość kar są skromne92, zasady behawioralne wskazują, że kary stosowane blisko momentu, w którym popełniono naenie/przestępstwo, z większym prawdopodobieństwem spowodują wyciągnięcie wniosku, że danego zachowania nie należy powtarzać93. Przegląd sankcji za jazdę pod wpływem alkoholu również sugeruje, że w przypadkach jazdy pod wpływem alkoholu natychmiastowość i nieuchronność kary były bardziej istotne niż jej surowość94.

Szybkość (natychmiastowość) z jaką kara może być zastosowana może być różna. Na przykład natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy na drodze w przypadku wykrycia przez policję jest bardzo szybką karą. W systemie sądownictwa karnego szybkie stosowanie kar może być w praktyce trudne, zwłaszcza jeśli naruszenie jest kwestionowane lub jeśli występują duże opóźnienia w rozpatrywaniu spraw dotyczących naruszeń przepisów ruchu drogowego. Procesy administracyjne, w których kary są nakładane w momencie postawienia zarzutów, bez udziału sądu, umożliwiają wymierzanie kar szybciej niż procesy karne, w których wymierzenie kary jest uzależnione od wyroku skazującego i rozstrzygnięcia w sądzie95. Natychmiastowe/administracyjne zawieszenie prawa jazdy za naruszenia przepisów ruchu drogowego polegające na prowadzeniu pojazdu pod wpływem alkoholu i przekroczeniu prędkości są stosowane w krajach o stosunkowo dobrych wynikach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. w Holandii96, Norwegii97, Australii98).

Szybkie wymierzanie kar

Oczekuje się, że kary stosowane blisko momentu, w którym popełniono naruszenie przepisów ruchu drogowego, z większym prawdopodobieństwem spowodują wyciągnięcie wniosku, że danego zachowania nie należy powtarzać.

Chociaż szybkie stosowanie kar w systemie sądownictwa karnego stanowi wyzwanie, istnieją sposoby zwiększenia szybkości wymierzania kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

Przykładowe strategie przyspieszające wymierzenie kary:

- W przypadku niektórych naruszeń przepisów ruchu drogowego (tj. tych mniej poważnych), stanowienie prawa w sposób umożliwiający nakładanie kar w drodze postępowania administracyjnego może poprawić szybkość wymierzania kary. Jednak w przypadku poważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego, wymóg stawienia się w sądzie może być bardziej odpowiedni, ponieważ podkreśla wagę i znaczenie naruszenia.
- Wprowadzenie natychmiastowego zawieszenia prawa jazdy w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego, takich jak znaczne przekroczenie dozwolonej prędkości.
- Ustanowienie niezależnego sądu ds. ruchu drogowego zajmującego się wyłącznie naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Pozwoli to uniknąć opóźnień w rozstrzyganiu przestępstw i naruszeń przepisów ruchu drogowego w zwykłym sądzie.
- Opracowanie skutecznego systemu obsługi mandatów karnych, który precyzyjnie identyfikuje sprawcę naruszenia przepisów ruchu drogowego i terminowo wysyła do niego zawiadomienie o wykryciu naruszenia.
- Ścisłe śledzenie niezapłaconych mandatów karnych, tak aby zapewnić ich pełne opłacenie w odpowiednim czasie.

SPRAWIEDLIWOŚĆ PROCEDURALNA I SPRAWIEDLIWOŚĆ POSTRZEGANA

Zasady sprawiedliwości proceduralnej sugerują, że przestrzeganie prawa przez obywateli jest podyktowane ich przekonaniem o legitymacji organów prawnych, takich jak policja. Legitymacja jest definiowana jako:

> **cecha władzy lub instytucji, która sprawia, że ludzie czują, iż tej władzy lub instytucji należy się szacunek i posłuszeństwo99.**

Badania wskazują, że jeśli obywatele byli potraktowani przez policję sprawiedliwie i z szacunkiem, ich identyfikacja z grupą społeczną, którą reprezentuje policja, była silniejsza, a to z kolei motywowało do przestrzegania przepisów regulujących zachowania społeczne100 . To z kolei skłania obywateli do współpracy i stosowania się do poleceń policji oraz akceptacji decyzji funkcjonariuszy (dotyczących np. mandatu lub wyroku)101. Badania sugerują również, że potrzeba sprawiedliwości proceduralnej pojawia się szczególnie wtedy, gdy brakuje informacji o wiarygodności władzy102.
Z punktu widzenia sprawiedliwości proceduralnej, kontakty pomiędzy policją a obywatelem powinny obejmować cztery podstawowe aspekty:

1. wykazywanie szczerej i wiarygodnej motywacji do służenia najlepszym interesom społeczeństwa;
2. traktowanie ludzi z godnością i szacunkiem, niezależnie od ich statusu społecznego, oraz ogólna uprzejmość
3. konsekwentne stosowanie prawa, podejmowanie bezstronnych decyzji i przejrzystość w zakresie sposobu podejmowania tych decyzji; oraz
4. umożliwienie obywatelowi wypowiedzenia się w trakcie spotkania i przed podjęciem decyzji przez policję103.

Przykładem niesprawiedliwej proceduralnie praktyki jest różnicowanie kar w zależności od tego, kim jest sprawca - czyli w oparciu o takie czynniki, jak płeć, rasa i/lub powiązania społeczne104. Taki brak jednolitości w egzekwowaniu prawa i przepisów osłabia skuteczność kar.

Postrzegana sprawiedliwość sankcji związanych z prawem jazdy może być związana z ich wpływem na zdolność danej osoby do zarabiania na życie. Zdolność do zarabiania na życie jest zróżnicowana w zależności od osoby i kraju, i może być tak, że tylko nieznaczna mniejszość doświadczyłaby utraty zatrudnienia lub dochodów w wyniku zawieszenia/odebrania prawa jazdy. Badania sugerują, że chociaż nie odnotowano wyraźnego wpływu na miejsca pracy lub dochody sprawców, to dla ofiar, które doznały poważnych obrażeń, skutki wypadku były bardzo znaczące, co uzasadnia słuszność odbierania prawa jazdy w trybie administracyjnym105.

Poprawa sprawiedliwości proceduralnej

Organy władzy, takie jak policja, muszą być postrzegane jako wiarygodne, aby obywatele uważali, że mają one prawo dyktować zachowania.
Niesprawiedliwe praktyki proceduralne obejmują zróżnicowanie wysokości lub rodzaju kary przez policję w zależności od tego, kim jest sprawca - czyli w oparciu o takie czynniki jak płeć, rasa i/lub powiązania społeczne.
Strategie mające na celu maksymalizację jednolitości w egzekwowaniu prawa i przepisów mają kluczowe znaczenie dla poprawy postrzegania sprawiedliwości proceduralnej przez społeczeństwo.

Przykładowe strategie poprawy sprawiedliwości proceduralnej:

- Opracowanie systemu kontroli, w szczególności płatności mandatów karnych, w celu uniknięcia łapownictwa, korupcji i faworyzowania.
- Kształcenie i szkolenie funkcjonariuszy policji w zakresie zapewnienia sprawiedliwości proceduralnej w kontaktach między policją a obywatelami:
- wykazywanie szczerej i wiarygodnej motywacji do służenia najlepszym interesom społeczeństwa;
- traktowanie ludzi z godnością i szacunkiem, niezależnie od ich statusu społecznego, oraz ogólna uprzejmość
- konsekwentne stosowanie prawa, podejmowanie bezstronnych decyzji i przejrzystość w zakresie sposobu podejmowania tych decyzji; oraz
- umożliwienie obywatelowi wypowiedzenia się w trakcie spotkania i przed podjęciem decyzji przez policję.

NORMY SPOŁECZNE

Normy społeczne funkcjonujące w danym kraju lub społeczności mogą wpływać na związek między karą a poziomem przestrzegania przepisów. Przez normy społeczne rozumie się domyślne zasady lub normy wywnioskowane przez poszczególne osoby z zachowań, które obserwują lub oczekiwań, jakie przyjmują w swoim środowisku społecznym, i które kierują ich własnym zachowaniem106.

Ogólne postrzeganie obowiązków i odpowiedzialności poszczególnych obywateli w społeczeństwie oraz stopnia, w jakim są oni skłonni zrezygnować z niektórych elementów wolności osobistej na rzecz ochrony społeczeństwa, może oddziaływać na sposób, w jaki społeczeństwo reaguje na przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego107. Na przykład badania sugerują, że gdy porównuje się poziomy przestrzegania prawa w różnych krajach, różnice wydają się wynikać bardziej z różnic poziomu społecznej gotowości do przestrzegania prawa niż z różnic w przepisach ruchu drogowego (np. w sposobie ich opisywania czy surowości)108. Badania wykazują również, że wskaźniki śmiertelności na drogach (które są związane z niedozwolonymi zachowaniami na drodze, takimi jak nadmierna prędkość i jazda pod wpływem alkoholu) są wyższe w krajach, w których częściej dochodzi do przestępstw takich jak handel narkotykami, kradzieże pojazdów silnikowych, zabójstwa i rozboje109.

Prawo i przepisy mogą jednak również zmienić normy społeczne dotyczące ruchu drogowego poprzez określenie, co jest dopuszczalne (bezpieczne), a co nie (niebezpieczne), oraz jakie są konsekwencje prawne niebezpiecznych zachowań110. Kary mogą być narzędziem komunikacji, wpływającym na postrzeganie przez społeczność nieakceptowalności społecznej zachowań niezgodnych z prawem. Kiedy kary są surowe, mogą mieć wpływ na klimat kulturowy, w którym dane zachowanie ma miejsce.

Jednym z wyzwań związanych z tym zagadnieniem jest fakt, że w wielu przypadkach naruszenia przepisów ruchu drogowego są stosunkowo powszechne i stosunkowo akceptowalne społecznie, zwłaszcza w porównaniu z innymi przestępstwami, takimi jak morderstwo czy gwałt. Stosunkowo powszechne naruszenie, takie jak przekroczenie prędkości, może nie być postrzegane jako wystarczająco poważne, aby kara była uznana przez społeczność za sprawiedliwą. Takie zdanie może mieć sprawca, policja, sędziowie i/lub szersza społeczność. Na przykład, policjant może zdecydować się na zmniejszenie kary, jeśli uważa ją za zbyt wysoką w stosunku do naruszenia przepisów ruchu drogowego111.

Intensyfikacja braku akceptacji społecznej dla niedozwolonych zachowań w ruchu drogowym

Charakter i surowość kar za naruszenia przepisów ruchu drogowego mogą wpływać na zmianę norm społecznych w zakresie użytkowania dróg. Mogą też pomóc w zdefiniowaniu tego, co jest dopuszczalne (bezpieczne), a co nie (niebezpieczne).

Przykładowe strategie zmiany norm społecznych:

- Zwiększenie zrozumienia wśród ogółu społeczeństwa i funkcjonariuszy organów wymiaru sprawiedliwości (np. policji i sędziów), jak ważne jest, aby kary za użytkowanie dróg w sposób niebezpieczny były wystarczająco surowe, aby odstraszać od naruszania przepisów ruchu drogowego. Ponadto, odpowiednio surowe kary mogą również odzwierciedlać społeczny pogląd, że z poważnymi i śmiertelnymi obrażeniami w wypadkach drogowych, które mogą być spowodowane stosunkowo powszechnymi naruszeniami przepisów ruchu drogowego, takimi jak nadmierna prędkość, wiążą się poważne konsekwencje.
- Ustanowienie niezależnego sądu ds. ruchu drogowego zajmującego się wyłącznie naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Może to przyczynić się do powstania normy potwierdzającej wagę naruszeń przepisów ruchu drogowego, niezależnie od norm dotyczących innych rodzajów przestępstw.

SPÓJNY SYSTEM ADMINISTROWANIA KAR

Integralność systemów administrowania kar ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia przestrzegania zasad odstraszania, sprawiedliwości proceduralnej i postrzeganej sprawiedliwości, wspierając tym samym skuteczne stosowanie kar.
W szczególności sankcje związane z prawem jazdy wymagają solidnej bazy danych praw jazdy, w której przechowywane są dokładne informacje o wszystkich indywidualnych posiadaczach prawa jazdy, w tym imię i nazwisko, płeć, data urodzenia, aktualny adres zamieszkania i adres korespondencyjny oraz status prawa jazdy (aktywne, zawieszone, odebrane, ograniczone lub wygasłe). Informacje o statusie prawa jazdy muszą być również łatwo dostępne dla funkcjonariuszy policji, aby mogli oni wykrywać przypadki prowadzenia pojazdu bez prawa jazdy i nakładać kary za naruszenia związane z prowadzeniem pojazdu bez prawa jazdy.
Podobnie, skuteczne administrowanie sankcjami dotyczącymi pojazdów i naruszeń przepisów ruchu drogowego wykrytych przez kamery zależy od solidnej bazy danych rejestracji pojazdów, w której przechowywane są dokładne informacje o wszystkich osobach będących właścicielami pojazdów silnikowych. Niezbędne dane obejmują: imię i nazwisko, płeć, datę urodzenia, aktualny adres zamieszkania i adres korespondencyjny oraz status rejestracji pojazdu (aktywny, zatrzymany lub wygasły). Baza danych rejestracji pojazdów musi być połączona z bazą danych dotyczącą praw jazdy. Ponadto obie te bazy muszą być połączone z solidną bazą danych o naruszeniach przepisów ruchu drogowego, zawierającą dokładne informacje o wszystkich osobach, które zostały złapane na naruszaniu przepisów ruchu drogowego. Prawidłowo powiązane bazy danych gwarantują, że kary będą wymierzane w sposób pewny, szybki, prawidłowy i skuteczny.
Podobnie, aby zagwarantować, że naruszenia przepisów ruchu drogowego będą rejestrowane w odniesieniu do właściwej osoby, a kary będą konsekwentnie stosowane wobec wszystkich sprawców, potrzebne są dokładne i niezawodne systemy weryfikacji pomiędzy bazami danych, policją i sądami. Niezbędny jest również niezawodny system pocztowy lub inny sposób doręczania zawiadomień o naruszeniu przepisów ruchu drogowego. Ważne jest zapewnienie, by posiadacze praw jazdy i właściciele pojazdów byli prawnie zobowiązani do dbania o prawidłowość i aktualność swojego adresu oraz by był on powiązany z systemem praw jazdy i rejestracji, tak by twierdzenia o zaginięciu korespondencji nie stanowiły dopuszczalnej obrony pozwalającej uniknąć kary112.

Funkcjonowanie spójnych systemów zarządzania naruszeniami przepisów ruchu drogowego ma również kluczowe znaczenie dla:

- zapewnienia rzetelnej i sprawnej obsługi mandatów karnych
- śledzenia i windykacji niezapłaconych mandatów
- śledzenia statusu punktów karnych.

Przydatny jest również system kontroli obejmujący cały proces administrowania w celu zapobieżenia łapownictwu i korupcji, jak również wdrożenie prawidłowego systemu kar.

Funkcjonowanie spójnego systemu administrowania kar
Aby wesprzeć skuteczne stosowanie kar, potrzebny jest spójny system administrowania kar.

Przykładowe strategie funkcjonowania spójnego systemu administrowania:

- Solidna baza danych praw jazdy, zawierająca szczegółowe informacje o wszystkich osobach posiadających prawo jazdy, w tym status prawa jazdy - aktywne, zawieszone, odebrane, ograniczone lub wygasłe.
- Solidna baza danych rejestracji pojazdów, zawierająca szczegółowe informacje o wszystkich osobach posiadających pojazdy silnikowe, w tym o statusie rejestracji - aktywna, skonfiskowana lub wygasła.
- Solidna baza danych o naruszeniach przepisów ruchu drogowego, zawierająca szczegółowe informacje o wszystkich osobach, które zostały złapane na naruszeniu, w tym o historii naruszeń i kar.
- Dobrze powiązany, niezależnie administrowany i zintegrowany system zawierający dane dotyczące licencji, rejestracji pojazdów i naruszeń przepisów ruchu drogowego, łatwo dostępny dla policji i sądu w celu weryfikacji i zastosowania odpowiedniej kary.
- Obciążenie posiadaczy praw jazdy i właścicieli pojazdów prawną odpowiedzialnością za zapewnienie prawidłowości i aktualności ich adresu zamieszkania powiązanego z prawem jazdy i rejestracją.
- Niezawodny i skuteczny system obsługi mandatów karnych, umożliwiający śledzenie i egzekwowanie niezapłaconych mandatów, jak również obsługę i śledzenie statusu punktów karnych
- System kontroli zapobiegający łapownictwu i korupcji.

Załącznik

typ	opis	cel	zalety	wady	dowody
Mandaty karne (stopniowana kara pieniężna o ustalonej wysokości)	Kara pieniężna, którą sprawca naruszenia przepisów ruchu drogowego musi zapłacić określonej instytucji w określonym terminie. Kwota mandatu powinna wzrastać w zależności od wagi naruszenia (stopniowanie kary oznacza, że większe przekroczenia prędkości powinny być karane wyższymi mandatami). Kwota mandatu karnego powinna być z góry określona, ujęta w taryfikatorze i podana do publicznej wiadomości, tak aby sprawcy naruszeń przepisów ruchu drogowego znali jej wysokość i aby policja nie miała możliwości zmiany wysokości mandatu podczas interakcji ze sprawcami.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Mandaty mogą stanowić źródło dochodów bezpośrednio wspierających inwestycje w działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. egzekwowanie przepisów). Z góry określone (stałe) kwoty mandatów karnych ograniczają możliwość korupcji w kontaktach policji ze sprawcami, w szczególności jeżeli płatność mandatu jest administrowana przez instytucję rządową będącą stroną trzecią (tzn. nie przez policję).	Jeśli kwota mandatu karnego nie jest z góry określona i podana do publicznej wiadomości, stwarza to możliwość korupcji w miejscu zatrzymania sprawcy naruszenia przez policję. Status społeczno-ekonomiczny sprawcy może wpływać na dotkliwość kary dla poszczególnych osób. Na przykład w Indiach mandat w wysokości 10 USD dla kierowcy o niskich dochodach może być znaczącą karą i prawdopodobnie zniechęcać do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości. Jednak taka sama kara dla kierowcy o wysokich dochodach lub kierowcy w kraju o wysokich dochodach może nie być postrzegana jako surowa i dlatego może nie być odstraszająca. Problem sprawiedliwego wymiaru kary można rozwiązać, ustalając jej wysokość proporcjonalnie do dochodów (jak np. w Finlandii) lub uwzględniając medianę tygodniowej płacy w danym kraju. Rozwiązania takie wymagają jednak prowadzenia doskonałej ewidencji dochodów wszystkich obywateli w danym kraju, co jest mało prawdopodobne w większości krajów o niskich i średnich dochodach.	Poszczególne badania sugerują istnienie związku pomiędzy wyższymi mandatami karnymi a mniejszą liczbą naruszeń przepisów ruchu drogowego, przy założeniu braku zmian w intensywności egzekwowania przepisów: przekroczenia prędkości (podniesienie mandatów o 1%)113, przejeżdżanie na czerwonym świetle (podniesienie mandatów nawet o 150 USD w różnych krajach)114, oraz zapinanie pasów bezpieczeństwa (podniesienie mandatu o 15 USD)115. Efekty te mogą również zależeć od metody egzekwowania przepisów - na przykład (choć brak jest na to jednoznacznych, bezpośrednich dowodów) istnieje hipoteza, że zmniejszenie liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego w wyniku podwyższenia mandatów może być bardziej prawdopodobne w przypadku egzekwowania prawa przez kamery niż przez policję, ponieważ policja dostosowuje się do surowszych kar poprzez zmniejszenie intensywności prowadzonych działań lub przyjęcie większego marginesu tolerancji dla naruszeń przepisów ruchu drogowego116. Metaanaliza z 2016 r.117 wskazuje, że skutki podwyższenia mandatów są zróżnicowane: • 15% spadek liczby naruszeń przy podwyższeniu mandatów o 50-100%; • Brak wpływu na naruszenia przy podwyższeniu mandatów do 50%; • 4% wzrost w przypadku naruszeń, za które mandaty zostały podwyższone o ponad 100%; • Skutki w zakresie recydywy są zróżnicowane, ale skutki podwyższenia mandatu mogą być słabsze w przypadku poważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego i osób często łamiących przepisy; • 5-10% spadek liczby wszystkich wypadków w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony); • 1-12% zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych w przypadku podwyższenia mandatów (wzrost nieokreślony). To samo badanie ostrzega przed stwierdzaniem związku przyczynowego, ponieważ większość uwzględnionych badań w niewystarczającym stopniu kontrolowała wpływ czynników zakłócających. Pozytywne efekty są bardziej prawdopodobne, gdy poziom egzekwowania przepisów jest odpowiednio wysoki i stabilny. Postrzegana sprawiedliwość może również wpływać na efekty118. Poszczególne badania podają różne skutki, od pozytywnych 123 do braku znaczących skutków 124. Metaanaliza z 2012 r. 125 pokazała, że naliczanie punktów karnych prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków, ofiar śmiertelnych i obrażeń, ale o ile utrzymywana intensywność egzekwowania przepisów nie będzie wystarczająco wysoka, efekt ten może zaniknąć w ciągu mniej niż 18 miesięcy.

					Punkty karne mogą być bardziej skuteczne, kiedy: kierowca zbliża się do limitu punktów, skutkującego zawieszeniem prawa jazdy126; kierowca jest w większym stopniu uzależniony pod swojego pojazdu 127; system obejmuje szeroki zakres najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego (nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, przejeżdżanie na czerwonym świetle, brak zapiętych pasów bezpieczeństwa/kasków/ fotelików dla dzieci, niebezpieczne wyprzedzanie, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, niewystarczająca odległość między pojazdami); środki pośrednie (takie jak listy ostrzegawcze i działania korekcyjne) są ukierunkowane na konkretne grupy sprawców; system punktowy, w tym sposób komunikowania go i administrowania nim, jest prosty, przejrzysty i sprawiedliwy128.
Punkty karne (dodawane)	unkty naliczane są od 0 do wyższej liczby jeśli kierowca naruszy przepisy ruchu drogowego i zazwyczaj pozostają zapisane na kilka lat. Kiedy całkowita liczba punktów karnych osiągnie pewien próg w ustalonym okresie (np. 12 lub więcej punktów w okresie 3 lat), nakładana jest kolejna kara - zazwyczaj zawieszenie lub pozbawienie prawa jazdy.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Kara w postaci punktów będzie prawdopodobnie bardziej równomiernie oddziaływać na osoby o różnych dochodach niż kara pieniężna 119. Ponowne naruszenia skutkują większą liczbą punktów, co daje dobry indywidualny efekt odstraszający 120. Punkty mogą być postrzegane jako kara bardziej sprawiedliwa i przez to cieszyć się znaczącym poparciem społecznym121.	Sprawca może przenieść zebrane punkty na inną osobę (np. bez punktów lub z małą liczbą punktów)122 jeżeli kierowca w momencie naruszenia przepisów nie został zidentyfikowany (np. w przypadku automatycznych systemów kontroli ruchu - jednak tylko wtedy, gdy kamera nie rejestruje zdjęcia kierowcy), a zawiadomienie o nałożeniu kary zostało wysłane do zarejestrowanego właściciela pojazdu; System naliczania punktów karnych opiera się na efektywnie funkcjonującej ewidencji praw jazdy, która umożliwia śledzenie historii naruszania przepisów przez danego kierowcę i po osiągnięciu progu sprawne zastosowanie zawieszenia.	Poszczególne badania podają różne skutki, od pozytywnych 123 do braku znaczących skutków 124. Metaanaliza z 2012 r. 125 pokazała, że naliczanie punktów karnych prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków, ofiar śmiertelnych i obrażeń, ale o ile utrzymywana intensywność egzekwowania przepisów nie będzie wystarczająco wysoka, efekt ten może zaniknąć w ciągu mniej niż 18 miesięcy. Punkty karne mogą być bardziej skuteczne, kiedy: kierowca zbliża się do limitu punktów, skutkującego zawieszeniem prawa jazdy126; kierowca jest w większym stopniu uzależniony pod swojego pojazdu 127; system obejmuje szeroki zakres najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego (nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, przejeżdżanie na czerwonym świetle, brak zapiętych pasów bezpieczeństwa/kasków/ fotelików dla dzieci, niebezpieczne wyprzedzanie, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, niewystarczająca odległość między pojazdami); środki pośrednie (takie jak listy ostrzegawcze i działania korekcyjne) są ukierunkowane na konkretne grupy sprawców; system punktowy, w tym sposób komunikowania go i administrowania nim, jest prosty, przejrzysty i sprawiedliwy128.

typ	opis	cel	zalety	wady	dowody
Punkty karne (odejmowane)	Jeśli kierowca naruszy przepisy ruchu drogowego, traci punkty począwszy od ustalonej liczby (np. 100) aż do zera. Kredyt punktów zazwyczaj pozostaje ważny przez kilka lat. Gdy liczba punktów spadnie do 0, nakładana jest kolejna kara - zazwyczaj zawieszenie prawa jazdy lub jego odebranie.	Ukaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Kara w postaci punktów będzie prawdopodobnie bardziej równomiernie oddziaływać na osoby o różnych dochodach niż kara pieniężna 129.	Kierowcy mogą w oszukańczy sposób wykorzystywać punkty należące do innych osób, jeżeli kierowca w momencie naruszenia przepisów nie został zidentyfikowany (np. w przypadku automatycznych systemów kontroli ruchu - jednak tylko wtedy, gdy kamera nie rejestruje zdjęcia kierowcy), a zawiadomienie o nałożeniu kary zostało wysłane do zarejestrowanego właściciela pojazdu; System naliczania punktów karnych opiera się na efektywnie funkcjonującej ewidencji praw jazdy, która umożliwia śledzenie historii naruszania przepisów przez danego kierowcę i po osiągnięciu progu sprawne zastosowanie zawieszenia.	
Tymczasowe odebranie (zawieszenie) prawa jazdy	Posiadacz zawieszonego prawa jazdy nie ma prawa prowadzić pojazdów przez cały okres zawieszenia. Prawo jazdy jest automatycznie przywracane po okresie zawieszenia.	UUkaranie sprawców w celu zniechęcenia ich do naruszania przepisów ruchu drogowego w przyszłości i uniemożliwienia im takich naruszeń; Odstraszanie potencjalnych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego	Ogranicza możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie trwania sankcji.	Posiadacz zawieszonego prawa jazdy może nadal prowadzić samochód, choć nie jest do tego legalnie uprawniony 130; Zawieszenie może być postrzegane jako niesprawiedliwe, zwłaszcza w aspekcie jego wpływu na zdolność karanego do zarabiania na życie, jeśli jego praca jest uzależniona od zdolności do prowadzenia pojazdów (zwłaszcza w przypadku karanych zamieszkujących tereny wiejskie/oddalone bez dostępu do transportu publicznego) Skuteczność kary uzależniona jest od istnienia efektywnego systemu wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry i komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa	Poszczególne badania podają różne skutki, od pozytywnych 123 do braku znaczących skutków 124. Metaanaliza z 2012 r. 125 pokazała, że naliczanie punktów karnych prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków, ofiar śmiertelnych i obrażeń, ale o ile utrzymywana intensywność egzekwowania przepisów nie będzie wystarczająco wysoka, efekt ten może zaniknąć w ciągu mniej niż 18 miesięcy. Punkty karne mogą być bardziej skuteczne, kiedy: kierowca zbliża się do limitu punktów, skutkującego zawieszeniem prawa jazdy126; kierowca jest w większym stopniu uzależniony pod swojego pojazdu 127; system obejmuje szeroki zakres najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego (nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, przejeżdżanie na czerwonym świetle, brak zapiętych pasów bezpieczeństwa/kasków/ fotelików dla dzieci, niebezpieczne wyprzedzanie, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu, niewystarczająca odległość między pojazdami); środki pośrednie (takie jak listy ostrzegawcze i działania korekcyjne) są ukierunkowane na konkretne grupy sprawców; system punktowy, w tym sposób komunikowania go i administrowania nim, jest prosty, przejrzysty i sprawiedliwy128.
Zawieszenie prawa jazdy w trybie natychmiastowym / zawieszenie w momencie kontroli	Prawo jazdy zostaje zawieszone i skonfiskowane na miejscu przez policję z powodu poważnego naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. rażące przekroczenie prędkości, jazda pod wpływem alkoholu, naruszenie skutkujące śmiercią lub poważnymi obrażeniami), zazwyczaj na określony czas (np. 28 dni).	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom popełnianie kolejnych poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od popełniania poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego.	W przeciwieństwie do tradycyjnego zawieszenia (powyżej), efekt odstraszający natychmiastowego zawieszenia jest bezzwłoczny - jest to jeden z kluczowych elementów intensyfikacji efektu odstraszającego.	Funkcjonariusz policji może zastosować zawieszenie w trybie natychmiastowym, czego nie można zrobić w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego wykrytych za pomocą kamery. Wymaga systemu, w którym natychmiastowe zawieszenie prawa jazdy jest natychmiast rejestrowane, tak aby władze były poinformowane o zawieszeniu.	

typ	opis	cel	zalety	wady	dowody
Odebranie prawa jazdy	Kierowcy, któremu odebrano prawo jazdy, nie wolno prowadzić pojazdów przez cały czas trwania okresu kary. Prawo jazdy zostaje przywrócone dopiero wtedy, gdy kierowca ponownie złoży wniosek o wydanie prawa jazdy pod koniec okresu kary. Jeśli kierowca został pozbawiony prawa jazdy dożywotnio, nie może już nigdy prowadzić pojazdu.	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Ogranicza możliwości ponownego naruszenia przepisów w okresie trwania sankcji.	Kierowcy, którym odebrano prawo jazdy, nadal mogą prowadzić pojazdy138; Skuteczność kary uzależniona jest od istnienia efektywnego systemu wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry oraz komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa Wymaga systemu, w którym dyskwalifikacja orzeczona przez sąd jest bezzwłocznie rejestrowana w systemie praw jazdy.	
Ograniczenie prawa jazdy	Posiadaczowi prawa jazdy nie wolno prowadzić pojazdów w okresie ograniczenia, za wyjątkiem szczególnych celów (np. prowadzenia pojazdu do i z pracy lub na leczenie), określanych przez sąd lub inny organ. Aby otrzymać ograniczone prawo jazdy, karani kierowcy muszą zazwyczaj wykazać, że nadmiernie ucierpieliby z powodu całkowitego zakazu prowadzenia pojazdów.	Odstrasza i uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Ogranicza możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie obowiązywania kary i może zwiększyć ostrożność i czujność podczas prowadzenia pojazdu.	Powszechne stosowanie systemu ograniczonego prawa jazdy może osłabić zarówno indywidualny, jak i ogólny efekt odstraszenia, ponieważ sprawcy nie odczuwają w pełni skutków kary 139; Decyzje sądu w kwestii tego, kto podlega ograniczeniu prawa jazdy, a kto pełnemu zawieszeniu, mogą również powodować nierówności społeczne; Poleganie na skutecznym systemie wydawania praw jazdy, w ramach którego prowadzone są dokładne rejestry oraz komunikacja z karanym i organem egzekwowania prawa. Warunki ograniczenia prawa jazdy muszą być zamieszczone na prawie jazdy i wyraźnie widoczne. W przeciwnym razie funkcjonariusze policji mogą nie zauważyć ograniczenia podczas zatrzymywania kierowcy w przyszłości.	
Sankcje dotyczące pojazdu	Prawo jazdy zostaje zawieszone i skonfiskowane na miejscu przez policję z powodu poważnego naruszenia przepisów ruchu drogowego (np. rażące przekroczenie prędkości, jazda pod wpływem alkoholu, naruszenie skutkujące śmiercią lub poważnymi obrażeniami), zazwyczaj na określony czas (np. 28 dni).	Uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Eliminuje możliwość ponownego naruszenia przepisów w okresie obowiązywania sankcji; Kierowcom trudniej jest nadal jeździć bez samochodu niż bez prawa jazdy. Dowody wskazują, że konfiskata pojazdu zwiększa liczbę kierowców przestrzegających zawieszenia prawa jazdy140.	FNie jest to bezpośrednia kara dla sprawcy, jeśli nie jest on właścicielem pojazdu; Jeżeli skonfiskowany pojazd należy do kogoś innego niż sprawca naruszenia, pojazd może zostać zwrócony pod pewnymi warunkami; Sprawca może mieć dostęp do innego pojazdu, z którego może korzystać.	Zatrzymanie pojazdu może zmniejszyć ryzyko recydywy w okresie zatrzymania pojazdu oraz w nieco mniejszym stopniu po jego zwolnieniu. Niektóre badania wskazują na zmniejszenie recydywy i wskazują, że środek ten jest szczególnie skuteczny w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego, np. ponownego prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu142; ponownego znacznego przekroczenia dozwolonej prędkości 143; dotyczy to zwłaszcza sprawców, którzy już doświadczyli zawieszenia prawa jazdy 44.

	Pojazd sprawcy jest konfiskowany. Skonfiskowane / zatrzymane pojazdy mogą być zwrócone po upływie okresu sankcji, za opłatą. Alternatywnie, możliwe jest zajęcie tablic rejestracyjnych, umieszczenie na tablicy rejestracyjnej naklejki informującej o tym, że pojazdem może kierować dowolna osoba z wyjątkiem sprawcy, odebranie rejestracji pojazdu lub unieruchomienie pojazdu na posesji sprawcy za pomocą blokady na koło bez konieczności konfiskaty pojazdu. Zazwyczaj stosowana w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego i/lub recydywistów, którym inne kary nie pomogły w powstrzymaniu się od ponownego naruszenia przepisów.			Problemy mogą pojawić się, gdy wartość pojazdu jest niższa niż łączny koszt konfiskaty, a sprawca naruszenia zamiast uiszczenia opłaty rezygnuje z odebrania pojazdu. Ponadto kary związane z pojazdami mogą być postrzegane jako niesprawiedliwe, zwłaszcza w przypadku sprawców mieszkających w miejscowościach wiejskich/oddalonych, z utrudnionym dostępem do transportu publicznego lub jego brakiem. Z drugiej strony, gdy koszt pojazdu jest wysoki, sprawcy mogą uciekać z miejsca zdarzenia z dużą prędkością, stwarzając dodatkowe ryzyko17.	Materiał dowodowy dotyczący specjalnych tablic rejestracyjnych i konfiskaty pojazdów jest ubogi 145. Zatrzymanie tablic rejestracyjnych przez funkcjonariusza aresztującego to rozwiązanie natychmiastowe, które może prowadzić do zmniejszenia zarówno powtarzania naruszeń przepisów ruchu drogowego, jak i prowadzenia w okresie zawieszenia prawa jazdy, zwłaszcza wśród najmłodszych kierowców146. Unieruchamianie pojazdów może być rozwiązaniem tańszym niż ich zatrzymanie lub konfiskata, które wiążą się z opłatami za przechowanie 147 stwierdzono również, że zmniejsza recydywę148.
Blokada antyalkoholowa	Zamontowane w pojeździe urządzenie, które nie pozwala na uruchomienie pojazdu, dopóki nie zostanie przeprowadzony test na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. Rozwiązanie to zostało zaprojektowane przede wszystkim w celu zmiany zachowania kierowców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu, zwłaszcza o wysokim stężeniu alkoholu we krwi i/lub recydywistów, a nie w celu realizacji ogólnej funkcji odstraszającej.	Uniemożliwia sprawcom popełnianie kolejnych naruszeń przepisów ruchu drogowego pod wpływem alkoholu.	Eliminuje możliwość ponownego naruszenia przepisów pod wpływem alkoholu w pojeździe, w którym zamontowana jest blokada antyalkoholowa, przez cały okres obowiązywania kary	Problemy mogą pojawić się, gdy wartość pojazdu jest niższa niż łączny koszt konfiskaty, a sprawca naruszenia zamiast uiszczenia opłaty rezygnuje z odebrania pojazdu. Ponadto kary związane z pojazdami mogą być postrzegane jako niesprawiedliwe, zwłaszcza w przypadku sprawców mieszkających w miejscowościach wiejskich/oddalonych, z utrudnionym dostępem do transportu publicznego lub jego brakiem. Z drugiej strony, gdy koszt pojazdu jest wysoki, sprawcy mogą uciekać z miejsca zdarzenia z dużą prędkością, stwarzając dodatkowe ryzyko17.	Istnieją doniesienia, że instalacja blokady antyalkoholowej zmniejsza prawdopodobieństwo ponownego naruszenia przepisów przez sprawcę w większym stopniu niż zawieszenie prawa jazdy149. Blokady antyalkoholowe wykazują największą skuteczność kiedy są zainstalowane w pojeździe, jednak wydają się skutkować bardzo ograniczoną zmianą zachowań po upływie okresu instalacji 150.

typ	opis	cel	zalety	wady	dowody
Programy korekcyjne (leczenie/ rehabilitacja)	Zaprojektowane przede wszystkim w celu zmiany zachowania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu, a nie w celu pełnienia ogólnej funkcji odstraszającej. Programy mogą mieć charakter edukacyjny skoncentrowany na wiedzy i/lub psychologiczny skoncentrowany na zmianie zachowania; są realizowane w ciągu kilku tygodni.	Zmiana zachowań sprawców	Programy korekcyjne mogą skuteczniej przeciwdziałać czynnikom przyczyniającym się do naruszania przepisów ruchu drogowego związanych z używaniem alkoholu i narkotyków	Niezbędne są dobre procedury oceny, aby dobrać interwencje najodpowiedniejsze dla poszczególnych sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego151; Nie jest jasny stosunek korzyści do kosztów stosowania takiego czy innego podejścia. Dostęp do tego typu programów może być ograniczony na terenach odległych i wiejskich.	Treść, format i sposób realizacji tego typu programów jest bardzo zróżnicowany, co sprawia, że ocena ich skuteczności często bywa trudna 152. Dowody wskazują, że prawidłowo przeprowadzone kursy korekcyjne dla kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu mogą zmniejszyć prawdopodobieństwo powtórnego naruszenia przepisów153. Pozytywny efekt może być wyolbrzymiony, ponieważ grupa kontrolna zazwyczaj z góry charakteryzuje się wyższym ryzykiem recydywy, chociaż w badaniach ewaluacyjnych uwzględniono takie czynniki jak wiek, płeć i wcześniejsze wyroki skazujące. Pozytywne efekty są bardziej prawdopodobne, gdy kurs korekcyjny skupia się na zmianie zachowania (tj. konkretnym planie, co zrobić w przypadku groźby ponownego naruszenia przepisów), nie zaś jedynie na dostarczeniu informacji, i kiedy jest rozłożony na co najmniej kilka tygodni154.
Pozbawienie wolności	Sprawcy mogą być osadzani w więzieniu za niektóre (poważne) naruszenia przepisów ruchu drogowego, np. jazdę pod wpływem alkoholu, jazdę pomimo pozbawienia prawa jazdy, bądź też niebezpieczną jazdę, skutkującą wypadkiem śmiertelnym.	Uniemożliwia sprawcom dalsze naruszanie przepisów ruchu drogowego; Odstrasza potencjalnych przyszłych sprawców od naruszania przepisów ruchu drogowego.	Podkreśla powagę przestępstwa w oczach społeczeństwa. Uniemożliwia ponowne popełnienie przestępstwa w okresie obowiązywania kary.	Rozwiązanie bardziej kosztowne od innych kar.	Kara pozbawienia wolności jest zazwyczaj łączona z innymi karami, takimi jak grzywny i mandaty, co utrudnia ocenę skutków samej kary pozbawienia wolności. Materiał dowodowy z badań nad jej skutecznością daje niejednoznaczne wyniki155. Chociaż groźba pozbawienia wolności może motywować sprawców do udziału w programach leczenia oraz do przestrzegania wymogów związanych z blokadami antyalkoholowymi i innymi sankcjami 156, polityka obowiązkowego stosowania kary więzienia zazwyczaj bywa nieskuteczna 157. Brak ogólnego efektu odstraszającego można wyjaśnić tym, że prawdopodobieństwo zatrzymania ma większe znaczenie niż surowość kary 158. Osadzenie kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu w więzieniu uniemożliwia im prowadzenie pojazdów i może przynieść tymczasowy indywidualny efekt odstraszenia, jednak jego skutki po zwolnieniu mogą nie być trwałe, o ile nie zostaną wsparte solidnym programem leczenia159.

typ	opis	cel	zalety	wady	dowody
Pisma ostrzegawcze (Niezalecane jako regularna forma kary, mająca na celu zniechęcanie do naruszania przepisów ruchu drogowego)	Pisma wysyłane do sprawców naruszenia przepisów ruchu drogowego, informujące ich o popełnionym naruszeniu oraz o karach, jakie grożą im w przypadku dalszego naruszania przepisów ruchu drogowego. W różnych systemach prawnych pisma ostrzegawcze są wykorzystywane do różnych celów. Na przykład, pismo może ostrzegać kierowcę, że: • zgromadził taką liczbę punktów karnych, że zbliża się do progu zawieszenia prawa jazdy i jedno kolejne naruszenie spowoduje utratę prawa jazdy; • kolejne naruszenie będzie skutkowało karą więzienia lub wyższym mandatem karnym niż za poprzednie naruszenie; • wprowadzono nowe kary za dane naruszenie, a po upływie ograniczonego czasu (np. okresu między uchwaleniem nowego prawa a jego pełnym wejściem w życie) lub w przypadku kolejnego naruszenia w tym okresie, zastosowana zostanie nowa, pełna kara.	Zniechęcanie kierowców do naruszania przepisów ruchu drogowego poprzez informowanie ich o karach, jakie grożą im za dalsze ich popełnianie. Pisma mogą być wykorzystywane do informowania, że wkrótce wejdą w życie nowe przepisy i że wszystkie kolejne naruszenia będą skutkowały nałożeniem kary, a nie wysłaniem pisma ostrzegawczego.	Informowanie kierowców o grożących im dodatkowych karach, o których istnieniu mogli nie wiedzieć, w celu wzmocnienia indywidualnego efektu odstraszającego. Pisma ostrzegawcze mogą być generowane automatycznie, a koszty ich stosowania mogą być niskie. Zwiększenie sprawiedliwości proceduralnej poprzez dostarczanie informacji.	Niewielki koszt dla sprawcy (co oznacza ograniczony efekt odstraszający lub jego brak). Aby umożliwić identyfikację kolejnych sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego i wymierzenie im pełnej kary, konieczne jest prowadzenie dokładnych rejestrów osób, które otrzymały ostrzeżenie. W przeciwnym razie system nie będzie w stanie stwierdzić, kto już otrzymał ostrzeżenie, co znacznie ograniczy przyszły efekt odstraszający.	Metaanaliza obejmująca głównie starsze badania (lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte XX wieku) sugeruje, że wysyłanie pism ostrzegawczych wiąże się ze zmniejszeniem liczby wypadków 160. Choć brakuje precyzyjnego materiału dowodowego, który wspierałby takie podejście, pisma ostrzegawcze często rekomendowane są jako najlepsza praktyka w odniesieniu do osób, które naruszyły przepisy ruchu drogowego po raz pierwszy, oraz osób zbliżających się do granicy limitu punktów karnych161. Skuteczność pism ostrzegawczych może wynikać z groźby surowszej kary, takiej jak zawieszenie prawa jazdy, w przypadku ponownego naruszenia przepisów162. Efekt odstraszający pisma ostrzegawczego zależy jednak od istnienia skutecznego i solidnego systemu ewidencjonującego, kto już otrzymał ostrzeżenie. Nie zaleca się wielokrotnego wysyłania pism ostrzegawczych do sprawcy naruszenia przepisów ruchu drogowego, ponieważ nie będzie to miało efektu odstraszającego. Efekt odstraszający będzie występował tylko wtedy, gdy istnieje rzeczywiste ryzyko, że kolejne naruszenie przepisów ruchu drogowego spowoduje nałożenie kary, a nie otrzymanie kolejnego ostrzeżenia.

PRZYPISY

1 Gibbs, J. P. (1979). Assessing the deterrence doctrine: A challenge for the social and behavioral sciences. American Behavioral Scientist, 22(6), 653-677.

2 Homel R. (1988). Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of Specific and General Deterrence. Springer-Verlag: New York.

3 Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A metaanalysis. Accident Analysis & Prevention, 92, 202-210.

4 Tabela sumaryczna zamieszczona jest w Załączniku.

5 Williams A., Weinberg K. and Fields M. (1991). 'The Effectiveness of Administrative License Suspension Laws', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 7, No 1, 55-62.

6 Homel R. (1988). Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of Specific and General Deterrence. (Springer-Verlag: New York.)

7 Zob. dostępny materiał dowodowy przedstawiony w Tabeli 2.

8 ETSC (European Transport Safety Council) (2008). Combatting speed through Penalty Point Systems. Speed Fact Sheet, 2, June. Brussels, Belgium.

9 Goldenbeld, C., Reurings, M., Van Norden, Y., & Stipdonk, H. (2013). Crash Involvement of Motor Vehicles in Relationship to the Number and Severity of Traffic Offenses. An Exploratory Analysis of Dutch Traffic Offenses and Crash Data. Traffic Injury Prevention, 14(6), 584–591. doi:10.1080/15389588.2012.743125

10 European Transport Safety Council. (2012). Demerit point system saves lives: Results from the EU funded research project BESTPOINT. ETSC. Pobrano z www.etsc.eu/documents/PR_Bestpoint.pdf

11 Fleiter, JJ. and Watson, BC. and Lennon, AJ. and King, MJ. and Shi, K (2009) Speeding in Australia and China: a comparison of the influence of legal sanctions and enforcement practices on car drivers. In: 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference: Smarter, Safer Directions, 10-12 November 2009, Sydney Convention and Exhibition Centre, Sydney, New South Wales.

Schagen, I. van & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project. BestPoint. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV.

12 ETSC (European Transport Safety Council) (2008). Combatting speed through Penalty Point Systems. Speed Fact Sheet, 2, June. Brussels, Belgium.

13 Zob. przykłady:

Nicholls J.L. and Ross H.L. (1990). 'The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 6, No. 2, 33-60, 1990.

Mirrlees-Black C. (1993). Disqualification from Driving: and Effective Penalty?, Paper 74, Research and Planning Unit, Home Office, London.

Fleiter, J. J., Lennon, A., & Watson, B. (2007). Choosing not to speed: A qualitative exploration of differences in perceptions about speed limit compliance and related issues. Paper presented at the Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Melbourne, 17-19 October.

Lenton, S., Fetherston, J., & Cercarelli, R. (2010). Recidivist drink drivers' self-reported reasons for driving whilst unlicensed – A qualitative study. Accident Analysis and Prevention, 42, 637-644.

McCartt, A. T., Geary, L. L., & Nissen, W. J. (2002). Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol-impaired driving (Report No. DOT HS 809 491). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z http://one.nhtsa.gov/people/injury/research/observation_study/index.html

14 Zob. przykłady:

Nicholls J.L. and Ross H.L. (1990). 'The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 6, No. 2, 33-60, 1990.

Mirrlees-Black C. (1993). Disqualification from Driving: and Effective Penalty?, Paper 74, Research and Planning Unit, Home Office, London.

15 Watson B. and Siskind V. (1997). 'The effectiveness of licence restriction for drink drivers', 1997Road Safety Research and Enforcement Conference, Hobart, 9-12 November 1997.

16 Byrne, P. A., Ma, T., & Elzohairy, Y. (2016). Vehicle impoundments improve drinking and driving licence suspension outcomes: Large-scale evidence from Ontario. Accident Analysis & Prevention, 95, 125-131.

17 Leal, N., Watson, B., Armstrong, K., & King, M (2009) "There's no way in hell I would pull up": Deterrent and other effects of vehicle impoundment laws for hooning. In: Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference and the 2009 Intelligence Speed Adaptation (ISA) Conference, 10-12 November 2009, Sydney Convention and Exhibition Centre, Sydney.

18 Filtness, A., Sheehan, M., Fleiter, J., Armstrong, K., & Freeman, J (2015) Options for rehabilitation in interlock programs [Austroads Project No. SS1755 / Austroads Publication No. AP-R484-15]. Austroads, Australia.

19 Zob. przykłady:

https://www.qld.gov.au/transport/safety/fines/demerit/learner

https://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits-offences/demerit-points/how-it-works.html

20 Zob. przykład:
Bolderdijk, J. W., Knockaert, J., Steg, E., & Verhoef, E. T. (2011). Effects of Pay-As-You-Drive vehicle insurance on young drivers' speed choice: Results of a Dutch field experiment. Accident Analysis & Prevention, 43(3), 1181-1186.

21 Bolderdijk, J. W., Knockaert, J., Steg, E., & Verhoef, E. T. (2011). Effects of Pay-As-You-Drive vehicle insurance on young drivers' speed choice: Results of a Dutch field experiment. Accident Analysis & Prevention, 43(3), 1181-1186.
Hultkrantz, L., & Lindberg, G. (2011). Pay-as-you-speed An Economic Field Experiment. Journal of Transport Economics and Policy (JTEP), 45(3), 415-436.
Lahrmann, H., Agerholm, N., Tradisauskas, N., Berthelsen, K. K., & Harms, L. (2012). Pay as You Speed, ISA with incentives for not speeding: Results and interpretation of speed data. Accident Analysis & Prevention, 48, 17-28.
Stigson, H., Hagberg, J., Kullgren, A., & Krafft, M. (2014). A one year pay-as-you-speed trial with economic incentives for not speeding. Traffic Inj Prev, 15(6), 612-618.

22 Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, 92, 202-210.

23 Moolenaar, D. E. (2014). Motorist's response to an increase in traffic fines. Journal of criminology, 2014.

24 Bar-Ilan, A., & Sacerdote, B. (2001). The response to fines and probability of detection in a series of experiments (No. w8638). National Bureau of Economic Research.

25 Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689–695.
26 Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689–695.

27 Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A metaanalysis. Accident Analysis & Prevention, 92, 202-210.

28 Yagil, D. (1998). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. Accident Analysis & Prevention, 30(4), 417-424.

29 Zambon, F., Fedeli, U., Visentin, C., Marchesan, M., Avossa, F., Brocco, S., & Spolaore, P. (2007). Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes. Journal of Epidemiology & Community Health, 61(10), 877-881.
De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach. Empirical Economics, 45(2), 965-985.
Novoa, A. M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., ... & Borrell, C. (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time–series study. American journal of public health, 100(11), 2220-2227.
Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuno, M., & Pedregal, D. J. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. Accident Analysis & Prevention, 42(4), 1310-1319.

30 Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. European Transport Research Review, 2(1), 25-30.
Hussain, O. T., Nayyar, M. S., Brady, F. A., Beirne, J. C., & Stassen, L. F. A. (2006). Speeding and maxillofacial injuries: impact of the introduction of penalty points for speeding offences. British Journal of Oral and Maxillofacial Surgery, 44(1), 15-19.

31 Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transport Policy, 21, 191-201.
32 Klipp, S., Machata, K., & van Schagen, I. (2013). The EU BestPoint project: Getting the best out of a demerit point system. In Proceedings of the 2013 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference 28th - 30th August. Brisbane, QLD. Pobrano z http://acrs.org.au/files/arsrpe/Paper%2024%20-%20Klipp%20-%20Traffic%20Leg%20&%20Enforcement.pdf
Basili, M., Belloc, F., & Nicita, A. (2015). Group attitude and hybrid sanctions: Micro-econometric evidence from traffic law. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 78, 325–336. doi:10.1016/j.tra.2015.05.019

33 Abay, K. A. (2014). Monetary or Non-Monetary Instruments for Safe Driving: Panel Data Evidence on the Effect of Demerit-Point–System in Denmark. Econ. ku. dk.

34 Goldenbeld, Ch (2017). Demerit point system, European Road Safety Decision Support Systems, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu on 22/12/20

35 Masten, S.V. & Peck, R.C. (2004). Problem driver remediation; A meta-analysis of the driver improvement literature. Journal of Safety Research, 35, 403-425.

36 Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021

37 Watson, A., Kaye, S., Fleiter, J, & Freeman, J.E. (2020) Effectiveness of vehicle impoundment for high-range speeding offences in Victoria, Australia. Accident Analysis and Prevention, 145, Article number: 105690.
38 Asbridge, M., Mann, R.E., Smart, R.G., Stoduto, G., Beirness, D., Lamble, R., & Vingilis, E. (2009). The effects of Ontario's administrative driver's licence suspension law on total driver fatalities: A multiple time series analysis. Drugs: Education, Prevention and Policy, 16, 140-151.

39 Wagenaar, A. C., & Maldonado-Molina, M. M. (2007). Effects of drivers' license suspension policies on alcohol-related crash involvement: Long-term follow-up in forty-six states. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 31, 1399-1406.

40 Soole, D., Haworth, N.L., & Watson, B.C. (2008) Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. In High risk road users - motivating behaviour change: what works and what doesn't work? National Conference of the Australasian College of Road Safety and the Travelsafe Committee of the Queensland Parliament, 18-19 September 2008, Brisbane
Byrne, P. A., Ma, T., Mann, R. E., & Elzohairy, Y. (2016). Evaluation of the general deterrence capacity of recently implemented (2009–2010) low and zero BAC requirements for drivers in Ontario. Accident Analysis & Prevention, 88, 56-67.

41 Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021

42 Voas, R. B., & DeYoung, D. J. (2002). Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? Accident Analysis & Prevention, 34(3), 263-270.
Voas, R. B., Fell, J. C., McKnight, A. S., & Sweedler, B. M. (2004). Controlling impaired driving through vehicle programs: An overview. Traffic injury prevention, 5(3), 292-298.

43 Watson, A., Kaye, S., Fleiter, J., & Freeman, J.E. (2020). Effectiveness of vehicle impoundment for high-range speeding offences in Victoria, Australia. Accident Analysis and Prevention, 145, Article number: 105690.

44 DeYoung, D. J. (1999). An evaluation of the specific deterrent effects of vehicle impoundment on suspended, revoked, and unlicensed drivers in California. Accident Analysis & Prevention, 31(1-2), 45-53.

45 NHTSA. (2008e). Vehicle and license plate sanctions (Traffic Safety Facts --Laws. Report No. DOT HS 810 880). Washington, DC: Author. Pobrano z www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Communication%20&%20Consumer%20Information/Articles/ Associated%20Files/810880.pdf
Rogers, A. (1995). Effects of Minnesota's license plate impoundment law on recidivism of multiple DWI violators. Journal of Safety Research, 26, 125-126.

46 Leaf, W. A., & Preusser, D. F. (2011). Evaluation of Minnesota's vehicle plate impoundment law for impaired drivers (Report No. DOT HS 811 351). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811351.pdf

47 National Transportation Safety Board. (2000). Actions to reduce fatalities, injuries, and crashes involving the hard core drinking driver (NTSB/SR-00/01). http://permanent.access.gpo.gov/websites/www.ntsb.gov/publictn/2000/SR0001.pdf

48 Voas, R. B., Tippetts, S., & Taylor, E. (1998). Temporary Vehicle Impoundment in Ohio: A Replication and Confirmation. Accident Analysis and Prevention, 30, 651-655.

49 Bax, Ch.A. (ed.), Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. (2001). Alcohol interlock implementation in the European Union; feasibility study; Final report of the European research project. D-2001-20. Leidschendam: Institute for Road Safety Research SWOV.
50 Zob. przykłady:
Voas, R. B., Fell, J. C., McKnight, A. S., & Sweedler, B. M. (2004). Controlling impaired driving through vehicle programs: An overview. Traffic

Siegfried, N., & Parry, C. (2019). Do alcohol control policies work? An umbrella review and quality assessment of systematic reviews of alcohol control interventions (2006–2017). PloS one, 14(4), e0214865.
McCartt, A. T., Leaf, W. A., & Farmer, C. M. (2018). Effects of Washington State's alcohol ignition interlock laws on DUI recidivism: An update. Traffic injury prevention, 19(7), 665-674.
Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., & Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. Alcoholism: clinical and experimental research, 40(9), 1953-1960.

Baker E.A. and Beck K.H. (1991). 'Ignition Interlocks for DWI Offenders - A Useful Tool?', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 7, No 2, 107-115.
Morse B.J. and Elliott D.S. (1992). 'Effects of Ignition Interlock Devices on DUI Recidivism: Findings From a Longitudinal Study in Hamilton County, Ohio', Crime & Delinquency, Vol.38, No.2, 131-157.

51 Mann, R. E., Leigh, G., Vingilis, E. R., & De Genova, K. (1983). A critical review on the effectiveness of drinking-driving rehabilitation programmes. Accident Analysis & Prevention, 15(6), 441-461.

52 Zob. przykłady:
Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U (2017), Rehabilitation courses as alternative measure for drink- driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021
Watson, B. (1998) The Effectiveness of Drink Driving Licence Actions, Remedial Programs and Vehicle-based Sanctions. In Proceedings from the 19th ARRB Conference. ARRB Transport Research Ltd,, Vermount South, Victoria, pp. 66-87.

53 Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U. (2017). Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrane z Pobrane z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021

54 National Transportation Safety Board. (2000). Actions to reduce fatalities, injuries, and crashes involving the hard core drinking driver (NTSB/SR-00/01). Pobrano z the NTSB website: www.ntsb.gov/publictn/2000/sr0001.pdf
Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. Accident Analysis and Prevention, 39, 982-994.
Spelman, W. 2000, 'What Recent Studies Do (and Don't) Tell Us about Imprisonment and Crime', in M. Tonry (ed), Crime and Justice: A Review of Research, vol. 27, University of Chicago Press, Chicago.

55 Voas, R. B., & Lacey, J. H. (2011). Alcohol and highway safety 2006: A review of the state of knowledge (Report No. DOT HS 811 374). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811374.pdf
56 Wagenaar, A. C., Zobek, T. S., Williams, G. D., & Hingson, R. (2000). Effects of DWI control efforts: A systematic review of the literature from 1960-1991. Minneapolis, MN: University of Minnesota School of Public Health.

57 Ross, H. L., & Voas, R. B. (1990). The new Philadelphia story: The effects of severe punishment for drunk driving. Law and Policy, 12, 51-79.

58 Kunitz, S. J., Woodall, W. G., Zhao, H., Wheeler, D. R., Lillis, R., & Rogers, E. (2002). Rearrest rates after incarceration for DWI: A comparative study in a southwestern U.S. county. American Journal of Public Health, 92, 1826-1831.

59 Zaidel, D. M. (2002). The impact of enforcement on accidents. The 'Escape" Project (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) Deliverable, 3, 1-59.

60 Zob. przykłady:
Schagen, I. van & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project. BestPoint. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV.

61 Masten, S. V., & Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: a meta-analysis of the driver improvement literature. Journal of safety Research, 35(4), 403-425.

62 Gibbs, J. P. (1979). Assessing the deterrence doctrine: A challenge for the social and behavioral sciences. American Behavioral Scientist, 22(6), 653-677.

63 Zob. przykłady:
Henstridge, J., Homel, R. & Mackay, P. 1997, The long term effects of RBT in 4 Australian states: A time series analysis, Federal
Office Of Road Safety, Canberra, ACT.
Ross, H. L. 1984, Deterring the Drinking Driver: Legal Policy and Social Control (revised and updated edition), Lexington Books, Lexington.
Sherman, L. W. 1990, 'Police Crackdowns: Initial and Residual Deterrence', in M. Tonry & N. Morris (eds), Crime and Justice: A Review of Research, vol. 12, University of Chicago Press, Chicago, pp. 1-48.
Voas, R. B. & Hause, J.M. 1987, 'Deterring the drinking driver: The Stockton experience', Accident, Analysis and Prevention, vol. 19, no. 2, pp. 81-90.
Voas, R. B., Holder, H. & Gruenewald, P. 1997, 'The effect of drinking and driving interventions on alcohol-involved traffic crashes within a comprehensive community trial', Addiction, vol. 92, supp. 2, pp. S221-S236.

64 Paternoster R, Piquero A. Reconceptualizing deterrence: an empirical test of personal and vicarious experiences. J Res Crime & Delinq 1995; 32:251–86

65 Zob. przykłady:
Apel, R. (2013). Sanctions, perceptions, and crime: Implications for criminal deterrence. Journal of quantitative criminology, 29(1), 67-101.
Fleiter, J. J., & Watson, B. C. (2006). The speed paradox: the misalignment between driver attitudes and speeding behaviour. Journal of the Australasian College of Road Safety, 17(2), 23-30.

66 Zob. przykłady:
Becker, G. S. 1968, 'Crime and punishment: An economic approach', Journal of Political Economy, vol. 76, pp. 169-217.
Gibbs, J. P. 1975, Crime, Punishment and Deterrence, Elsevier Scientific Publishing Company, New York.
Zimring, F. E. & Hawkins, G.J. 1973, Deterrence: The Legal Threat in Crime Control, University of Chicago Press, Chicago.
Bourgeon, J. M., & Picard, P. (2007). Point-record driving licence and road safety: an economic approach. Journal of Public Economics, 91(1-2), 235-258.

67 Andreoni, J. (1991). Reasonable doubt and the optimal magnitude of fines: should the penalty fit the crime?. The RAND Journal of Economics, 385-395.

68 Bhalla, K., Paichadze, N., Gupta, S., Kliavin, V., Gritsenko, E., Bishai, D., & Hyder, A. A. (2015). Rapid assessment of road safety policy change: relaxation of the national speed enforcement law in Russia leads to large increases in the prevalence of speeding. Injury prevention, 21(1), 53-56.

69 Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., & Fageda, X. (2015). Are traffic violators criminals? Searching for answers in the experiences of European countries. Transport policy, 38, 86-94.
70 https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/progressive-penalty-systems-traffic

71 https://www.police.gov.sg/resources/traffic-matters/already-have-a-licence/dips

72 https://www.ch.ch/en/driving-over-speed-limit/

73 Zob. przykłady:
de Figueiredo, L. F. P., Rasslan, S., Bruscagin, V., Cruz Jr, R., & e Silva, M. R. (2001). Increases in fines and driver licence withdrawal have effectively reduced immediate deaths from trauma on Brazilian roads: first-year report on the new traffic code. Injury, 32(2), 91-94.
Briscoe, S. (2004). Impact of Increased Drink-driving Penalties on Recidivism Rates in NSW, The. BOCSAR NSW Alcohol Studies Bulletins, 11.
Novoa, A. M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., & Borrell, C. (2011). Effect on road traffic injuries of criminalizing road traffic offences: a time-series study. Bulletin of the World Health Organization, 89, 422-431.
Montag, J. (2014). A radical change in traffic law: effects on fatalities in the Czech Republic. Journal of Public Health, 36(4), 539- 545.

74 Zob. przykłady:
Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689–695.
Nichols, J.L., Tippetts, A.S., Fell, J.C., Auld-Owens, A., et al. (2010). Strategies to increase seat belt use: An analysis of levels of fines and the type of law. DOT HS 811 413. Washington D.C.: Department of Transportation DOT, National Highway Traffic Safety Administration NHTSA.
Moolenaar, D.E. (2014). Motorist's response to an increase in traffic fines. Journal of criminology, 2014.
de Figueiredo, L. F. P., Rasslan, S., Bruscagin, V., Cruz Jr, R., & e Silva, M. R. (2001). Increases in fines and driver licence withdrawal have effectively reduced immediate deaths from trauma on Brazilian roads: first-year report on the new traffic code. Injury, 32(2), 91-94.
Montag, J. (2014). A radical change in traffic law: effects on fatalities in the Czech Republic. Journal of Public Health, 36(4), 539- 545.
Izquierdo, F. A., Ramirez, B. A., McWilliams, J. M., & Ayuso, J. P. (2011). The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors. Accident Analysis & Prevention, 43(3), 911-922.
75 Goldenbeld, Ch. (2017), Increasing traffic fines, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube.

76 Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes A meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, 92, 202-210.

77 Weatherburn, D., & Moffatt, S. (2011). The specific deterrent effect of higher fines on drink-driving offenders. The British Journal of Criminology, 51(5), 789-803.

78 Walting, C. N., & Leal, N. L. (2012). Exploring perceived legitimacy of traffic law enforcement. National Conference, Sydney, Australia, 1-13.

79 Goldenbeld, C., Mesken, J., & van Schagen, I. (2013). The effect of severity and type of traffic penalties on car drivers'.

80 Zaal D. Traffic law enforcement: a review of the literature. Melbourne, Monash University Accident Research Centre, 1994 (Report #53) (http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc053.html, accessed 10 January 2013).

81 Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., Watson, A., & Soole, D. (2015) Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. Accident Analysis and Prevention, 84, pp. 27-37.

82 Radelet, M. L., & Lacock, T. L. (2008). Do Executions Lower Homicide Rates: The Views of Leading Criminologists'. J. Crim. L. & Criminology, 99, 489.

83 Job, R.F.S. (2011). Management of speed and young driver programs: Evaluations in NSW. Invited guest speaker to Gulf Traffic Conference, Kuwait City, Kuwait, March 2011.

84 Zaal, D. (1994). Traffic law enforcement: A review of the literature.

85 Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: the Norwegian experience. Journal of safety research, 38(6), 689-695.
Oleinik, A. (2016). Corruption on the road: A case study of Russian traffic police. IATSS research, 40(1), 19-25.
Meyers, A. R., Heeren, T., & Hingson, R. (1989). Discretionary leniency in police enforcement of laws against drinking and driving: Two examples from the state of Maine, USA. Journal of criminal justice, 17(3), 179-186.

86 Andreoni, J. (1991). Reasonable doubt and the optimal magnitude of fines: should the penalty fit the crime?. The RAND Journal of Economics, 385-395.

87 Zob. przykłady:
Snyder, E.A. "The Effect of Higher Criminal Penalties on Antitrust Enforcement." Journal of Law and Economics, Vol. 28 (1990), pp. 439-462.
Vidmar, N. "Effects of Decision Alternatives on the Verdict and Social Perceptions of Simulated Jurors." Journal of Personality and Social Psychology, Vol. 22 (1972), pp. 211-218.
Andreoni, J. (1991). Reasonable doubt and the optimal magnitude of fines: should the penalty fit the crime?. The RAND Journal of Economics, 385-395.

88 Hamilton, C. (2004). Making fines fairer. The Australia Institute, Canberra. Online, retrieved March, 21, 2005.
Moffatt, S., & Poynton, S. (2007). Deterrent Effect of Higher Fines on Recidivism: Driving Offences, The. BOCSAR NSW Crime and Justice Bulletins, 15.
Od listopada 2019 r. kraje takie jak Finlandia, Szwajcaria i Wielka Brytania stosują mandaty uzależnione od dochodów. Niemniej, każdy kraj może zmienić swoją politykę w dowolnym momencie, a kierowcy mogą bezpośrednio sprawdzić politykę aktualnie obowiązującą w poszczególnych krajach.

89 World Health Organization. (2013). Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. World Health Organization.

90 Graham, A. (1998). Evaluation of the Double Demerit Points Initiative In NSW. Paper presented at the 1998 Australasian Research, Policing and Education Conference, Wellington. 1998.

91 Office of Road Safety (2009). Double Demerits Evaluation 2009. Prepared by Synovate Pty Ltd.
92 Nagin, D. S. & Pogarsky, G. (2001). Integrating celerity, impulsivity, and extralegal sanction threats into a model of general deterrence: Theory and evidence. Criminology, 39, 865-891.

93 Zob. przykłady:
Homel R. (1988). Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of Specific and General Deterrence. Springer-Verlag: New York.
Nagin, S, Pogarsky G. Integrating celerity, impulsivity, and extralegal sanction threats into a model of general deterrence: theory and evidence. Criminol 2001; 39:865–89.
McArthur DL, Kraus JF. The specific deterrence of administrative per se laws in reducing drunk driving recidivism. Am J Prev Med 1999; 16:68–75.

94 Nichols, J. L. & Ross, H. L. (1990). The effectiveness of legal sanctions in dealing with drinking drivers. Alcohol, Drugs and Driving, 6(2), 33-60.

95 Williams A., Weinberg K. and Fields M. (1991). 'The Effectiveness of Administrative License Suspension Laws', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 7, No 1, 55-62.

96 https://www.servicenl.gov.nl.ca/faq/admin_suspensions_faq.html

97 https://www.politiet.no/en/services/driving-licence-and-passenger-carrying-vehicle-drivers-licence/fines-penalty-charges- and-other-sanctions/

98 Przykład z Australii: https://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits-offences/suspension-disqualification/index.html

99 Sunshine, J., & Tyler, T. R. (2003). The role of procedural justice and legitimacy in shaping public support for policing. Law & society review, 37(3), 513-548.

100 Zob. przykłady:
Bradford, B., Hohl, K., Jackson, J., & MacQueen, S. (2015). Obeying the rules of the road: Procedural justice, social identity, and normative compliance. Journal of contemporary criminal justice, 31(2), 171-191.
Tyler, T. R. (2003). Procedural justice, legitimacy, and the effective rule of law. Crime and justice, 30, 283-357.
Mazerolle, L., Bennett, S., Antrobus, E., & Eggins, E. (2012). Procedural justice, routine encounters and citizen perceptions of police: Main findings from the Queensland Community Engagement Trial (QCET). Journal of experimental criminology, 8(4), 343-367.

101 Mazerolle, L., Bennett, S., Antrobus, E., & Eggins, E. (2012). Procedural justice, routine encounters and citizen perceptions of police: Main findings from the Queensland Community Engagement Trial (QCET). Journal of experimental criminology, 8(4), 343-367.

102 Van den Bos, K., Wilke, H. A., & Lind, E. A. (1998). When do we need procedural fairness? The role of trust in authority. Journal of Personality and social Psychology, 75(6), 1449.

103 Goodman-Delahunty, J. (2010). Four ingredients: New recipes for procedural justice in Australian policing. Policing: A journal of Policy and Practice, 4(4), 403-410.

104 Zob. przykłady dyskryminacji:
Fleiter, J.J., Watson, B.C., Lennon, A.J.,King, M.J. & Shi, K. (2009) Speeding in Australia and China: a comparison of the influence of legal sanctions and enforcement practices on car drivers. In: 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference: Smarter, Safer Directions, 10-12 November 2009, Sydney Convention and Exhibition Centre, Sydney, New South Wales.
Farrell, A. (2015). Explaining leniency: Organizational predictors of the differential treatment of men and women in traffic stops. Crime & Delinquency, 61(4), 509-537.

105 Knoebel K.Y and Ross H.L. (1996). Effects of Administrative License Revocation on Employment, National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation, Washington DC.

106 Gielen AC, Sleet DA, Green LW. Community models and approaches for intervention. In: Gielen AC, Sleet DA, DiClemente RJ, eds. Injury and violence prevention. Jossey-Bass, 2006:65–82.

107 Zambon F. The subtle trade-off between personal freedom and social responsibility. Journal of Epidemiology and Community Health, 2008, 62:90.

108 Vereeck, L., & Vrolix, K. (2007). The social willingness to comply with the law: The effect of social attitudes on traffic fatalities. International Review of Law and Economics, 27(4), 385-408.
109 Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., & Fageda, X. (2015). Are traffic violators criminals? Searching for answers in the experiences of European countries. Transport policy, 38, 86-94.

110 World Health Organization. (2013). Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. World Health Organization.

111 Elvik, R., & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: the Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38(6), 689-695.

112 Więcej informacji na ten temat można znaleźć w: Guide for Determining Readiness for Speed Cameras and Other Automated Enforcement (2020): https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Guide-for-Determining-Readiness-for-Speed- Cameras.pdf

113 Moolenaar, D. E. (2014). Motorist's response to an increase in traffic fines. Journal of criminology, 2014.

114 Bar-Ilan, A., & Sacerdote, B. (2001). The response to fines and probability of detection in a series of experiments (No. w8638). National Bureau of Economic Research.

115 Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689–695.

116 Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. Journal of Safety Research, 38, 689–695.

117 Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A metaanalysis. Accident Analysis & Prevention, 92, 202-210.
118 Yagil, D. (1998). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, *30*(4), 417-424.

119 ETSC (European Transport Safety Council) (2008). Combatting speed through Penalty Point Systems. Speed Fact Sheet, 2, June. Brussels, Belgium.

120 Goldenbeld, C., Reurings, M., Van Norden, Y., & Stipdonk, H. (2013). Crash Involvement of Motor Vehicles in Relationship to the Number and Severity of Traffic Offenses. An Exploratory Analysis of Dutch Traffic Offenses and Crash Data. Traffic Injury Prevention, 14(6), 584–591. doi:10.1080/15389588.2012.743125
121 European Transport Safety Council. (2012). Demerit point system saves lives: Results from the EU funded research project BESTPOINT. ETSC. Pobrano z www.etsc.eu/documents/PR_Bestpoint.pdf

122 Fleiter, JJ. and Watson, BC. and Lennon, AJ. and King, MJ. and Shi, K (2009) Speeding in Australia and China: a comparison of the influence of legal sanctions and enforcement practices on car drivers. In: 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference: Smarter, Safer Directions, 10-12 November 2009, Sydney Convention and Exhibition Centre, Sydney, New South Wales.
Schagen, I. van & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project . BestPoint. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV.

123 Zambon, F., Fedeli, U., Visentin, C., Marchesan, M., Avossa, F., Brocco, S., & Spolaore, P. (2007). Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes. Journal of Epidemiology & Community Health, 61(10), 877-881.
De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach. Empirical Economics, 45(2), 965-985.
Novoa, A. M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., ... & Borrell, C. (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time–series study. American journal of public health, 100(11), 2220-2227.
Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuno, M., & Pedregal, D. J. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. Accident Analysis & Prevention, 42(4), 1310-1319.

124 Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. European Transport Research Review, 2(1), 25-30.
Hussain, O. T., Nayyar, M. S., Brady, F. A., Beirne, J. C., & Stassen, L. F. A. (2006). Speeding and maxillofacial injuries: impact of the introduction of penalty points for speeding offences. British Journal of Oral and Maxillofacial Surgery, 44(1), 15-19.

125 Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transport Policy, 21, 191-201.

126 Klipp, S., Machata, K., & van Schagen, I. (2013). The EU BestPoint project: Getting the best out of a demerit point system. In Proceedings of the 2013 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference 28th - 30th August. Brisbane, QLD.
Pobrano z http://acrs.org.au/files/arsrpe/Paper%2024%20-%20Klipp%20-%20Traffic%20Leg%20&%20Enforcement.pdf
Basili, M., Belloc, F., & Nicita, A. (2015). Group attitude and hybrid sanctions: Micro-econometric evidence from traffic law. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 78, 325–336. doi:10.1016/j.tra.2015.05.019

127 Abay, K. A. (2014). Monetary or Non-Monetary Instruments for Safe Driving: Panel Data Evidence on the Effect of Demerit-Point–System in Denmark. Econ. ku. dk.

128 Goldenbeld, Ch (2017). Demerit point system, European Road Safety Decision Support Systems, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu on 22/12/20

129 ETSC (European Transport Safety Council) (2008). Combatting speed through Penalty Point Systems. Speed Fact Sheet, 2, June. Brussels, Belgium.

130 Zob. przykłady:
Nicholls J.L. and Ross H.L. (1990). 'The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 6, No. 2, 33-60, 1990.
Mirrlees-Black C. (1993). Disqualification from Driving: and Effective Penalty?, Paper 74, Research and Planning Unit, Home Office, London.
Fleiter, J. J., Lennon, A., & Watson, B. (2007). Choosing not to speed: A qualitative exploration of differences in perceptions about speed limit compliance and related issues. Paper presented at the Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, Melbourne, 17-19 October.
Lenton, S., Fetherston, J., & Cercarelli, R. (2010). Recidivist drink drivers' self-reported reasons for driving whilst unlicensed – A qualitative study. Accident Analysis and Prevention, 42, 637-644.
McCartt, A. T., Geary, L. L., & Nissen, W. J. (2002). Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol-impaired driving (Report No. DOT HS 809 491). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z http://one.nhtsa.gov/people/injury/research/observation_study/index.htm

131 Masten, S.V. & Peck, R.C. (2004). Problem driver remediation; A meta-analysis of the driver improvement literature. Journal of Safety Research, 35, 403-425.

132 Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021

133 Watson, A., Kaye, S., Fleiter, J., & Freeman, J.E. (2020) Effectiveness of vehicle impoundment for high-range speeding offences in Victoria, Australia. Accident Analysis and Prevention, 145, Article number: 105690.

134 Asbridge, M., Mann, R.E., Smart, R.G., Stoduto, G., Beirness, D., Lamble, R., & Vingilis, E. (2009). The effects of Ontario's administrative driver's licence suspension law on total driver fatalities: A multiple time series analysis. Drugs: Education, Prevention and Policy, 16, 140-151.

135 Wagenaar, A. C., & Maldonado-Molina, M. M. (2007). Effects of drivers' license suspension policies on alcohol-related crash involvement: Long-term follow-up in forty-six states. Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 31, 1399-1406.

136 Soole, D.W., Haworth, N.L., & Watson, B.C. (2008) Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. In High risk road users - motivating behaviour change: what works and what doesn't work? National Conference of the Australasian College of Road Safety and the Travelsafe Committee of the Queensland Parliament, 18-19 September 2008, Brisbane
Byrne, P. A., Ma, T., Mann, R. E., & Elzohairy, Y. (2016). Evaluation of the general deterrence capacity of recently implemented (2009–2010) low and zero BAC requirements for drivers in Ontario. Accident Analysis & Prevention, 88, 56-67.

137 Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021

138 Zob. przykłady:
Nicholls J.L. and Ross H.L. (1990). 'The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 6, No. 2, 33-60, 1990.
Mirrlees-Black C. (1993). Disqualification from Driving: and Effective Penalty?, Paper 74, Research and Planning Unit, Home Office, London.

139 Watson B. and Siskind V. (1997). 'The effectiveness of licence restriction for drink drivers', 1997Road Safety Research and Enforcement Conference, Hobart, 9-12 November 1997.

140 Byrne, P. A., Ma, T., & Elzohairy, Y. (2016). Vehicle impoundments improve drinking and driving licence suspension outcomes: Large-scale evidence from Ontario. Accident Analysis & Prevention, 95, 125-131.
17 Leal, N., Watson, B., Armstrong, K., & King, M (2009) "There's no way in hell I would pull up": Deterrent and other effects of vehicle impoundment laws for hooning. In: Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference and the 2009 Intelligence Speed Adaptation (ISA) Conference, 10-12 November 2009, Sydney Convention and Exhibition Centre, Sydney.

142 Voas, R. B., & DeYoung, D. J. (2002). Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? Accident Analysis & Prevention, 34(3), 263-270.
Voas, R. B., Fell, J. C., McKnight, A. S., & Sweedler, B. M. (2004). Controlling impaired driving through vehicle programs: An overview. Traffic injury prevention, 5(3), 292-298.

143 Watson, A., Kaye, S., Fleiter, J., & Freeman, J.E. (2020). Effectiveness of vehicle impoundment for high-range speeding offences in Victoria, Australia. Accident Analysis and Prevention, 145, Article number: 105690.

144 DeYoung, D. J. (1999). An evaluation of the specific deterrent effects of vehicle impoundment on suspended, revoked, and unlicensed drivers in California. Accident Analysis & Prevention, 31(1-2), 45-53.

145 NHTSA. (2008e). Vehicle and license plate sanctions (Traffic Safety Facts --Laws. Report No. DOT HS 810 880). Washington, DC: Author. Pobrano z www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Communication%20&%20Consumer%20Information/Articles/ Associated%20Files/810880.pdf
Rogers, A. (1995). Effects of Minnesota's license plate impoundment law on recidivism of multiple DWI violators. Journal of Safety Research, 26, 125-126.

146 Leaf, W. A., & Preusser, D. F. (2011). Evaluation of Minnesota's vehicle plate impoundment law for impaired drivers (Report No. DOT HS 811 351). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z www.nhtsa.gov/staticfiles/ nti/pdf/811351.pdf

147 National Transportation Safety Board. (2000). Actions to reduce fatalities, injuries, and crashes involving the hard core drinking driver (NTSB/SR-00/01). http://permanent.access.gpo.gov/websites/www.ntsb.gov/publictn/2000/SR0001.pdf

148 Voas, R. B., Tippetts, S., & Taylor, E. (1998). Temporary Vehicle Impoundment in Ohio: A Replication and Confirmation. Accident Analysis and Prevention, 30, 651-655.

149 Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., & Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. Alcoholism: clinical and experimental research, 40(9), 1953-1960.

150 Voas, R. B., Fell, J. C., McKnight, A. S., & Sweedler, B. M. (2004). Controlling impaired driving through vehicle programs: An overview. Traffic injury prevention, 5(3), 292-298.
Siegfried, N., & Parry, C. (2019). Do alcohol control policies work? An umbrella review and quality assessment of systematic reviews of alcohol control interventions (2006–2017). PloS one, 14(4), e0214865.
McCartt, A. T., Leaf, W. A., & Farmer, C. M. (2018). Effects of Washington State's alcohol ignition interlock laws on DUI recidivism: An update. Traffic injury prevention, 19(7), 665-674.
Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., & Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. Alcoholism: clinical and experimental research, 40(9), 1953-1960.
Baker E.A. and Beck K.H. (1991). 'Ignition Interlocks for DWI Offenders - A Useful Tool?', Alcohol, Drugs and Driving, Vol. 7, No 2, 107-115.

Morse B.J. and Elliott D.S. (1992). 'Effects of Ignition Interlock Devices on DUI Recidivism: Findings From a Longitudinal Study in Hamilton County, Ohio', Crime & Delinquency, Vol.38, No.2, 131-157.

151 Filtness, A., Sheehan, M., Fleiter, J., Armstrong, K., & Freeman, J. (2015) Options for rehabilitation in interlock programs [Austroads Project No. SS1755 / Austroads Publication No. AP-R484-15]. Austroads, Australia.

152 Mann, R. E., Leigh, G., Vingilis, E. R., & De Genova, K. (1983). A critical review on the effectiveness of drinking-driving rehabilitation programmes. Accident Analysis & Prevention, 15(6), 441-461.

153 Zob. przykłady:
Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U (2017), Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021
Watson, B. (1998) The Effectiveness of Drink Driving Licence Actions, Remedial Programs and Vehicle-based Sanctions. In *Proceedings from the 19th ARRB Conference.* ARRB Transport Research Ltd,, Vermount South, Victoria, pp. 66-87.

154 Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U. (2017). Rehabilitation courses as alternative measure for drink- driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Pobrano z www.roadsafety-dss.eu w dn. 04/01/2021
155 National Transportation Safety Board. (2000). *Actions to reduce fatalities, injuries, and crashes involving the hard core drinking driver* (NTSB/SR-00/01). Pobrano ze strony NTSB: www.ntsb.gov/publictn/2000/sr0001.pdf
Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. Accident Analysis and Prevention, 39, 982-994.
Spelman, W. 2000, 'What Recent Studies Do (and Don't) Tell Us about Imprisonment and Crime', in M. Tonry (ed), *Crime and Justice: A Review of Research, vol. 27*, University of Chicago Press, Chicago.

156 Voas, R. B., & Lacey, J. H. (2011). *Alcohol and highway safety 2006: A review of the state of knowledge* (Report No. DOT HS 811 374). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Pobrano z www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811374.pdf

157 Wagenaar, A. C., Zobek, T. S., Williams, G. D., & Hingson, R. (2000). *Effects of DWI control efforts: A systematic review of the literature from 1960-1991*. Minneapolis, MN: University of Minnesota School of Public Health.

158 Ross, H. L., & Voas, R. B. (1990). The new Philadelphia story: The effects of severe punishment for drunk driving. Law and Policy, 12, 51-79.

159 Kunitz, S. J., Woodall, W. G., Zhao, H., Wheeler, D. R., Lillis, R., & Rogers, E. (2002). Rearrest rates after incarceration for DWI: A comparative study in a southwestern U.S. county. American Journal of Public Health, 92, 1826-1831.

160 Zaidel, D. M. (2002). The impact of enforcement on accidents. The 'Escape" Project (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) Deliverable, 3, 1-59.

161 Zob. przykłady:
Schagen, I. van & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project . BestPoint. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV.

162 Masten, S. V., & Peck, R. C. (2004). Problem driver remediation: a meta-analysis of the driver improvement literature. Journal of safety Research, 35(4), 403-425.

Global Road Safety Partnership

Biuro w Genewie
c/o International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies P.O. Box 303
Chemin des Crêts, 17 Petit-Sacconex, 1209 Geneva
Szwajcaria
Email: grsp@ifrc.org
Tel: +41 22 730 4249
Fax: +41 22 733 0395

Biuro w Kuala Lumpur
Menara Tokio Marine Life,
Level 10,
189 Jalan Tun Razak,
50400 Kuala Lumpur,
Malezja
Tel: +603 9207 5700

Biuro w Budapeszcie
Budapest,
Váci út 30. 4.em.,
1132 Węgry
Tel: +36 1 888 4500

Więcej informacji o tym, jak przyłączyć się do Globalnego Partnerstwa na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego można znaleźć na naszej stronie internetowej
www.grsproadsafety.org

GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP